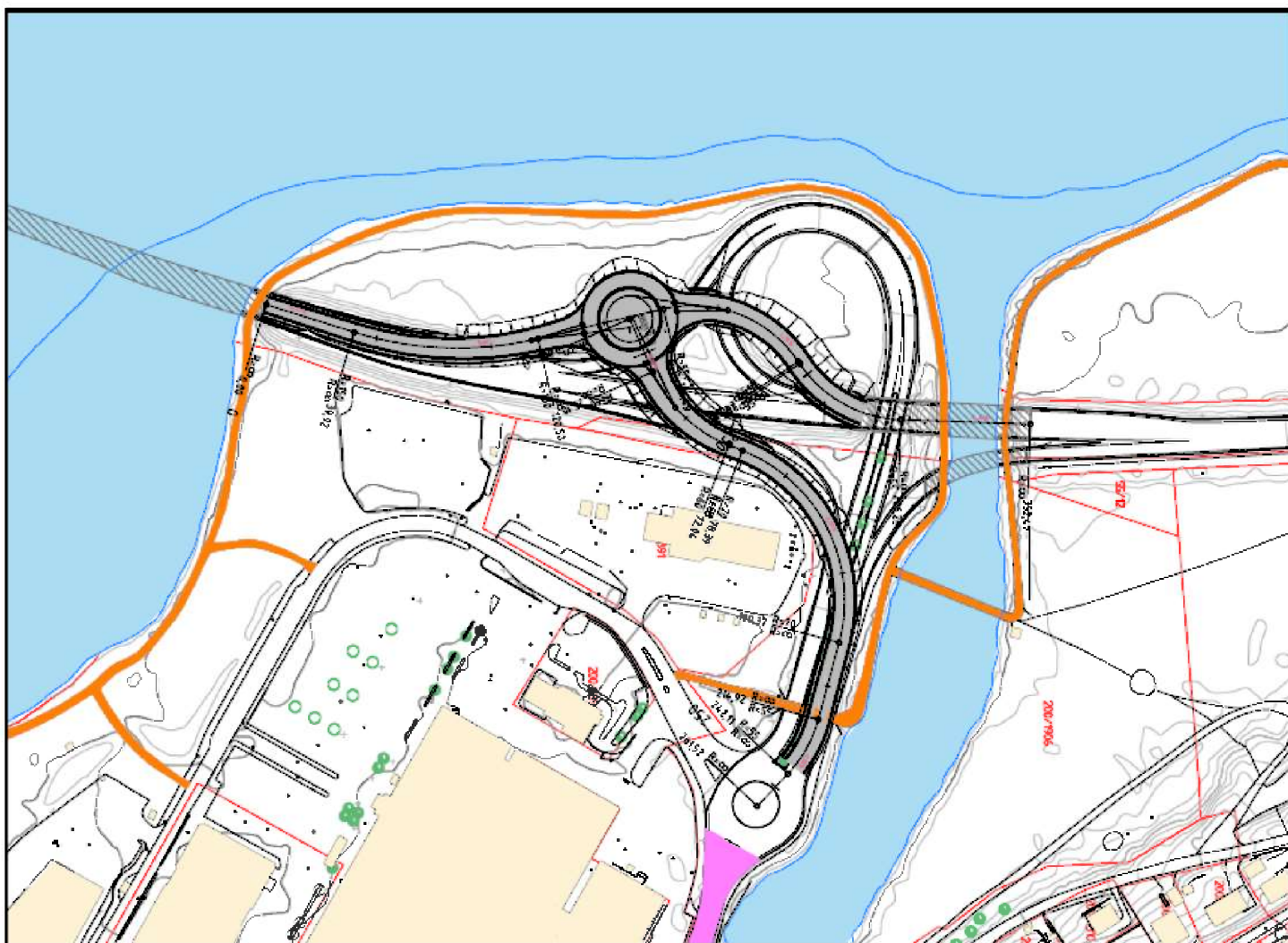




Statens vegvesen

Kommunedelplan E6 Vingrom-Ensby



Prosjekt: Biri-Otta

Parsell: Vingrom-Ensby

Kommune: Lillehammer og Øyer



Statens vegvesen
Region øst
Ressursavdelingen
Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen

Innhold

1. Bakgrunn	2
2. Foreslåtte tiltak	2
3. Vurdering og anbefaling	3
3.1 Sykkelveg Vingnes–Hovemoen	3
3.2 Støyskjerming mot bebyggelse på Riselandet, Vingnes og Busmoen ..	6
3.3 Støyskjerming mot friluftsområder i Vingnesvika og på Mosodden	7
3.4 Lokk over gamle E6 på Vingnes	7
3.5 Ombygging av kryss ved Mesna:	8
3.6 Forbedret atkomst mellom boligområder og friluftsområder langs Lågen	9
3.7 Ombygging av kryss Sannom	10
3.8 Ny/forbedret atkomst til Hovemoen	11
3.9 Ombygging av gamle E6 til lokalveg	12
3.10 Fjerning av «overflødig» veg	12
3.11 G/s-veg langs fv. 312 Fåberg–Ensby (Gudbrandsdalsvegen)	13
3.14 Forlengelse av Industrigata	13
3.15 Forbedret forbindelse til sentrum	15
3.16 Forbedring Banken–krysset	16
3.17 Tiltak langs fv. 213 Fåberggata mellom Rosenlund og Skysstasjonen	16
3.18 Sentrumsparkering i fjell	16

1. Bakgrunn

Forutsatt at ny firefelts E6 etableres på vestsida, som er den anbefalte løsningen, er det påpekt behov for tiltak på eksisterende E6 som får framtidig funksjon som lokalveg. Dagens E6 framstår nå som en gjennomfartsveg med romslig bredde og geometri, samt kryssløsninger tilpasset denne funksjonen. Etter at ny motorveg er etablert vil vegen fungere som en lokalveg, men fortsatt med betydelig trafikk. Dette må hensyntas ved gjennomføring av eventuelle tiltak.

På strekninger der vegen i framtida ikke vil ha noen reell funksjon, bør det vurderes om vegen kan saneres og eventuelt inngå i tilstøtende arealbruk eller omdisponeres til andre formål.

Gjennom første gangs høring av kommunedelplanen og gjennom prosessen etterpå er det kommet mange forslag til avbøtende tiltak på avlastet veg. Forslagene er referert og kommentert i dette notatet. Notatet inneholder til slutt en samlet vurdering og anbefaling av hvilke tiltak som SVV mener bør prioriteres.

2. Foreslåtte tiltak

Planprogrammet:

Planprogrammet har i liten grad fokusert på konkrete tiltak, men følgende momenter er nevnt: Sammenhengende turveg Vingrom–Øyresvika, forbedring av g/s-forbindelser mellom boligområder og sentrum, ombygging av planskilte kryss til rundkjøringer (vestsidealternativet).

Merknader og innspill i og etter høringsperioden:

Fylkesmannen i Oppland.

Etterlyser kart og planbestemmelser som sikrer tilbakeføring av dagens E6 til lokalveg, for å fremme bærekraftig byutvikling

Oppland fylkeskommune:

Fylkesutvalget påpeker at det er viktig å sikre sidevegstiltak.

I etterkant av høringen er det fra fylkeskommunen også kommet innspill til prioritering av aktuelle tiltak på avlasta veg:

- Rundkjøring ved Strandtorget
- Gang og sykkelveg fra Vingnes til Lillehammer over gamle Vingnes bru
- Gang- og sykkelveg fra Fåberg til Ensby langs lokalveg.
- Gang- og sykkelveg på lokalveg på Vingnes
- Sykkelveg parallelt med eksisterende E6 fra Strandtorget til Storhove
- Rundkjøring nord for Sannom.

Lag og beboerforeninger.

- Miljøtiltak på eksisterende E6.
- Gamle E6 mot Lillehammer må få tiltak som gjør at hastighet og trafikkmengde reduseres.

Innspill fra frokostmøtet i regi av Lhmr. Næringsforening (10.11.2017)

- Fullverdig kryss i nord og sør
- Fullverdig og utvidet skilting, elektroniske tavler
- Effektiv trasé opp til sentrum
- Utbedring av Banken-krysset
- Sentrumsparkering i fjell
- Forlenget Mosodden tunnel
- Forlengelse av Industrigata til Storhovevegen
- Løkk over E6 på Vingnes

Lillehammer AP:

- Forlengelse av Industrigata til Storhovevegen.
- Sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Vingrom til Storhove og Fåberg
- Kryssløsning ved Strandtorget på dagens E6 sikres mot flom
- Helhetlig gjennomgang av støysituasjonen på gamle E6, og fartsgrensen bør vurderes nedsatt til 60 km/t
- Tiltak for å knytte Vingnes/Riselandet og Mjøsa bedre sammen

Lillehammer AP viser også til kommunedelplan Trafikk og transport der det er pekt på muligheter for ombygging av kryssene langs fylkesveg 213 igjennom sentrum med bruk av rundkjøringer. I forbindelse med omlegging av E6 må det også finnes framtidsretta løsninger for fylkesveg 213 igjennom Lillehammer som sikrer en effektiv trafikkflyt.

3. Vurdering og anbefaling

I det etterfølgende er det gjort en vurdering av tiltakene som er foreslått gjennom planprosessen til nå. Tiltakene er listet opp og vurdert i rekkefølge fra sør mot nord.

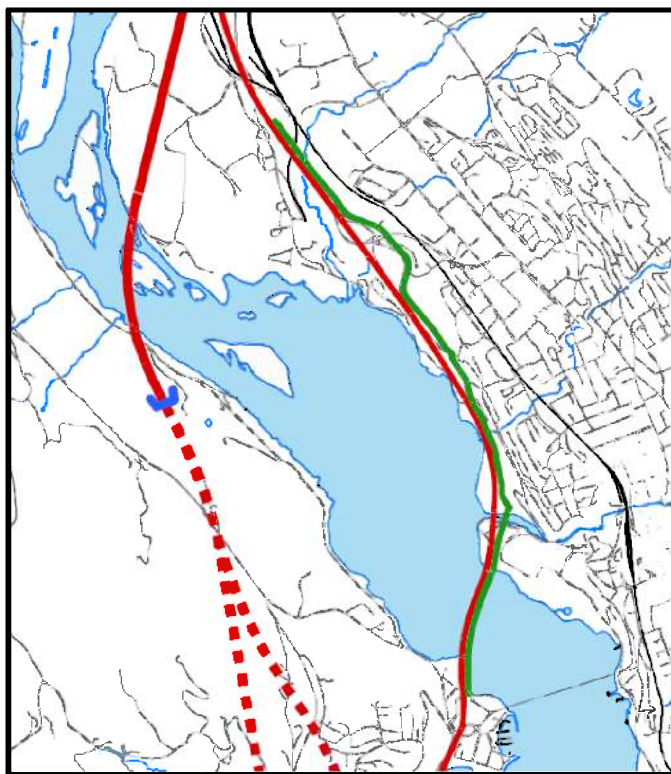
3.1 Sykkelveg Vingnes–Hovemoen

Tidligere i planprosessen ble det pekt på behovet for ei sammenhengende sykkelrute på nivå med dagens E6 fra Vingnes og nordover. Ei slik rute vil være et supplement til gang/sykelruta over Vingnesbrua og videre nordover gjennom byen.

Dette tiltaket ble lagt inn i planen før første gangs høring i form av en ny gang- og sykkelveg med bredde fem meter mellom Vingnes og Storhove (noe redusert over Lillehammer bru).

Den mest krevende strekningen er kryssing av Lågen. Lillehammer bru har ikke tilstrekkelig bredde for å anlegge gangbane/sykkelveg i tillegg til kjørebane. Det ble derfor foreslått å henge på en utvendig lett konstruksjon, som sammen med en del av eksisterende brubane avsettes til syklende (og gående) trafikk.

Etter kryssing av Lågen må sykkelvegen føres forbi kryssområdet ved Strandtorget og krysse Mesnaelva. Videre nordover legges sykkelvegen i egen trasé utenom gamle E6.



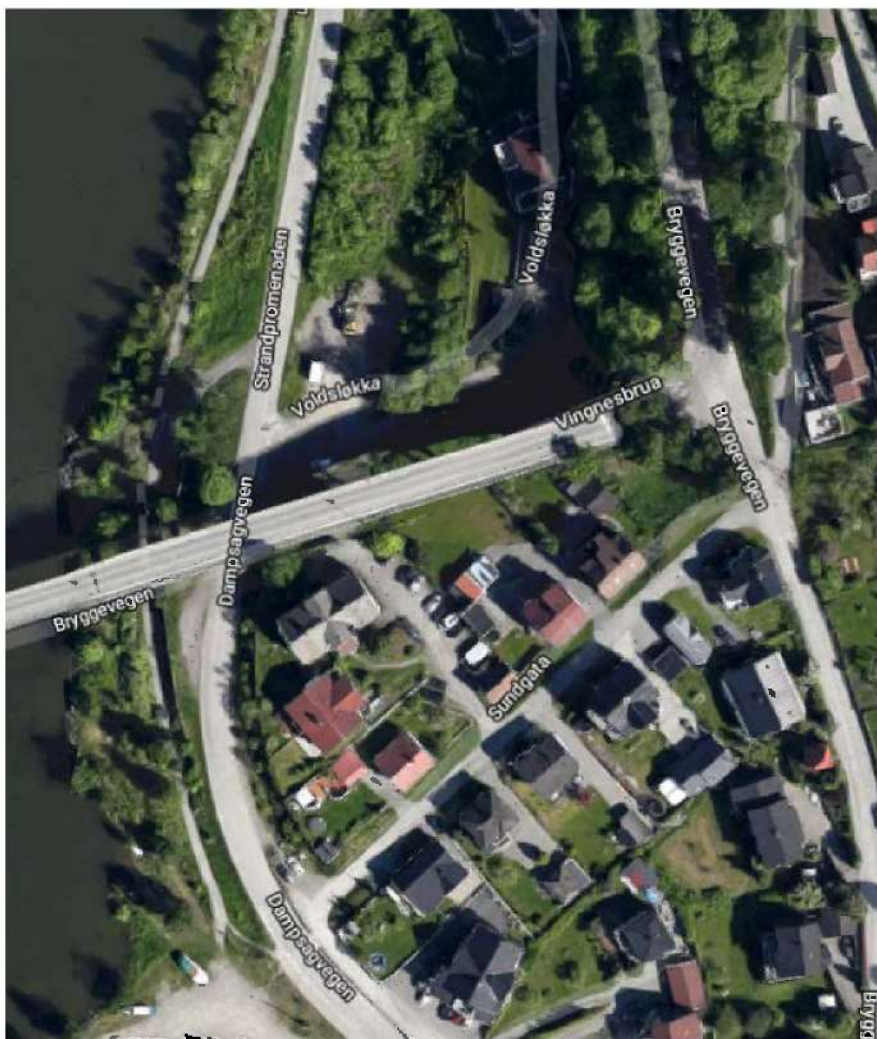
Tidligere foreslått prinsipp for gjennomgående sykkelrute (grønn linje)

Flere har imidlertid stilt spørsmål ved behovet for foreslått gjennomgående sykkelrute fra Vingnes til Storhove. Denne inngår ikke i plan for overordnede sykkelruter gjennom byen. I dag er Vingnesbrua stengt for biltrafikk og forbeholdt myke trafikanter, og flere mener at dette tilbudet dekker behovet. Videre påpekes at det vil være en betydelig kostnad knyttet til utvidelse av Lillehammer bru, og det stilles spørsmål om nytten vil stå i forhold til investeringen.

SVVs vurdering og anbefaling:

SVV mener det kan være et visst behov for en slik sykkelforbindelse, men kostnaden blir høy. Hvor stort behovet egentlig er, har vi ikke full oversikt over. Det er grunn til å stille spørsmål om nytten av tiltaket står i rimelig forhold til kostnaden. Nå er Vingnesbrua stengt for biltrafikk og forbeholdt myke trafikanter, så kryssingen av Lågen kan skje på en tilfredsstillende måte her. Videre kan en komme seg opp i byen og inn på den gjennomgående sykkelruta gjennom sentrum nordover mot Storhove. For syklende fra Vingnes som skal til Strandtorget er det imidlertid både «kronglete» og høydeforskjeller for å

komme seg fra østenden av Vingnesbrua og ned på Strandpromenaden via Bryggevegen og Sundgata.



Situasjonen ved østenden av Vingnesbrua i dag (foto Google)

Vi har foreløpig ikke gått nærmere inn på hvordan denne forbindelsen kan forbedres, men det bør vurderes om det kan etableres en mer direkte forbindelse mot nord via Voldsløkka, eventuelt ei egen rampe ned fra Vingnesbrua, på Strandpromenaden. Som en kuriositet kan det nevnes at da Vingnesbrua ble åpnet, var det etablert ei egen rampe sørover mot daværende Skibladnerbrygge/Berget. Denne er seinere borte, kanskje det skjedde i forbindelse med at brua ble sprengt i 1940?



Foto fra åpningen av Vingnesbrua i 01.12.1934. Her vises det ei rampe sørover bak det store flagget midt i bildet (foto Maihaugen)

Med bakgrunn i innspill fra andre og en vurdering av kostnad i forhold til nytten, vil SVV anbefale at den tidligere viste løsningen med «påhengt» sykkelrute over Lillehammer bru ikke prioriteres videre. I stedet bør det satses på en bedre forbindelse mellom østenden av Vingnesbrua og ned på Strandpromenaden. **SVV mener at dette tiltaket bør kunne prioriteres som en del av E6-prosjektet**, forutsatt at det kan finnes en funksjonell løsning innenfor et akseptabelt kostnadsnivå.

Det er foreløpig ikke grunnlag for å si noe nærmere om konsekvensene av et slikt tiltak, men det kan få betydning både i forhold til landskapsinngrep/estetikk, inngrep mot naboeiendommer og strandsone (det siste bør unngås!).

3.2 Støyskjerming mot bebyggelse på Riselandet, Vingnes og Busmoen

Fra Lillehammer AP er det kommet forslag om en «helhetlig gjennomgang av støysituasjonen på gamle E6, og fartsgrensen bør vurderes nedsatt til 60 km/t». Det er ikke nærmere konkretisert hvilke områder det dreier seg om, men både langs Riselandet, på Vingnes og på Busmoen er det nærliggende boligområder langs dagens E6 som er utsatt for vegtrafikkstøy.

SVVs vurdering og anbefaling:

SVV har vurdert muligheten for å etablere effektiv støyskjerming mot bebyggelse i disse områdene. På grunn av at bebyggelsen i stor grad ligger høyere enn E6 og at E6 delvis har retning mot bebyggelsen (fra Lillehammer bru mot Vingnes og Busmoen), er det praktisk vanskelig og kostbart å etablere effektiv langsgående skjerming i form av støyskjermer eller voller for å oppnå fullverdig demping i henhold til kravene i støy-forskriftene.

Trafikken på gamle E6 vil være nærmest halvert og det meste av den gjennom-gående tungtrafikken vil være borte etter at ny E6 er etablert. Det vil si at støy-situasjonen uansett vil bli bedre i framtida.

Fra Øyresvika til Vingnes foreslås det nå anlagt fortau langs Vingromsvegen (se kap. 3.4 i «Tilleggsdokument for andre gangs høring», som både vil være et positivt bidrag for trafiksikkerhet og nærmiljøet i området.

I henhold til forskriftene er det heller ikke krav om at det gjennomføres støyskjerming så lenge det ikke gjøres tiltak på vegen som forverrer støybelastningen og hvor tiltaket vurderes å være et trafiksikkerhetstiltak.

SVV anbefaler ikke prioritering av støyskjerming mot bebyggelse langs gamle E6.

3.3 Støyskjerming mot friluftsområder i Vingnesvika og på Mosodden

I forbindelse med anmodning om «en helhetlig gjennomgang av støysituasjonen på gamle E6», er det også ønsket om tiltak for å redusere støy i de mest brukte friluftsområdene langs gamle E6. Det vil si Vingnesvika og Mosodden.

SVVs vurdering og anbefaling:

Støyforskriftene T-1442 omhandler grenseverdier som er relevante for støyfølsom bebyggelse. I rekreasjonsområder som f.eks. friluftsområder og reservater, vil det også være ønskelig å begrense støy fra nærliggende virksomheter, f.eks. trafikkerte veger. For slike områder har kommunen en mulighet for å definere hensynssoner og knytte bestemmelser til disse områdene gjennom sine arealplaner.

I dag er det ikke knyttet støybestemmelser til områdene ved Vingnesvika og Mosodden i eksisterende arealdel til kommuneplanen for Lillehammer, og det er derfor ikke krav om å utføre støytiltak her.

SVV har forståelse for ønsket om å redusere støybelastningen mot Vingnesvika og på Mosodden, men finner det **ikke riktig å prioritere slike tiltak i denne sammenhengen.**

3.4 Løkk over gamle E6 på Vingnes

Forslaget om løkk over gamle E6 på Vingnes er begrunnet ut fra ønsket om å redusere barrierevirkningen av vegen samt redusere støyulempene.

SVVs vurdering og anbefaling

I forbindelse med alternativet der en utvider dagens E6 til firefelts veg (alternativ II-A-1) ble det lagt inn en forutsetning om å bygge en kulvert, det vil si legge løkk over E6, over ei lengde på ca. 300 meter. Etablering av en slik kulvert er svært krevende i

byggefase med trafikken som må avvikles gjennom byggeområdet (sjøl om trafikken er mindre etter at den gjennomgående E6-trafikken er borte). Den blir derfor svært kostbar.

Nytten av en slik konstruksjon vil ikke stå i noe rimelig forhold til den høye utbyggingskostnaden.

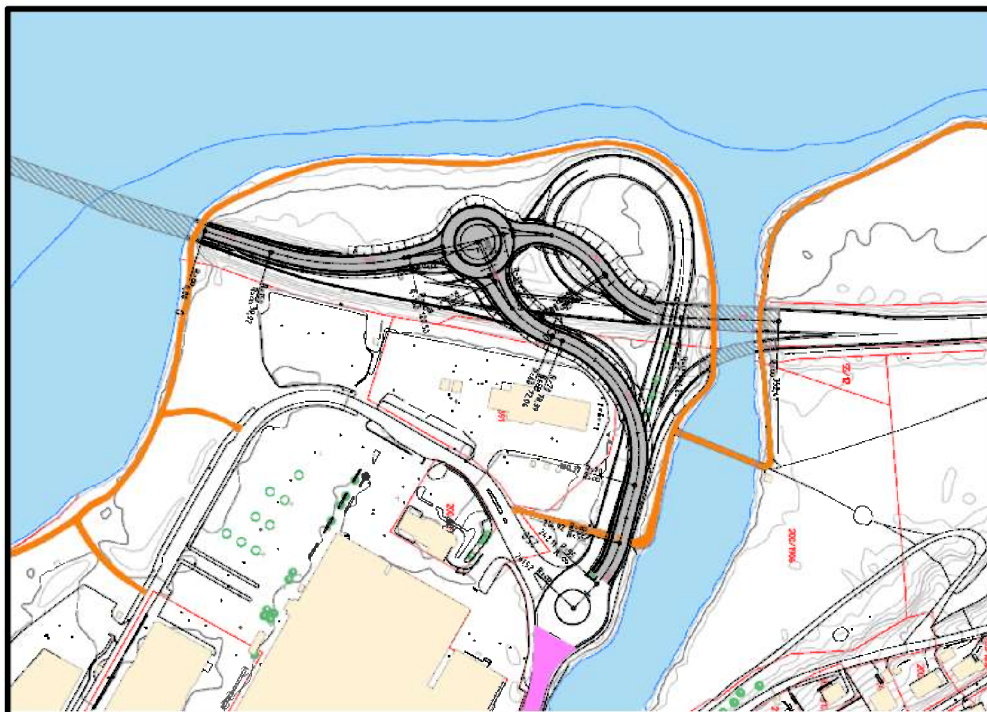
SVV kan ikke anbefale at et slikt tiltak prioriteres som del av E6-utbyggingen.

3.5 Ombygging av kryss ved Mesna:

Dagens planskilt kryss vil fungere tilfredsstillende trafikkmessig i en framtidig situasjon med redusert trafikk, men det framstår ikke som et «bytilpasset» kryss. Krysset er flomutsatt da rampa under E6 ligger på ca. kote 124. Atkomsten til byen kan da bli stengt allerede ved en 10-årsflom. Dette er betenkelig med tanke på sikkerhet og beredskap.

SVVs vurdering og anbefaling:

Det er vurdert en løsning med å bygge om krysset til rundkjøring. Figuren under viser en mulig utforming, men både nøyaktig plassering og føring av ramper bør vurderes nærmere i neste planfase. Prinsippet er at en benytter eksisterende E6-bru over Mesna-elva, mens bru for nordgående påkjøringsrampe fjernes. Det samme gjelder kryssramper som ikke lenger har noe funksjon. Rampa mot byen bør legges slik at en ikke kommer inn på området til bensinstasjonen, der det ligger tankanlegg og andre installasjoner i bakken.



Skisse som viser mulig ombygging av planskilt kryss ved Mesna til rundkjøring

Det er ikke grunnlag for å gjennomføre noen fullstendig konsekvensanalyse for dette tiltaket nå, men følgende kan sies på dette planstadiet ut fra foreliggende forslag:

- Atkomsten til byen vil være opprettholdt sjøl ved en 100 årsflom i Lågen og Mjøsa.

- Krysset framstår som en mer «bytilpasset» løsning
- Det vil redusere fartsnivået på lokalvegen (gamle E6) i området og danne en markering av hovedatkomsten til byen
- En kan få frigjort arealer i området som tidligere har vært del av krysset, blant annet områder langs stranda.

På grunn av stedlige forhold vil kostnaden ved en slik ombygging bli betydelige.

SVV vurderer fordelene ved å bygge om krysset til rundkjøring som så store at dette **anbefales gjennomført som del av E6-prosjektet.**

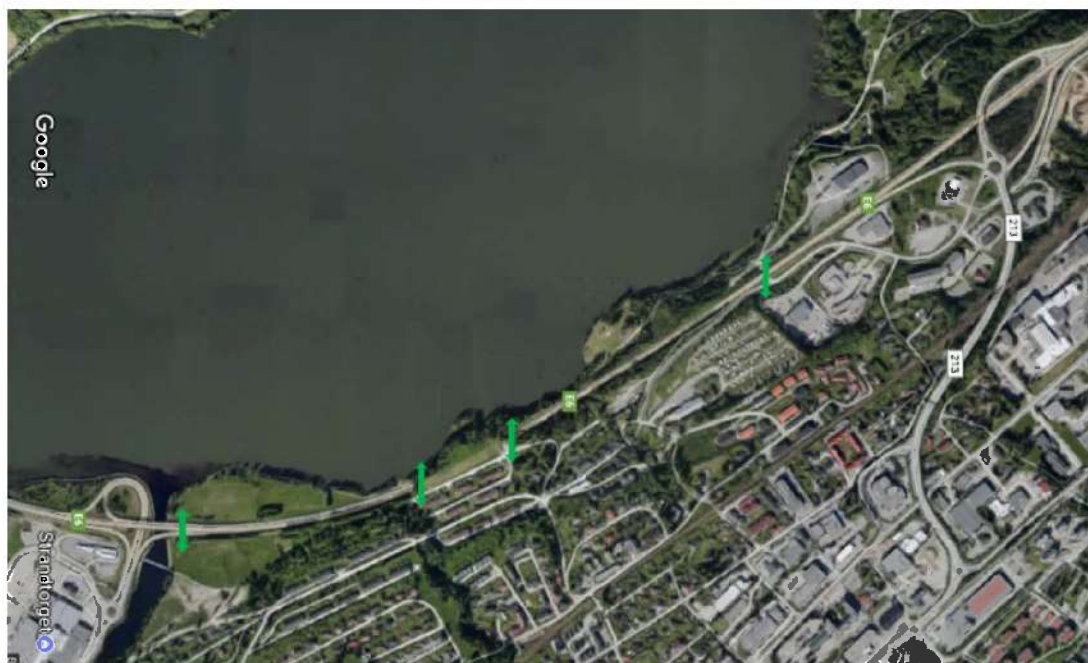
3.6 Forbedret atkomst mellom boligområder og friluftsområder langs Lågen

Det er etterlyst bedre forbindelse mellom boligområder og stranda, spesielt mellom Busmoen og Mosodden, slik at barrierevirkningen av vegen kan reduseres.

SVVs vurdering og anbefaling:

Det er i dag kryssingsmuligheter under brua over Mesna, i begge ender av Mosodden tunnel og gjennom undergang sør for Sannom. Avstanden mellom det sørligste og det nordligste av disse kryssingspunktene er ca. 1 300 meter (se kartutsnitt under). Det er også en planskilt kryssing (undergang) litt nord for Sannomkrysset, som gir forbindelse mellom Hovemovegen og Korgen.

Dette anses å gi tilfredsstillende atkomst til stranda og Korgen. Det er heller ikke noe nytt naturlig kryssingspunkt på strekningen som peker seg ut. **SVV ser ikke behov for å etablere ytterligere kryssingsmuligheter for myke trafikanter på strekningen.**



Dagens E6 mellom Mesna og Sannom med planskilte kryssinger (foto Google)

3.7 Ombygging av kryss Sannom:

Sannomkrysset er en viktig forbindelse fra gamle E6 opp mot nordre del av byen, men gir også atkomst til virksomheter nordover fra Sannom og i Hovemoen. Atkomsten skjer via krysset og Hovemovegen som går parallelt med E6.

Det har kommet forslag om å bygge om krysset til rundkjøring eller en annen løsning som forenkler kjøremønsteret i området og er bedre tilpasset gamle E6 som lokalveg.



Vegsystem og bebyggelse (ikke helt oppdatert med nyere virksomheter) fra Sannom til Hovemoen (foto Google)

SVVs vurdering og anbefaling:

Eksisterende planskilte kryss fungerer bra trafikkmessig, sjøl om geometrien ikke er optimal. Ombygging av dette krysset til rundkjøring vil bli krevende på grunn av høydeforholdene i området og flere veger som skal knyttes sammen. En er for øvrig innenfor sikringssona til Lillehammer vannverk i Korgen. Ombygging av krysset blir ekstra krevende og kostbart da det stilles strenge krav til at avrenning fra vegarealet må samles opp og ledes ut av området gjennom lukkede systemer.

SVV ser ikke at nytten ved et ombygget kryss vil stå i rimelig forhold til kostnaden, og vi kan derfor **ikke anbefale at tiltaket prioriteres** som del av E6-utbyggingen.

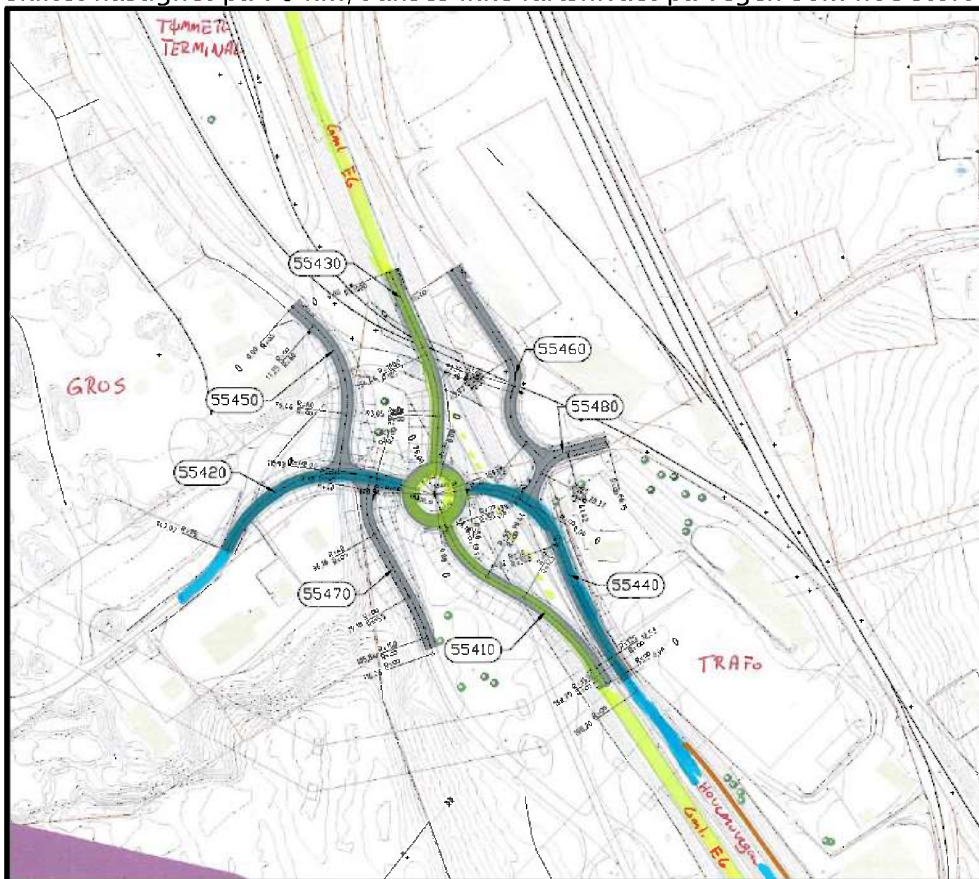
3.8 Ny/forbedret atkomst til Hovemoen:

I punkt 3.7 er det referert til at atkomst til Hovemoen og virksomheter langs Hovemovegen er noe tungvint gjennom Sannom-krysset. Det er videre konkludert med at ombygging av Sannom-krysset ikke kan prioriteres.

SVVs vurdering og anbefaling:

Som en følge av dette har en vurdert andre løsninger for å forbedre denne situasjonen:

- a) Etablering av direkte avkjørsler fra gamle E6 til virksomheter som i dag har avkjørsel fra Hovemovegen. I praksis ville en da kunne fjerne Hovemovegen. Dette anses ikke som en aktuell løsning. Gamle E6 vil fortsatt være en viktig veg med betydelig trafikk, og det vil ikke være forsvarlig med direkte avkjørsler fra denne vegen der en får inn- og utsving på flere steder.
- b) Etablering av nytt kryss mellom Sannom og Storhove:
Det er skissert en løsning med ei ny rundkjøring sør for trafostasjonen med tilknytning til Hovemovegen og Hovemoen vest for gamle E6. En slik løsning vil gi enklere atkomst til både eksisterende og framtidige næringsarealer på begge sider av gamle E6. Ei rundkjøring vil også være med på å redusere farten på gamle E6 som lokalveg (men med skiltet hastighet på 70 km/t anses ikke fartsnivået på vegen som noe stort problem her).



Skisse til ny atkomst mot Hovemoen ved Fåberg trafostasjon

Kostnaden ved å anlegge ei slik rundkjøring i dette området blir imidlertid forholdsvis høy. Ut fra en totalvurdering **kan ikke SVV anbefale at dette tiltaket prioriteres som del av E6-utbyggingen**. Tiltaket bør på sikt vurderes i forbindelse med videre næringsutvikling i området og eventuelt tas inn som en del av grunnlags-investeringene før videre utbygging.

3.9 Ombygging av gamle E6 til lokalveg

Det har vært uttalt at gamle E6 må tilpasses sin nye funksjon som lokalveg, uten at forslaget er konkretisert nærmere. Redusert hastighet til 60 km/t har vært foreslått.

SVVs vurdering og anbefaling:

Det vil fortsatt være betydelig trafikk på lokalvegen, og det anses lite aktuelt f.eks. å endre vegens tverrsnitt (smalere veg). Det anses heller ikke aktuelt å bygge om vegen til «bygate», da denne strekningen ikke går i et typisk «byområde».

Det er lagt til grunn en gjennomgående fartsgrense på 70 km/t langs gamle E6 (med unntak av ved rundkjøringen ved Mesna, se kap.3.5). Dette tilsvarer i hovedsak dagens fartsgrense på strekningen. Vegen har god standard, og det er tvilsomt om trafikantene vil ha forståelse for og respektere ei enda lavere fartsgrense. SVV vil i utgangspunktet ikke foreslå at fartsgrensa reduseres ytterligere.

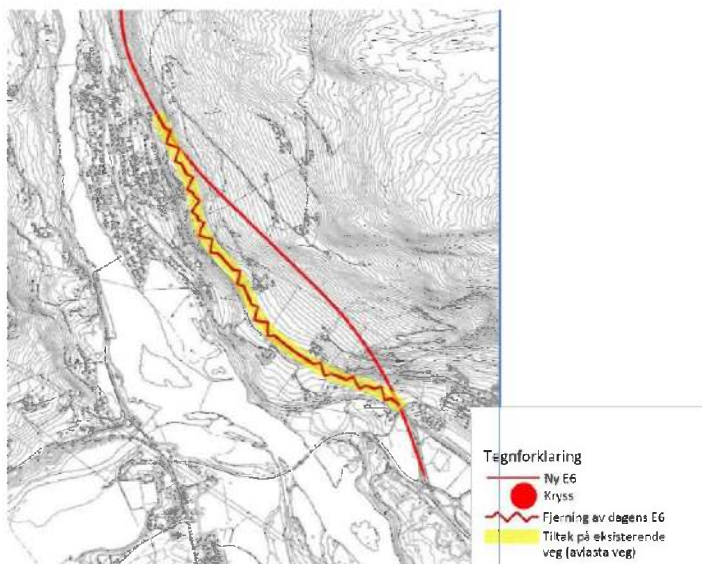
Det kan imidlertid **vurderes om det er behov for endring i oppmerking, skilting, etc.**

3.10 Fjerning av «overflødig» veg

Det anbefales at ny E6 legges i tunnel forbi Fåberg, og eksisterende veg på tunnelstrekningen vil da ikke ha noen funksjon lenger. Ved behov for å stenge et tunnellop på E6 ved vedlikehold etc. kan det andre tunnellopet ta tovegstrafikk. Behovet for å stenge begge løpene vil normalt opptre svært sjeldent. Fylkesvegen på nedsida vil fortsatt fungere som lokalveg.

SVVs vurdering og anbefaling:

Det foreslås at eksisterende veg fjernes og gammelt vegareal legges ut til annet formål. Lengden på strekningen som kan fjernes vil være avhengig av hvilket tunnel-alternativ som velges. Noe av området vil naturlig kunne omdisponeres til jordbruksareal (slik det var før dagens E6 ble bygget), mens andre deler f.eks. kan legges ut til LNF-område. Dette vurderes nærmere som del av kommunal arealplanlegging.



Strekning av eksisterende E6 forbi Fåberg som det kan være aktuelt å fjerne når ny E6 legges i tunnel

3.11 G/s-veg langs fv. 312 Fåberg–Ensby (Gudbrandsdalsvegen)

I forbindelse med at begge tunnellopene på E6 forbi Fåberg en sjelden gang kan bli stengt, slik at E6-trafikken da må føres over på fylkesvegen, er det kommet forslag om g/s-veg langs fylkesvegen. I dag er det g/s-veg fra byen fram til forbi nedkjøringen mot Fåberg.

SVVs vurdering og anbefaling:

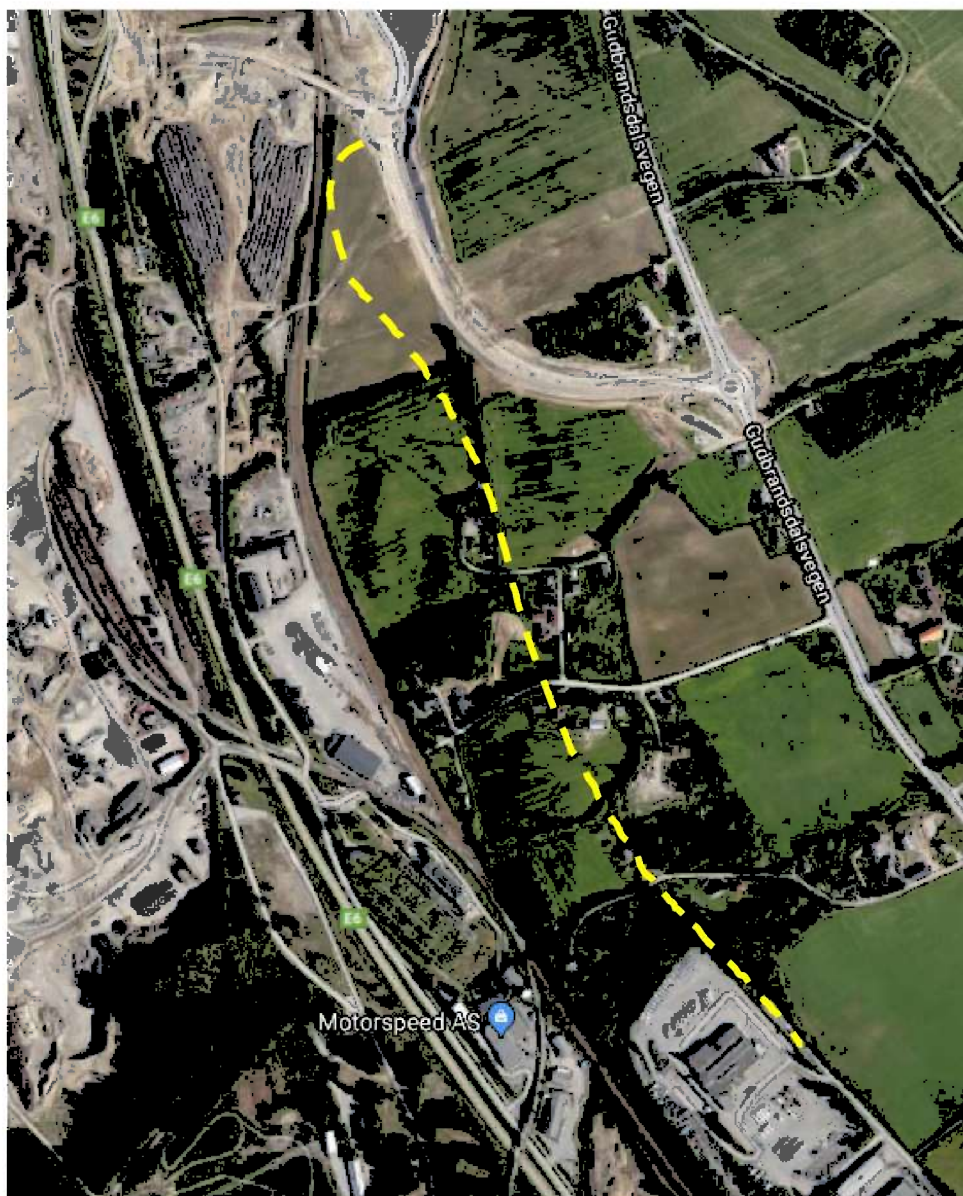
Etablering av en separat g/s-veg langs fv. 312 nordover fra Fåberg mot Ensby vil være et omfattende tiltak som blant annet vil medføre inngrep i flere boligeiendommer på strekningen og bli forholdsvis kostbar.

Vi anbefaler derfor ikke separat g/s-veg på denne strekningen.

3.14 Forlengelse av Industrigata

Det hevdes at det blir et større behov for at Industrigata skal være gjennomgående fra Storhove mot byen etter at E6 er lagt om. Det har bl.a. vært argumentert for at denne forbindelsen er nødvendig for å få en effektiv trafikkavvikling.

Spørsmålet har vært framme tidligere i forbindelse med kommunal arealplanlegging, men er så langt ikke innarbeidet i noen kommunal plan. I forbindelse med etablering av Storhovevegen ble rundkjøringen på oversida av jernbanen utformet slik at det vil være mulig å knytte til en fjerde arm (uten at SVV har tatt stilling til om det er aktuelt).



Kartutsnittet som viser strekningen der Industrigata avsluttes i dag fram til rundkjøringen på Storhovevegen. Det presiseres at den viste linja kun illustrerer prinsippet og at det ikke er vurdert hvordan vegen bør legges i terrenget (foto Google).

SVVs vurdering og anbefaling:

Vi kan forstå at det er et ønske om å forlenge Industrigata nordover til Storhove for å lette atkomsten til virksomheter langs denne gata. Dette vil også kunne åpne for videre utbygging av næringsarealer nordover i området (et tiltak som vil være kontroversielt i forhold til jordverninteresser!)

Trafikkberegninger med «Contram-modellen» viser for øvrig at det med dagens arealbruk blir forholdsvis liten belastning på ei gjennomgående Industrigate, og at behovet således ikke er så stort. Denne situasjonen kan endre seg noe med eventuell videre utvikling og utbygging i området.

SVV kan imidlertid ikke se at forlengelse av Industrigata er en naturlig følge av ny E6 forbi Lillehammer, og vi **kan ikke anbefale at dette gjennomføres og bekostes som del av E6-utbyggingen.**

3.15 Forbedret forbindelse til sentrum

Kapasiteten på forbindelsen fra E6 ved Strandtorget opp i sentrum, Mesnadalsvegen, er i perioder på døgnet fullt utnyttet og det kan være kødannelse. Dagens situasjon på forbindelsen mellom sentrum og Strandtorget legger også begrensninger på videre utvikling av kjøpesenteret og virksomheten her.

Noen mener at situasjonen langs Mesnadalsvegen vil bli verre etter at E6 er lagt om i ny trasé på vestsida, og at denne forbindelsen må forbedres.

Som alternativ til forbedring av Mesnadalsvegen har det vært lansert en mer direkte forbindelse fra området ved Strandtorget til Lurhaugen, delvis via eksisterende boligater på Busmoen.



Mesnadalsvegen fra Strandtorget til «Bankenkrysset» (foto Google)

SVVs vurdering og anbefaling:

SVV ser at det er utfordringer knyttet til forbindelsen mellom E6/Strandtorget og Lillehammer sentrum. Dersom forbindelsen skal styrkes, vil dette bli et krevende prosjekt

som må vurderes grundig før en kan trekke noen konklusjon på hvilken løsning som eventuelt bør velges. Vi har ikke gått nærmere inn i denne problemstillingen i forbindelse med utredning av ny E6, da dette ligger utenfor rammen av E6-prosjektet. Vi er kjent med at det vil nå bli startet arbeid med en mulighetsstudie i regi av Lillehammer kommune, der Statens vegvesen også vil delta, for å vurdere saken nærmere.

Trafikksituasjonen i Mesnadalen vil ikke endre seg vesentlig etter at E6 er lagt om i ny trasé. **Det er ikke grunnlag for å kreve at kapasitetsforbedring av forbindelsen til byen, som vil være et stort og krevende prosjekt, skal finansieres som del av E6-prosjektet.**

3.16 Forbedring Banken-krysset

Dette tiltaket henger sammen med Mesnadalsvegen (se pkt. 3.15).

Situasjonen i banken-krysset er ikke tilfredsstillende. Kapasiteten i krysset er i perioder overbelastet, det er kryssende gangtrafikk til Hammartun skole gjennom krysset og nærområdet er også belastet med forurensning fra biltrafikken. Forbedring av krysset har vært lansert som et avbøtende tiltak i forbindelse med E6-utbyggingen.

SVVs vurdering og anbefaling:

De samme betraktninger gjelder for Banken-krysset som for Mesnadalsvegen. **Ombygging av krysset vil ikke bli prioritert som del av E6-prosjektet.**

3.17 Tiltak langs fv. 213 Fåberggata mellom Rosenlund og Skysstasjonen

Fåberggata er i perioder av dagen sterkt belastet med trafikk og det argumenteres for at tiltak må gjennomføres for å bedre situasjonen. Det har bl.a. vært pekt på mulighetene for å bygge om enkeltkryss på fv. 213 til rundkjøringer.

SVVs vurdering og anbefaling:

Trafikksituasjonen i Fåberggata vil ikke endre seg vesentlig som følge av at E6 er omlagt. **Behovet for tiltak langs Fåberggata kan derfor ikke kobles mot E6-utbyggingen, og tiltak her vil ikke bli prioritert som del av E6-prosjektet.**

3.18 Sentrumsparkering i fjell

Det argumenteres for å etablere et underjordisk parkeringsanlegg under byen for å redusere kjøring både til byen (vil lette belastningen på Mesnadalsvegen) og internt i byen. Det er kommet forslag om at dette må sees i sammenheng og være en del av E6-prosjektet.

SVVs vurdering og anbefaling:

Tanken om et slikt parkeringsanlegg er interessant, og forslaget bør vurderes videre i en eller annen form. I en slik vurdering vil sjølsagt også mulig finansiering inngå. Om Staten da kan gå inn i et eventuelt «spleiselag», har vi ikke grunnlag for kommentere nærmere her.

Det er imidlertid klart at de samme betraktninger gjelder her som for punktene over at et slikt tiltak ikke kan prioriteres som del av E6-prosjektet.