

Navn	Poststed	Innspill fra offentlige etater
Den norske kirke - Hamar bispedømme	Hamar	<p>Høringssvar - Planprogram for planarbeid for E6 Roterud - Storhove. Hamar biskop har mottatt varsel om oppstart av planarbeid for E6 Roterud - Storhove. Denne ses i sammenheng med Statens Vegvesen Region Øst sin høring for E6 Vingrom - Ensby i 2017. Prosjektet er nå overført til Nye Veier AS.</p> <p>Nevnte strekning av E6-utbyggingen berører Vingrom kirke (1908), som ligger like vest for dagens E6-trasé, nord for Vingrom sentrum. Planarbeidet skisserer en bruforbinding over ny E6 med gangforbinding mellom Vingrom kirke og rasteplass langs E6 nordgående. Som adressert i høringen i 2017, er Hamar bispedømmeråd og Hamar biskop svært opptatt av at Vingrom kirke fortsatt skal være et tydelig landemerke for reisende på begge sider av Mjøsa.</p> <p>Ved høringen i 2017, fremmet både Hamar bispedømmeråd og Hamar biskop innspill i planene for E6 forbi Vingrom kirke, i hovedsak grunnet støypromblematikk. Etter drøftingsmøte med Statens Vegvesen Region Øst 16.10.2017, trakk Hamar biskop og Hamar bispedømmeråd sine innspill under forutsetning om involvering i videre prosess for planlegging og utarbeidelse av støyskjerming ved Vingrom kirke. Hamar bispedømmeråd ser nå svært positivt på at Lillehammer kommune og Nye Veier AS har fulgt opp dette i sitt videre planarbeid for ny E6:</p> <p>Kap. 4.4 «I tillegg er det aktuelt med temamøter om for eksempel friluftsliv og Vingrom kirke.» Kap. 6.1: «Støyberegninger og støydpendende tiltak mot bebyggelse, Vingrom kirkegård, friområder og naturreservat skal utredes.» Kap. 6.2.4: «Støyskjerm ved Vingrom kirke – plassering, høyde og utforming av støyskjerm mot kirkegården» (...) «Bru over E6 ved Vingrom kirke (atkomst til Mjøsa og mulig fotopunkt). Plassering og utforming som underordner seg kulturmiljøet. Plassering, konstruksjon og tilpasning av brua til terrenget skal utredes. Utredningen skal omfatte hvordan brua i størst mulig grad kan være en trekonstruksjon og hvordan hensynet til universell utforming skal ivaretas. Utredningen skal utarbeides i samråd med Biskopen i Hamar, lokalt menighetsråd og Lillehammer kommune.» Vi minner likevel om, at Hamar biskop jf. Kirkeloven § 21 skal uttale seg i saker som påvirker kirkens omgivelser, som i dette tilfellet støyskjerm mot kirkegården. Vingrom kirke har vernestatus listeført, som særlig bevaringsverdig. Dette betyr at den skal behandles med like stor respekt som en fredet kirke. Etter delegert ansvar fra Riksantikvaren, skal Oppland fylkeskommune gi råd til biskopen i slike saker, før biskopen fattet sitt vedtak.</p> <p>Videre skal Hamar bispedømmeråd uttale seg før kommunen gjør vedtak, jf. Plan- og bygningsloven kapittel 11 og 12. Bispedømmerådet skal også godkjenne vesentlig endring av gravplass jf. Gravferdsloven § 4 første ledd.</p> <p>Støyskjermingen blir viktig med tanke på kirkelige handlinger som eks. gravferd, som krever ro og verdighet. I tillegg er det viktig å bevare opplevelsen av kirkestedet også for reisende nordover og sørover langs E6 - at kirken er synlig. Støyskjermingen må utarbeides i tråd med kirkens uttrykk og stil, og kirkens rolle som landemerke i omgivelsene langs Mjøsa må ikke forringes. Vedlikeholdsansvaret for støyskjerm ved Vingrom kirke vil ligge hos utbygger, Nye Veier AS, de første 20 år. Vi forutsetter at det videre ansvaret utover disse 20 årene legges til annen myndighet enn Lillehammer kirkelige fellesråd.</p>
Gjøvik kommune	Gjøvik	Interne uttalelser fra Gjøvik kommune til varsel om oppstart, se vedlegg
Fylkesmannen i Innlandet	Lillehammer	Innspill i brev, se vedlegg
Birstrand skole	Birstrand	Etter at gang- og sykkelveien på Birstrand ble bygget, kan de fleste elevene gå eller sykle til Birstrand skole. Vi på skolen ønsker at så mange som mulig skal gå eller sykle til skolen. Dette er viktig både med tanke på fysisk aktivitet for elevene, og trafikksikkerheten på og ved skolen. Imidlertid er det elever i skolekretsen som bor sør og nord for dagens gang- og sykkelvei. Disse har etter vår mening en farlig skolevei, og vi kan ikke tilrå at de ferdes alene langs fylkesveien.
Forsvarsbygg	OSLO	E6 Roterud - Storhove - uttalelse til oppstart og planprogram Uttalelse fra Forsvarsbygg følger vedlagt.
Oppland fylkeskommune	Lillehammer	Se vedlegg
Bane NOR SF	Hamar	Innspill fra Bane NOR til Lillehammer, vedlegg
Bane NOR SF	HAMAR	Parsellen gjennom Gjøvik berører ikke jernbanen. Vi viser til vårt brev til Lillehammer kommune, se vedlegg.
Direktoratet for mineralforvaltning	Trondheim	Se vedlegg - til Gjøvik kommune
Direktoratet for mineralforvaltning	Trondheim	Se vedlegg - til Lillehammer kommune
Statens vegvesen	Lillehammer	Innspill i brev vedlagt
Statnett	Oslo	Innspill i brev se vedlegg
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	HAMAR	Se vedlegg

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Vår dato: 09.09.2019

Vår ref.: 201907287-3

Arkiv: 323

Deres dato: 02.07.2019

Deres ref.:

Saksbehandler:

Kristin Hasle Haslestad

NVEs merknader - Varsel om oppstart og høring av planprogram - Detaljreguleringsplan for E6 strekningen Roterud i Gjøvik - til Storhove i Lillehammer - Gjøvik og Lillehammer kommuner

Vi viser til høringsdokument og varsel om oppstart datert 02.07.2019. Vi viser også til avtale om utsatt høringsfrist til 09.09.2019 med Nye Veier as v/Harald Monsen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven. Forslagsstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Ved oppstart av planarbeidet anbefaler vi å bruke følgende veiledere og verktøy:

- [NVEs karttjenester](#) viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.
- [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#) beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.
- [NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar](#) beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- [NVEs sjekkliste for reguleringsplan](#) er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- www.miljokommune.no gir nyttige tips om overvannshåndtering i arealplanlegging.
- Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på www.nve.no/arealplan.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord

Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst

Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt. Vi ber om at alle plandokumenter sendes elektronisk til ro@nve.no.

Konkret tilbakemelding til planprogrammet

Detaljreguleringen av strekningen skal videreføre det arbeidet som ble gjennomført og de avklaringene som ble gjort i forbindelse med kommunedelplanprosesser (kdp) på den samme strekningen. Kommunedelplanprosessene var omstendelige og detaljerte fordi vegstrekningen inneholder mange komplekse problemstillinger. En del av disse problemstillingene krever lovavklaringer også etter annet lovverk enn plan- og bygningsloven. For NVEs del er dette tiltak som omfattes av energiloven og vannressursloven. Fordi dette er prosesser etter annet lovverk som skal gå parallelt med planprosessen etter plan- og bygningsloven, mener NVE det er vesentlig at vi er tydelige i en tidlig fase i forhold til konkrete problemstillinger og faglige utfordringer som Nye Veger AS vil stå overfor i planarbeidet.

Energianlegg, eksisterende anlegg

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplanen. Utgangspunktet er derfor at slike transmisjonsnettledninger i en reguleringsplan skal inntegnes som ett planformål, men innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (pbl §§ 11-8 d) /12-6).

Følgende reguleringsbestemmelse må knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene: *Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen, og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.* I planprosessen må man initiere en tidlig dialog om krav til høydeforholdene mellom veganlegg og 300 kV ledninger fra Fåberg transformatorstasjon og nordover mot Vinstra.

Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet langs denne transmisjonsnettledningen er totalt 40 meter, 20 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Energianlegg, framtidige arealbehov

Vi viser til vedtatt kommunedelplan for vegtiltaket og ber om at utbredelsen på hensynssonen videreføres inn i reguleringsplanarbeidet, da valg og vedtatt løsning for omlegging av de elektriske anlegg per nå ikke foreligger. Det kan benyttes hensynssone H740_X med bestemmelse om mulig fremtidig trasè for elektriske anlegg.

Tiltakshaver og Statnett må ha dialog underveis ved utviklingen av reguleringsplanen og konsesjonsprosess, slik at man kan tilpasse hensynssonene til hvordan de ser ut i konsesjonsprosessen på det tidspunktet reguleringsplanen legges ut til høring.

Vi viser også til kommuneplanens arealdel for Lillehammer kommune som ble vedtatt i 2019, hvor det er satt av areal til fremtidig ny Fåberg transformatorstasjon. Vi ber om at dette arealet (hensynssonen i kommuneplanen) blir med inn i reguleringsplanen for vegtiltaket. Denne hensynssonen er imidlertid

også i stor grad sammenfallende med hensynssonen til energianlegg som er i kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby (på sørsiden av planlagt E6).

I planprosessen er det også andre viktige forhold knytta til sentralnettet i området som må hensyntas. For å sikre nødvendig beredskap, drift og vedlikehold av Fåberg transformatorstasjon må Statnett ha tilgang til transformatorstasjonen døgnet rundt, og adkomsten må til enhver tid være fremkommelig for lastebil med svanehenger. Statnetts krav til transformatortransport må hensyntas i planene. Det betyr at dette behovet også må være innfridd gjennom hele anleggsfasen. NVE oppfordrer til tidlig dialog med Statnett også for denne problemstillingen.

Reguleringsplanen må ta høyde for at fremtidig transformatortransport kommer langs E6 og opp til krysset ved Storhove for så å dreie sørover. Her må det i det videre planarbeidet legges til rette for å ta av fra dagens E6/fremtidig avlastet E6 med venstresving inn til Fåberg transformatorstasjon, eller at det legges til rette for at transporten kan gå om dagens kryssløsning litt lenger sør for så å ta nordover Hovemoenveien. Alternativt må dagens E6/avlastet E6 fra Øyresvika benyttes. Det må være dialog i det videre mellom Nye Veier og Statnett om de konkrete kravene Statnett har for dette, slik at man sikrer forsvarlige løsninger i tråd med Statnetts krav både permanent og i byggefasen.

Energianlegg, behov for omlegginger og konsesjonsprosess

Statnett har i dag to 300 kV kraftledninger som går sørover fra Fåberg transformatorstasjon mot Oslo. Disse ledningene har tillatelse etter energiloven. Statnett har som kraftsystemansvarlig et særlig ansvar for å sørge for å sikre strømforsyningen i Norge.

NVE har de siste månedene hatt kontakt med både Nye Veger, Statnett, Fylkesmannen i Oppland og Lillehammer kommune angående kommunedelplanens bestemmelser om omlegging av kraftledningene til Statnett. NVE minner om at kraftledninger er unntatt behandling etter plan- og bygningsloven og at man ikke kan sette vilkår knyttet til slike anlegg som en del av en reguleringsplan. Det er ikke anledning til å utforme bestemmelser med hjemmel i plan- og bygningsloven eller på andre måter legge føringer for en kommende behandling etter annet lovverk.

Videre finner NVE det nødvendig å påpeke at det er Statnett som netteier som har ansvar for å utrede og eventuelt omsøke nye løsninger for eksisterende kraftledninger. Det er ikke Nye Veger sin oppgave å utrede dette. NVE mener derfor at det i planprogrammet for vegen ikke skal utredes ulike alternativer for omlegging av eksisterende kraftledninger. Dette mener vi det ikke er anledning til, ettersom dette er anlegg som er unntatt behandling etter plan- og bygningsloven. Vi mener det som en del av planprogrammet kun skal redegjøres for om brualternativene vil komme i konflikt med eksisterende ledninger og at en ev. omlegging vil kreve behandling etter annet lovverk (energiloven). Det bør også fremkomme hvordan dette kan påvirke fremdriftsplanen til Nye Veger og kommunen.

Kapittel 6.2 må derfor endres i tråd med dette. En ev. ombygging av ledningsanleggene vil foregå med egen planprosess etter energiloven, med Statnett som utreder og formell søker. Det er ikke lovmessig grunnlag for å sette opp et planprogram eller planbestemmelser som gir føringer for de elektriske anleggene. Manglende hensynssoner eller føringer i planbestemmelser som angår de elektriske anleggene er i strid med vesentlige regionale og nasjonale interesser knytta til NVEs ansvarsområder.

En omlegging som omfatter kabling i bru, må prosjekteres i forbindelse med konsesjonssøknaden dersom det blir aktuelt. Det betyr at detaljer rundt brutype og utforming ikke kan avklares før etter konsesjonsprosessen.

Statnett har informert om at de planlegger å sende en melding for oppgraderinger av nettet mot Oslo ved årsskiftet 2020/2021. NVE kan allerede nå i tidlig planfase, være klar på at en konsesjonssøknad for

omlegging av kryssing av Gudbrandsdalslågen som ikke er sett i sammenheng med fremtidig utvikling av transmisjonsnettet i området, ikke vil bli behandlet. Dette av både ressursmessige- og kraftforsyningsmessige årsaker. Dersom Nye Veger og Statnett kommer til enighet om en løsning for midlertidig omlegging av ledningene, vil NVE behandle den etter gjeldende regelverk.

Det er viktig at disse forholdene ivaretas for at planen ikke skal være i konflikt med nasjonale interesser knytta til NVEs ansvarsområder.

Framdriftsplan

Tidsplanen for når konsesjon skal være avklart og når planen deretter skal legges ut på offentlig ettersyn (jf. planbestemmelsene i kdp på strekningen) er ikke gjennomførbar. En enklere konsesjonsprosess for en ev. midlertidig omlegging av ledningsnettet (med for eksempel heving av master eller mindre flyttinger) vil kreve minimum 1 års saksbehandlingstid etter at søknad er utarbeidet og sendt NVE. I tillegg kommer ev. klagebehandling i departementet. For en tradisjonell konsesjonsprosess for omlegging, vil tidsrammen for utarbeiding av melding, konsesjonssøknad og deretter konsesjonsbehandling være betydelig lengre, sannsynligvis opp mot fem år.

NVE mener plankravet fra kdp for samme strekning der det kreves en avklaring etter energiloven før reguleringsplanen legges ut på offentlig ettersyn, ikke er mulig å holde med det tidsskjemaet det legges opp til. Dette plankravet må derfor avklares med blant annet Fylkesmannen i Innlandet og Lillehammer kommune.

Nye forslag i reguleringsplanen som ikke er konsekvensutredet i kommunedelplanen (kdp)

I tidlig planfase for reguleringsplanen har det kommet opp flere forslag til tiltak og løsninger som ikke er en del av kdp på strekningen. Slike tiltak må utredes tilstrekkelig med tanke på konsekvenser og ev. behov for lovavklaringer (plan- og bygningsloven, vannressursloven, energiloven med flere) og/eller avbøtende tiltak.

Et eksempel er nye løsninger og trasèer for brukryssing av Gudbrandsdalslågen. Disse er ikke utredet i tidligere kdp. Bruløsningen i vedtatt kdp kom som en følge av mange tverrfaglige hensyn. Blant annet gikk dette på hvor brua burde plasseres ut fra vernehensyn, og det gikk på vassdragstekniske forhold. Den foreløpige vannlinjeberegningen for bruløsningen i kdp tyder på at tiltak i vannstrengen lett gir oppstuvninger og endringer i strømningsbildet. Dette kan være forhold som er i strid med vesentlige regionale og nasjonale interesser knytta til allmenne interesser i vassdrag (vannressursloven). Slike vassdragstekniske hensyn må også ivaretas for andre permanente og midlertidige tiltak i vassdrag generelt, men også selvfølgelig for nye løsninger og tiltak (både permanent og i anleggsfasen).

Grunnvannskilde

Tiltak i planen som terrenginngrep og endringer i nedbørfeltet til kilden, inkludert tiltak i anleggsfasen og avrenning som kan påvirke grunnvannskilden, må dokumenteres tilstrekkelig i reguleringsplanen, jf. bestemmelser i kdp og hjemmelsgrunnlaget i vannressursloven. Aktsomhetsplikten i vannressursloven gjelder også grunnvann, jf. vannressursloven § 43 a. En ev. konsesjonsprosess kan tas i reguleringsplanen (jf. vannressursloven § 20) dersom tiltaket er tilstrekkelig utredet og dokumentert i planen. Det er en stor fordel om det tas i reguleringsplanen slik at man får den nødvendige lovavklaringen på plass tidlig. Med en separat prosess i etterkant av reguleringsplanprosessen, vil byggestart bli utsatt i lang tid i påvente av avklaringen. Det bør være en tidlig dialog med NVE i forhold til utredningskrav og prosess rundt selve lovavklaringen for å hindre unødvendige forsinkelser rundt prosessen etter vannressursloven. Framdriftsplanen i planprosessen etter plan- og bygningsloven er

stram, og man vil ikke ha rom for mange runder med avklaringer eller en separat konsesjonsbehandling, dersom utredningene i reguleringsplanen ikke er gode nok.

Oppsummert er det flere forhold i planprogrammet, ref. våre merknader over, som kan være i strid med vesentlig regionale og nasjonale interesser knytta til NVEs ansvarsområder. Vi anbefaler at disse avklares i god tid før planen skal legges ut på offentlig ettersyn.

Med hilsen

Toril Hofshagen
regionsjef

Kristin Hasle Haslestad
Senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Vedlegg:

Mottakerliste:

Asplan Viak AS - Hamar
Asplan Viak AS - Hamar v/Inger Nes

Kopi til:

FYLKESMANNEN I INNLANDET
Gjøvik kommune
Gjøvik kommune v/Anna Ekrem
Lillehammer kommune
Lillehammer kommune v/Marthe Torset
Nye Veier AS
Nye Veier AS v/Harald Monsen
Oppland fylkeskommune
Statnett SF
Statnett SF v/Lars Erik Vindfallet Lauritsen

Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
Nye Veier AS	Silje Østerås	04.09.2019	2019/2952-4/315
Vangsvegen 73		Tidligere dato	Tidligere referanse
2317 HAMAR		02.07.2019	2019/282

Planarbeid for E6 Roterud-Storhove - uttalelse til oppstart og planprogram

Det vises til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for E6 Roterud – Storhove, samt informasjon om grunnerverv datert 13.08.2019.

Forsvarsbygg uttaler seg i denne type saker med det utgangspunkt å skulle ivareta forsvarssektorens arealbruksinteresser.



I det utsendte planprogrammet er det nå avsatt et område på Hovemoen som tidligere ikke har vært omfattet av prosjektet, verken i kommuneplanen eller i kommunedelplanen for Vingrom – Ensby. Det står beskrevet at det er satt av langt mer areal enn det som blir berørt av et permanent arealbeslag, samt at det i tillegg er lagt inn noe nytt areal.

En del av dette nye arealet, vist i kartutsnitt, vil berøre nordre del av Forsvarets etablering på Hovemoen gnr. 184 bnr. 51 og 54.

Planprogrammet beskriver ikke nærmere hva dette arealet skal brukes til, og hvorvidt det dreier seg om et midlertidig eller et permanent arealbeslag. Forsvarets interesser, og konsekvenser knyttet til nevnte arealbeslag, er heller ikke nærmere beskrevet i planprogrammet.

Vi finner det utfordrende å komme med et konkret innspill basert på informasjonen som foreligger. På et generelt grunnlag opplyser vil om at Forsvarets adkomst til Hovemoen, med vaktbu, bom mv., ligger i det området som nå er avmerket i planprogrammet.

Forsvarsbygg er gitt innsigelsesmyndighet for å kunne ivareta viktige militære interesser i planer etter plan- og bygningsloven. Det vises til Forsvarsbyggs arealplanveileder hvor det er synliggjort eksempler på hvilke saker som gir grunnlag for innsigelse.

<https://www.forsvarsbygg.no/globalassets/02-dokumenter/arealplanveileder.pdf>

Vi oppfordrer videre planmyndigheten til å ta særskilt kontakt med Forsvarsbygg, slik at det er mulig å finne gode løsninger for partene, og samtidig unngå planforslag som vil medføre innsigelse.

Ved eventuelle spørsmål, ta kontakt med saksbehandler på tlf. 91240104 eller epost silje.osteras@forsvarsbygg.no.

Heidi Skjæret Pedersen
Leder fag og prosjekt
Forsvarsbygg eiendomsforvaltning region øst

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Kopi til:
Lillehammer kommune Postboks 986 2626 LILLEHAMMER



NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Vår ref.: 201904613-14
Deres ref.:

Lillehammer, 5. september 2019

UTTALELSE TIL VARSEL OM OPPSTART OG HØRING AV PLANPROGRAM - REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD (GJØVIK) - STORHOVE OG AVLASTET E6 VED LILLEHAMMER

Vi viser til brev fra Lillehammer kommune og Nye Veier med varsel om oppstart og forslag til planprogram for E6 fra Roterud i Gjøvik kommune til Storhove i Lillehammer kommune samt planprogram for avlastet E6 i Lillehammer kommune. Denne høringsuttalelsen omfatter hele prosjektstrekningen og samme uttalelse sendes til Lillehammer og Gjøvik kommune.

Bakgrunn

Forslagsstiller er Nye Veier AS. Formålet med planarbeidet er todelt;

- Tilrettelegge for bygging av firefelts E6 mellom Roterud og Storhove. Det skal utarbeides detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for hele strekningen som er på totalt ca. 23 km.
- Tilrettelegge for bygging av tiltak på avlastet E6 i Lillehammer kommune.

Vegstandard

Gjennom tidligere konseptvalgutredninger (KVU) og senere avklaringer med Samferdselsdepartementet er det avklart at E6 skal bygges som firefelts veg forbi Lillehammer. Kommunedelplan for E6 Biri – Vingrom og E6 Vingrom – Ensby, som ble utarbeidet av Statens vegvesen og vedtatt av Lillehammer kommune i hhv 2013 og 2018, tilrettelegger for firefelts motorveg på hele den aktuelle strekningen.

De gjeldende vegnormalene er revidert siden kommunedelplanene ble vedtatt. Dette har medført skjerpede krav til kurvatur og bredder for den aktuelle vegklassen i tråd med Statens vegvesens håndbok N100. Med bakgrunn i denne endringen, samt behovet for å videreutvikle tekniske løsninger innenfor korridoren i vedtatte kommunedelplaner, fremmes det nå et planprogram som gjør rede for rammene for utredningsbehov og den videre reguleringsplanprosessen.

Ny E6 Roterud-Storhove (kapittel 3)

Reguleringsplanen for E6 omfatter arealer til etablering av ca. 23 km firefelts E6 fra Roterud til Storhove. E6 utvides og følger dagens trasé fra Roterud og nordover. Det skal etableres et planskilt kryss ved Vingrom. Ved Øyresvika går E6 inn i tunnel under Vingnes og videre ut på bru over Lågen og Våløya.

Postadresse:

Postboks 988
2626 LILLEHAMMER

Org. nr: 961382335

Besøksadresse:

Kirkegt. 76, Lillehammer
Bankkonto: 2000 09 50018

E-post: postmottak@oppland.org

Saksbehandler:

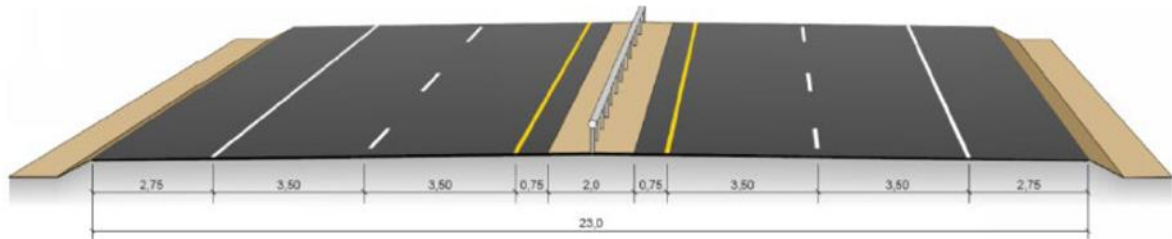
Kari Hanne Klynderud Sundfør

Telefon:

E-post: Kari.Hanne.Klynderud.Sundfor@oppland.org

Reguleringsplanen vil ta utgangspunkt i kommunedelplanene, men det åpnes nå for å se på følgende alternative løsninger:

- Plassering av kryss ved Vingrom
- Tunneltrasé
- Kryssing av Lågen



Figur av normalprofil, vegklasse H3 for ny E6. Illustrasjonen er fra Håndbok N100 (Statens vegvesen 2019).

Vegstandard

Det legges til grunn vegklasse H3, for ny E6 i reguleringsplanen i samsvar med ny håndbok N100 fra Statens vegvesen. Kommunedelplan for E6 Biri-Vingrom la til grunn horisontalkurveradius $R=700\text{m}$ og et tverrprofil på 19m, mens kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby la til grunn horisontalkurveradius $R=700\text{m}$ og et tverrprofil på 20m. Ny håndbok N100 krever nå at det planlegges med minsteradius $R=800\text{m}$ og et tverrprofil på 23m. Det betyr at arealbeslaget til ny E6 vil bli større enn forutsatt i gjeldende kommunedelplaner.

Plankrav

I kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, planbestemmelsene for Lillehammer kommuner, er det vedtatt følgende plankrav:

«§ 1.1 PLANKRAV. Det skal foreligge vedtatt reguleringsplan før tiltak for ny firefelts E6 kan starte. Denne reguleringsplanen skal også inkludere tiltak som gang-/sykkelveg, avlastet vegnett og andre kompenserende tiltak».

Tiltak på avlastet vegnett skal avklares gjennom en egen reguleringsplanprosess og skal vedtas senest samtidig med vedtak av reguleringsplan for ny E6.

Mål for prosjektet

Nye Veier har følgende samfunns mål for utbyggingen av E6:

- bedre fremkommelighet for personer og gods
- reduksjon i ulykker
- reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser.

FYLKESKOMMUNENS MERKNADER TIL VARSEL OM OPPSTART OG FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR E6 ROTERUD - STORHOVE

Rammer og føringer (kapittel 2)

I listen over overordnede statlige føringer i kapittel 2.1 er St.meld. (2012-2013) Fremtid med fotfeste ført opp. Vi minner i den anledning også om stortingsmeldingen Leve med kulturminner (Meld. St. nr. 16 2004-2005). Begge de nevnte stortingsmeldingene legger føringer for den nasjonale kulturminnepolitikken. En ny Stortingsmelding om kulturminnepolitikken er under utarbeidelse nå. Stortingsmeldingene bør legges til grunn for det videre planarbeidet og bør nevnes i oversikten over nasjonale føringer. Vi anbefaler også at aktuelle håndbøker, veiledere og NA-rundskriv som prosjektet skal forholde seg til føres opp i den oversikten.

Medvirkning (kapittel 4)

Å tilrettelegge for medvirkning står sentralt i plan- og bygningsloven. Ny E6 er et stort og komplisert prosjekt som berører svært mange mennesker. Fylkeskommunen mener derfor det er svært positivt at Nye Veier har opprettet en medvirkningsportal på sin nettside der planprogram med tilhørende varselkart er gjort tilgjengelig. Det er også mulig å komme med innspill til planarbeidet direkte via denne nettsiden. En nettbasert løsning for høringsinnspill kan gjøre terskelen for å komme med innspill lavere, særlig for den yngre del av befolkningen.

Det er ikke lagt opp til åpne møter mellom fastsatt planprogram og 1.gangs høring av reguleringsplanen. Oppland fylkeskommune råder forslagsstiller til å justere fremdriftsplanen slik at muligheten for alternativvurderinger og medvirkning blir bedre. Prosjektet medfører store endringer i nærmiljøet til mange, og er med på å legge premisser for videre steds- og næringsutvikling. For å bedre medvirkningen og å synliggjøre konsekvensene av de ulike alternativene i en tidlig planfase mener fylkeskommunen følgende endringer bør innarbeides i den foreslåtte medvirkningen:

- Det bør inviteres til åpne møter og kontordager etter at planprogrammet er fastsatt, men i god tid før planen legges ut til 1.gangs offentlig ettersyn og høring. Alternative løsninger og konsekvensene av disse bør vises frem.
- På deler av strekningen der det foreslås løsninger som ikke er i tråd med vedtatt kommunedelplan bør det legges ut flere alternativer på høring slik at disse blir formelt hørt.

Bruk av Regionalt planforum, samarbeidsgrupper og arbeidsgrupper der forslagsstiller, kommunen og aktuelle statlige og regionale myndigheter drøfter sentrale problemstillinger støttes som arbeidsform. Det vil trolig gi nyttige innspill til planarbeidet og alt i alt føre til kortere tid frem til vedtatt plan.

Dagens situasjon og planavgrensning (kapittel 5)

Vegstandard (kapittel 5.2)

Det står at E6 mellom Moelv og Storhove i dag har 4 kryss medregnet Storhove. Det riktige er vel 8 kryss for denne strekningen, medregnet Moelv. Det er trolig mer relevant å vise til strekningen Roterud-Storhove, som i dag har fem kryss; på Vingrom, Vingnes, Strandtorget, Sannom og Storhove.

Planavgrensning (kapittel 5.3)

Fylkeskommunen lurer på om planavgrensningen tar høyde for eventuelle nødvendige tiltak i vassdrag oppstrøms ny E6. Det er flere større og mindre sidevassdrag som skal krysses, særlig på strekningen

mellom Roterud og Øyresvika og dette kan utøse behov for sikringstiltak eller andre tilpasninger av elveløpet.

Problemstillinger og utredningsbehov ny E6 (kapittel 6)

Problemstillinger og utredninger generelt (6.1)

Estetikk. Forslagsstiller mener formingsveilederen for E6 Biri-Otta ikke lenger er aktuell fordi det nå ligger an til at strekningen E6 Øyer-Otta vil bli tillagt Nye Veiers portefølje. Eventuelle avvik fra Statens vegvesens formingsveileder skal redegjøres for i planbeskrivelsen og godkjennes av kommunen gjennom vedtak av reguleringsplanen.

Oppland fylkeskommune vil bemerke at bakgrunnen for å ha en formingsveileder er å skape et helhetlig E6-design som samtidig tilpasser seg stedlige omgivelser og kvaliteter slik at den nye vegen underordner og tilpasser seg landskapet. Det dreier seg blant annet om detaljerte prinsipper for materialbruk og terrengtilpasning tilpasset stedlige forhold. E6 i Gudbrandsdalen er bygget etter disse formingsprinsippene og ble tildelt Vakre Veiers pris for det, Norges høyeste utmerkelse for å ivareta trafiksikkerhet, drift og estetikk i veganlegg. En slik ambisjon forventes det også at Nye Veger har ut fra samfunnsmålene som er gitt selskapet.

I vedtatt KDP for E6 Vingrom-Ensby står det i bestemmelse 1.5.2: «*Ved bygging av veg og tilhørende konstruksjoner skal estetikk tillegges vekt med hensyn til tilgrensende parseller og landskapstilpasning. Statens vegvesens formingsveileder E6 Biri-Otta skal legges til grunn for utformingen. Eventuelle avvik skal godkjennes av Lillehammer kommune*».

Ny E6 er et stort og kostbart byggverk som blir svært synlig i landskapet, og som berører svært mange mennesker i det daglige. Hvordan vegen tilpasser seg landskapet og hvordan konstruksjonene, og Lillehammer bru i særdeleshet utformes er et stort samfunnsansvar. Arealplaner skal oppfylle lovens krav til estetisk kvalitet, både gjennom faglige løsninger, dokumentasjon og planprosess (jfr. Plan- og bygningssloven §§ 29-2 og Rundskriv H-07/97).

Nye Veiers estetiske veileder har mange av de samme overordnede prinsippene for landskapstilpasning som Formingsveileder E6 Biri-Otta. Siden Nye Veiers estetiske veileder er laget for å gjelde veger alle steder i landet er formingsprinsippene imidlertid langt mer generelle og svært lite konkrete og forpliktende når det gjelder hva som er stedstilpassede løsninger på denne vegstrekningen i Mjøslandskapet. Det blir derfor svært viktig å forankre løsningene som velges for formgivning, materialbruk, vegetasjon og annen utforming i planbestemmelsene til reguleringsplanen. Fylkeskommunen oppfordrer også til at valg av løsninger som har betydning for estetikken i prosjektet drøftes i de relevante arbeidsgruppene for medvirkning og i regionalt planforum.

Problemstillinger og utredninger strekningsvis (6.2)

Vi har følgende kommentarer/tillegg til de strekningsvise problemstillingene som er listet opp:

Storhove og Hovemoen (6.2.1). Det er behov for at reguleringsplanen legger til rette for kollektivtrafikk og busslommer i tilknytning til fylkesveg 255/Hovemokrysset. Kollektivtrafikken skal betjene eksisterende og fremtidige arbeidsplasser i området.

Kryssing av Lågendeltaet (6.2.2). Hovemoen er markert som et svært viktig friluftslivsområde i Lillehammer kommune og interessene her må ivaretas så langt som mulig. I tillegg til reetablering av stier bør det også sees på landskapsforbedrende tiltak og skjerming mot støy. Arkitektonisk utforming

av brua blir viktig. Brua blir et landemerke i et naturreservat, og både utforming og materialbruk må vies særskilt oppmerksomhet med tanke på estetikk og klimautslipp. Det må bli en helhetlig linje i bruk av miljøvennlige materialer på hele strekningen E6 Moelven – Øyer. Den nye brua kan også betraktes som «porten til Gudbrandsdalen», og har slik sett en viktig symbolverdi med tilhørende betydning av hvilke materiale som brukes. I den forbindelse må tre som konstruksjonsmateriale anvendes i størst mulig grad i både i forbindelse med ny kryssing av Lågen og ved øvrige overganger i tilknytning til ny E6. Dette vil både ha en positiv klimaeffekt samtidig som man benytter og videreutvikler nasjonal kompetanse innen bruk av tre i større konstruksjoner.

Øyresvika (6.2.3). Planløsningen må ta høyde for at skolebuser skal kunne snu i Øyresvika. Skolebussen kan enten kjøre dagens fylkesveg, og snu som i dag, eller det kan etableres holdeplasser langs dagens E6 (Riselandet og Øyresvika) og snumulighet i forbindelse med krysset.

Vingrom-Øyresvika (6.2.4). Det må vurderes ulike utformingstiltak av strandsonen også med tanke på skjerming mot støy ned mot Mjøsa.

Vingrom (6.2.5). Kryssplasseringens konsekvenser for nærmiljø og trafikksikkerhet må også utredes. Å forbedre turveier, passasjer og sammenhenger i bydelscenteret på tvers av E6 blir en viktig oppgave. Vurder skjerming mot støy for å redusere ulemper.

Kryssalternativene skal vurderes med tanke på inngrep i statlig sikret friluftslivsområde. Området er i tillegg kartlagt som et svært viktig friluftslivsområde i Lillehammer kommune. Bade- og rekreasjonsområde med skjermet dam og badestrand. Sandvolleyball, toalett, gapahuk og bålpluss. Brukes mye av Vingrom skole. Rampe for utsetting av småbåter.

Roterud-Vingrom (6.2.6). Støy og landskapstilpasning knyttet til sidevalg for vegutvidelsen og prinsipp for terrassert løsning eller ikke må være del av konsekvensutredningen. I vedtatte KP er terrassert løsning på store deler av denne strekningen lagt til grunn.

Ettersom E6 blir betraktelig bredere enn i dag, og fylkesveg 2538 på store deler av strekningen er nærmeste nabo, er det nærliggende å anta at denne stedvis må legges om. Der dette er tilfelle, ønsker fylkeskommunen en dialog om det også skal reguleres inn gang- og sykkelveg. Dette uavhengig av vurderingen av om ny E6 i seg selv er utløsende for dette behovet. Der det reguleres inn GSV, må det også sees på hvorvidt det er store besparelser knyttet til å bygge denne samtidig som fylkesvegen legges om.

Konsekvensanalyse (6.3)

Ihht. V712 Håndbok for konsekvensanalyser, pkt 4.3, referansealternativet stiller vi spørsmål til at dagens E6 benyttes som 0-alternativ. Vi mener vedtatt kommunedelplan må legges til grunn. Denne konsekvensutredningen foreligger allerede og bør inngå i sammenligningsgrunnlaget. I tillegg foreligger det også konsekvensutredning for dagens E6. Ved å gjøre dette vil konsekvensene av endrede håndbokkrav og eventuelt nye plasseringer av kryss, tunnelpåhugg og brokonstruksjon bli belyst, kunne sammenliknes og gi grunnlag for vedtak.

Prissatte konsekvenser (6.3.1)

Trafikk. Her må det utredes hvordan anleggsarbeidet vil påvirke trafikken på lokalvegene. Dette gjelder både trafikanter som velger å kjøre fylkesvegen fordi fremkommeligheten på E6 er dårlig grunnet anleggsarbeid/ massetransport som vil gå på fylkesvegene, og anleggsveger som krysser fylkesveg. Hvis det er grunn til å tro at denne økte trafikken skaper trafikksikkerhetsutfordringer, må tiltakshaver iverksette midlertidige eller permanente avbøtende tiltak på fylkesvegen. Dette kan for eksempel være belysning, gang- og sykkelveg, trafikkvakter, eller styring av når på døgnet fylkesvegen benyttes. Valg av

avbøtende tiltak må også sees i lys av permanent situasjon, med økt trafikk på fylkesvegene som følge av bom på E6. Utredning av økt trafikk både i anleggsperioden og i permanent situasjon må gjelde både fylkesvegene 2538 og 2540 som går parallelt med E6, og fylkesveg 213 mellom Moelv og Lillehammer. Konsekvenser av anleggsarbeidet må også utredes for fylkesvegene 253 og 2526 som går gjennom området for tunnelinnslag og brukar. Det må også utredes hvilke konsekvenser anleggsarbeidet får for kollektivtrafikken.

Klimagassutslipp. Planprogrammet må beskrive utarbeidelse av klimaregnskap. Et slikt klimaregnskap bør inneholde en livsløpsanalyse som inkluderer både utbyggingsfasen og driftsfasen for firefelts E6 på strekningen. Det vil være viktig å få utredet hvor stor andel av den totale klimabelastningen som kan tilskrives utbyggingsfasen, og å få foretatt en vurdering av hvilke tiltak som kan gjøres for å redusere klimabelastningen av den – for eksempel ved materialvalg ved asfaltering (som også vil påvirke reasfalteringsfrekvens), masseflytting, bruk av betong i betongkonstruksjoner og bruer, bruk av tre i konstruksjoner, asfaltert grus i bærelag, stål i vegrekkverk o.l.

Et klimaregnskap bør også utrede:

- Klimakonsekvenser av arealbruksendringer: endringer i opptak og utslipp av klimagasser ved beslag av dyrket mark, skog, myr og annen utmark.
- Klimakonsekvenser av endret vegstandard og hastighet: endringer i trafikkmengde, endringer i drivstofforbruk, endringer i valg av reisemiddel (vil redusert reisemotstand føre til at reisende i større grad velger å reise med bil?), eventuelle klimagevinster av at ny veginfrastruktur medfører betydelig kortere transportruter.

For persontransport er det beregnet at klimagassutslippene per kjøretøykilometer øker kraftig når hastigheten overstiger 80 km/t. Ved en fart på for eksempel 120 km/t, vil utslippene være mer enn 30 prosent høyere enn ved 80 km/t.

<https://www.tiltak.no/a-begrense-transportarbeidet/a-2-infrastruktur/a-2-7/?highlight=fartsgrenser>

Ikke prissatte konsekvenser (6.3.2)

Landskapsbilde. Som del av arbeidet med konsekvensutredningene vil det være behov for analyser av terrengtilpasning og synlighet for alternative sidevalg, terrassering, høyder og kurvatur, konstruksjoner, materialbruk med mer. Både nær- og fjernvirkninger av tiltaket må inngå i disse utredningene knyttet til landskapsbildet og være del av de samlede alternativsvurderingen for ny veg. Det videre planarbeidet må følgelig synliggjøre hvilke landskapsvirkninger de alternative veglinjene vil få. Landskapsvirkningen bør også visualiseres i illustrasjoner med utsiktspunkter både innenfra og utenfra landskaps-, nærmiljø- og friluftsområder. Der vegtiltaket medfører negative konsekvenser for landskapsbildet må det utredes forslag til avbøtende tiltak som deretter innarbeides i tiltaket og i bestemmelsene til planen. Også materialbruk for synlige elementer som påvirker landskapsbildet både sett fra vegen og sett fra omgivelsene må være del av utredningene. Belysning er også et visuelt element som påvirker landskapsbildet og som må utredes.

Naturmangfold. Oppland fylkeskommune er fornøyd med omfanget av utredninger det legges opp til knyttet til temaet vassdrag. Vi bidrar gjerne med kompetanse om fisk og øvrig vassdragsmiljø i temagruppen Kryssing av Lågendeltaet, og foreslår at denne gruppa eventuelt også kan brukes til drøfting av andre vassdragskryssinger-/inngrep hvis det dukker opp behov for dette.

Friluftsliv / by- og bygdeliv. Generelt er det viktig å ivareta friluftslivets interesser så langt som mulig og at tiltaket konsekvensutredes også med tanke på endringer for friluftslivet i tillegg til nevnte opphold, lek etc. Det bør også ses på landskapsforbedrende tiltak og skjerming mot støy for å redusere ulemper.

I tillegg til å opprettholde eller forbedre turveier bør det også sees på passasjer og sammenhenger. Det nevnes kompenserende tiltak spesielt ved Vingrom (dersom det blir behov for inngrep i statlig sikret friluftslivsområde). I den sammenheng er det også viktig å markere inngrepet ved Hovemoen i forhold til friluftslivsarealet. Hovemoen er markert som et svært viktig friluftslivsområde i Lillehammer kommune og det bør i den sammenheng ses på kompenserende tiltak også her, f. eks gjennom forbedret tilrettelegging.

Kulturarv

Utredningstema

Kulturarv er oppført som et eget utredningstema under *Ikke-prissatte konsekvenser* i kap. 6.3.2. Fylkeskommunen ser dette som positivt. Vi forventer imidlertid at til utredningstemaet, i tillegg til de automatisk fredete kulturminnene, også omfatter nyere tids kulturminner, verneverdig bebyggelse, krigsminner, teknisk-/industrielle kulturminner og kulturminner knyttet til våre nasjonale minoriteter. De opplistede kulturminnetypene er ikke uttømmende.

Automatisk fredete kulturminner – oppfyllelse av undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens § 9

I planprogrammet står det at kulturminneregistreringer skal gjennomføres og at rapport fra undersøkelsene skal foreligge før reguleringsplanen vedtas. Dette er i henhold til kravet i kulturminneloven (kml) der undersøkelsesplikten etter § 9 skal være gjennomført før reguleringsplan kan vedtas.

Oppland fylkeskommune har allerede opprettet dialog med Nye Veier AS for gjennomføring av kulturminneregistreringer innenfor planavgrensningen. Budsjett og omfang på registreringsundersøkelser er oversendt Nye Veier AS i brev av 12.08.2019. Undersøkelsene er planlagt iverksatt i løpet av høsten 2019, med eventuelt videreføring av undersøkelser våren/sommeren 2020. For nærmere detaljer rundt registreringsundersøkelsene viser vi til den nevnte uttalelsen av 12.08.2019.

Kulturminneundersøkelser i vann, jf. kml § 9

Forelagte planarbeid innebærer en kryssing av Gudbrandsdalslågen i ny bru som vil medføre inngrep i vannstrengen. Det er Norsk Maritimt Museum i Oslo (NMM) som er spesialisert fagmyndighet på kulturminner i vann. Saken har derfor vært forelagt NMM for uttalelse. I e-post av 06.08.2019 opplyser NMM om at de i sin uttalelse til planarbeidet med kdp på den angjeldende strekningen i 2017 stilte krav om kulturminneundersøkelser i vann før en eventuell reguleringsplan kunne vedtas, jf. kml § 9. NMM opprettholder sitt krav om undersøkelser iht. kulturminneloven, og ber tiltakshaver ta kontakt med NMM direkte for avklaring av budsjett og tidspunkt for gjennomføring av registreringsundersøkelsene. De minner om at kostandene til denne type undersøkelser bæres av tiltakshaver, jf. kml § 10.

Kulturlandskap

Det nye veianlegget mellom Roterud og Storhove vil stedvis gå gjennom rike kulturlandskapsområder med gammel gårdsbebyggelse og et aktivt jordbrukslandskap. Vingromlandet og Trosset/Børkje er flotte jordbrukslandskap som inneholder særegne landskapselementer. Områdene utgjør utsikten fra Lillehammer by, og er således viktige for innbyggerne i byen. Å bygge et stort veianlegg i denne type kulturlandskap er utfordrende, og konsekvensene av veianlegget må belyses i den videre konsekvensutredningen. Både Vingromlandet og Trosset/Børkje ble vurdert å inneha stor kulturminneverdi i KU til gjeldende kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, jf. KM2 Ullhammeren –

Øyresvika og KM 5 Trossetstranda. I tillegg til veianleggets fysiske inngrep i terrenget, bør man også vurdere virkningen av et eventuelt lysanlegg på strekningen samt eventuelle avbøtende tiltak mot lysstøy.

I gjeldende arealdel for Gjøvik kommune er det lagt inn hensynssoner for landskap både ved Biristrand og for Biri kirke/Svennes/Steig. Hensynssonene er foreslått videreført i arealdelen som for tiden er ute til rullering. Veianlegget vil trolig ikke berøre landskapsområdene direkte, men en konsekvensanalyse bør vurdere den nye veiens fjernvirkning på landskapsområdene.

Vingrom kirke

Vingrom kirke er et landemerke og et viktig element i det allerede nevnte kulturlandskapet langs Vingromlandet. Hamar biskop skal i henhold til Kirkeloven § 21 uttale seg i alle saker som påvirker kirkens omgivelser. Videre skal Hamar bispedømmeråd uttale seg før planvedtak i saken, jf. plan- og bygningslovens kap. 11 og 12. Alle vesentlige endringer av gravplassen skal også godkjennes av Bispedømmerådet i henhold til Gravferdslovens § 4, første ledd. De har i den anledning uttalt seg til forelagte oppstartvarsel, jf. brev av 23.08.2019. De påpeker spesielt forholdene med god og egnet støyskjerming mot gravplass samt utforming av gangforbindelse mellom kirken og rasteplass/fotopunkt på utsiden av nordgående kjørefelt. Fylkeskommunen støtter bispedømmerådets vurdering og oppfordrer til tett dialog mellom de berørte partene i forhold til den videre detaljplanleggingen forbi Vingrom kirke.

Middelalderkirkestedene ved Røine og Øyra

Forelagte planforslag vil ikke berøre middelalderkirkestedene ved henholdsvis Røine og Øyra direkte, jf. id 11155 og 85944 i Riksantikvarens kulturminnedatabase, Askeladden. Veianlegget vil imidlertid kunne få en fjernvirkning på de to nevnte kulturminnelokalitetene. Det er Riksantikvaren som er rette myndighet i forhold til saker som gjelder middelalderkirkestedenes omgivelser. Saken er derfor forelagt Riksantikvaren for uttalelse. De har ikke hatt anledning til å uttale seg til saken innen forelagte frist. En eventuell uttalelse fra Riksantikvaren vil bli ettersendt så snart denne foreligger.

Krigsminner

Forelagte trasé skal krysse Hovemoen ved Lillehammer. Lillehammer var et viktig knutepunkt for den tyske okkupasjonsmakten under den 2. verdenskrig. Det var tysk aktivitet over hele Hovemoen, som det var en rekke andre steder i Lillehammer og omegn. På Hovemoen var det stor tysk mannskapsleir, sovjetisk fangeleir, hovedbakeri for tyske styrker og omfattende ammunisjonslager. I LIDAR-data kan man se en rekke av disse jordgravde ammunisjonslagrene/deponiene, forbundet med tyskbygde veier. Lillehammer hadde en strategisk beliggenhet under krigen, med et markant nærvær av den tyske okkupasjonsmakten. I krigens siste fase var Lillehammer et nasjonalt knutepunkt.

I dag er sporene fra 2. verdenskrig i ferd med å forsvinne. Hovemoen er det siste området i Lillehammer der det fremdeles ligger bevart strukturer av større omfang. Ny E6 over Hovemoen og Storhove vil derfor berøre et omfattende kulturminneområde fra 2. verdenskrig. Fysiske spor er viktige påminnelser og knagger for vår kollektive hukommelse og forståelse av 2. verdenskrig generelt, og for krigens forløp i Lillehammerområdet mer spesielt. De store mengdene av ammunisjonslager på Hovemoen synliggjør og bidrar til å forstå krigshandlingene på en annen måte enn skriftlige kilder gjør. De gjenværende sporene fra 2. verdenskrig i Lillehammerområdet forteller om ulike sider ved krigen og konsekvensene av den.

Det haster med kartlegging og endelig vurdering av verneverdi før mer blir borte. Allerede nå må man anta at kulturminner fra krigens dager på Hovemoen er av høy regional til nasjonal verneverdi.

Fra kulturminnefaglig ståsted er det ønskelig at deler av områdene med krigsminner blir bevart som del av friluftsområde (jf. også hensynssoner C i kommuneplanens arealdel for Lillehammer, som nylig er vedtatt) og at det blir foretatt dokumentasjon og formidling av historien knyttet til strukturer som blir berørt av tiltak i forbindelse med veiutbyggingen.

Fylkeskommunen har med bakgrunn i dette foreslått et samarbeid med Nye Veier AS for å sette fokus på krigshistorikken på Hovemoen og i Lillehammers omegn, og bedt om et bidrag for å sørge for en tilfredsstillende dokumentasjon av de gjenværende kulturminnene fra krigens dager. Vi ser i så tilfelle fram imot et godt og fruktbart samarbeid som kan gi stor gevinst i forhold til ny kunnskap om krigshistorikken i Lillehammer. For ytterligere detaljer, viser vi til vår uttalelse av 12.08.2019.

Eventuelle konsekvenser for krigsminnene må belyses og klart fremgå av konsekvensutredningen til reguleringsplanen.

Kulturminner knyttet til våre nasjonale minoriteter

Fylkeskommunen har kjennskap til samlingsplasser for Romanifolket ved et grustak sør for Øyresodden, på selve Øyresodden og på Børkjjetangen i Lillehammer kommune. På sistnevnte skal også Romfolk ha hatt tilhold i 1955. Fylkeskommunen har ingen nærmere opptegnelse på hvorvidt det er bevarte kulturminner på de oppgitte stedene. En konsekvensanalyse må belyse forholdet til eventuelle kulturminner knyttet til disse minoritetene. Vi anbefaler at det tas kontakt med relevante interesseorganisasjoner/fagmiljøer for, om mulig, få utfyllende informasjon om de nevnte lokalitetene.

Kraftledningen Nedre Vinstra - Oslo

Forelagte planforslag vil kreve en omlegging av kraftledningsnett over Hovemoen og Lågendeltatet. Statsnett sin kraftledning Nedre Vinstra – Oslo er en av 24 kraftledninger som er listet opp i NVE Museum sin temaplan Kraftoverføringens kulturminner. Kraftledningene, nevnt i temaplanen, er vurdert fagsektors egne kulturminner. Vi forventer følgelig at berørte fagmyndigheter kobles på i det videre planarbeidet slik at forholdet til kraftledningen som kulturminne avklares. Konsekvenser bør fremkomme av konsekvensutredningen.

Pilegrimsleden

Forelagte planforslag vil berøre Pilegrimsleden. Pilegrimsleden skal reguleres med hensynssonen C Friluftsliv (sosikode H530) der leden følger oppkonstruerte nye deler av turveien, eller Bevaring av kulturmiljø (H570) dersom leden følger et kjent, historisk veifar. Til hensynssonene må det knyttes bestemmelser som sikrer fri ferdsel på turveien, også gjennom anleggsperioden. Dersom planforslaget krever en omlegging, midlertidig eller permanent, så skal ansvarlige for pilegrimsleden i kommunen og fylkeskommunen kontaktes slik at ny trasé kan avklares. Endelig omlegging av Pilegrimsleden må godkjennes av Nasjonalt Pilegrimscenter i Trondheim. Dette bør fremgå av bestemmelsesteksten til hensynssonene. Eventuelle konsekvenser for Pilegrimsleden må også fremgå av KU.

Bygdeborg Kastrud

Ved Kastrud ligger bygdeborg id 20985 i Askeladden. Nytt veianlegg vil ikke direkte berøre bygdeborgen fra eldre jernalder. Konsekvensanalysen bør imidlertid belyse eventuelle fjernvirkninger på kulturminnelokaliteten, gjerne gjennom illustrasjoner med utsyn/fotostandpunkt fra bygdeborgen.

FYLKESKOMMUNENS MERKNADER TIL VARSEL OM OPPSTART OG FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR AVLASTET E6

Bakgrunn

Reguleringsplanen for avlastet E6 skal følge opp føringene gitt i bestemmelsene i kommunedelplanen E6 Vingrom-Ensby for krav til tiltak på avlastet veg i Lillehammer.

Forslagsstiller har vurdert at tiltakene på avlastet E6 ikke er så store at de omfattes av kravet konsekvensutredning etter forskriften jfr. KUF §6b og Vedlegg I punkt 6 b, c og e.

Planprogrammet omtale likevel tiltakene for å bidra til å avklare og fastsette overordna rammer for arbeidet og for å gi en mest mulig forutsigbar prosess.

Forprosjekt

Oppland fylkeskommune mener valgte prosess med å utarbeide et forprosjekt, for å avklare innholdet i tiltakene er fornuftig. Vi vil anbefale at tiltakshaver melder forprosjektet inn til drøfting i regionalt planforum og at det gjennomføres en politisk behandling av det.

Alternativsvurdering

Nye Veier vil se om det er andre og mer effektive løsninger enn de som inngår i bestemmelsene til kommunedelplanen og ser det som aktuelt å fremme slike løsninger som del av vedtak av reguleringsplanen dersom de ikke er avklart gjennom forprosjektet.

Oppland fylkeskommune vil bemerke at flere av tiltakene på avlastet E6 som er fastsatt gjennom planbestemmelsene er et resultat av mekling. Å endre disse tiltakene/bestemmelsene vil kunne medføre forsinkelser i planarbeidet.

Fremdrift og planprosess

Reguleringsplanen for avlastet E6 skal vedtas senest samtidig med vedtak av reguleringsplan for E6. Planprosessen for de to reguleringsplanene vil gå parallelt og planforslaget forventes vedtatt medio 2021.

Medvirkning

Å tilrettelegge for medvirkning står sentralt i plan- og bygningsloven. I likhet med ny Ny E6 berører tiltak på avlastet E6 mange mennesker. Fylkeskommunen mener derfor det er svært positivt at Nye Veier har opprettet en medvirkningsportal på sin nettside der planprogram med tilhørende varselkart er gjort tilgjengelig. Det er også mulig å komme med innspill til planarbeidet direkte via denne nettsiden. En nettbasert løsning for høringsinnspill kan gjøre terskelen for å komme med innspill lavere, særlig for den yngre del av befolkningen.

Det er ikke lagt opp til åpne møter mellom fastsatt planprogram og 1.gangs høring av reguleringsplanen. Oppland fylkeskommune råder forslagsstiller til å justere fremdriftsplanen slik at muligheten for alternativvurderinger og medvirkning blir bedre. Prosjektet medfører store endringer i nærmiljøet til mange, særlig i bydelen Vingnes og er med på å legge premisser for videre steds- og næringsutvikling. For å bedre medvirkningen og å synliggjøre konsekvensene av tiltakene i en tidlig planfase mener fylkeskommunen følgende endringer bør innarbeides i den foreslåtte medvirkningen:

- Det bør inviteres til åpne møter og kontordager etter at planprogrammet er fastsatt, men i god tid før planen legges ut til 1.gangs offentlig ettersyn og høring. Alternative løsninger og konsekvensene av disse bør vises frem.

Bruk av Regionalt planforum, samarbeidsgrupper og arbeidsgrupper der forslagsstiller, kommunen og aktuelle statlige og regionale myndigheter drøfter sentrale problemstillinger støttes som arbeidsform. Det vil trolig gi nyttige innspill til planarbeidet og alt i alt føre til kortere tid frem til vedtatt plan.

I punktet om Regionalt planforum (8.4), omtales to fylker og tre kommuner. Hvis det her er snakk om en samarbeidsgruppe for hele strekningen Moelv-Øyer, bør dette omtales, da er det for øvrig fire involverte kommuner. Ellers er det vel ett fylke og to kommuner.

Rekkefølgekrav

Innen to år etter åpning av ny E6 skal alle tiltakene på Avlastet E6 være gjennomført. Opparbeidelse av tursti i strandsonen skal imidlertid ferdigstilles senest samtidig med åpning av ny E6.

Problemstillinger og utredningsbehov avlastet E6 (kap.10)

Virkninger av tiltakene som reguleres skal beskrives i planbeskrivelsen. Det skal også utarbeides en trafikkanalyse som grunnlag for valg av kryssløsning for avlastet E6 på Hovemoen.

Fylkeskommunen mener utredningsbehovet/temaene i all hovedsak er godt beskrevet og har følgende innspill:

Trafikkanalyse og trafikale vurderinger

Det står at det skal utarbeides en trafikkanalyse som omfatter strekningen Stortorget-Storhove, inklusive nytt kryss ved Hovemoen. Analysen skal omfatte alle trafikantgrupper. Vi antar at det her menes Strandtorget-Storhove.

Vi vil påpeke viktigheten av å planlegge for fremkommelighet og holdeplasser også for kollektivtrafikken på det avlasta vegnettet. Dette må skje i nært samarbeid med Opplandstrafikk.

- Om mulig, bør det anlegges busslommer mellom ny rundkjøring på E6 ved Strandtorget og dagens rundkjøring på Mesnadalsarmen. Dette for å bedre bussforbindelsene mellom Strandtorget og Vingrom, Biristrand, Biri og Gjøvik. Også eventuelle langruter som ikke skal innom Lillehammer skystasjon, vil kunne benytte disse holdeplassene uten alt for lange omveger.
- Det må vurderes om der er mulig og hensiktsmessig med busslommer på dagens E6 ved Riselandet og Øyresvika. Dette for å unngå å måtte kjøre buss på fylkesvegen på strekningen. Da kan fylkesvegen ende blindt nord for Øyresvika.

Forbedringer av gang- og sykkelvegforbindelser

Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget må inkludere flomsikre gangforbindelser fra Strandtorget til turvegen nordover forbi Mosodden

Kulturarv

Verneverdig bygningsmiljø på Vingnes. Varslede plangrense for tiltak langs avlastet E6 omfatter deler av det verneverdige bygningsmiljøet på Vingnes. I forbindelse med gjeldende kommunedelplan for E6

Vingrom – Ensby, utarbeidet Asplan Viak en stedsanalyse etter DIVE-metodikken for Vingnes. Kulturmiljøet ble i KU til samme plan vurdert å inneha stor verdi. Fylkeskommunen forutsetter at DIVE-analysen legges til grunn for det videre planarbeidet.

Gang-/sykkelveiforbindelsen Vingnesbrua/Strandpromenaden. Reguleringsplan for avlastet E6 tar høyde for en utbedret gang-/sykkelveiforbindelse mellom østlig brukar på Vingnesbrua og Strandpromenaden. Fylkeskommunen minner om at Sundgata og Vinterbrøyta med gamle Skibladnerbrygga, Thorstadbrua og Kopperberget er innlemmet i Riksantikvarens NB-register over verneverdige bygningsmiljøer av nasjonal interesse i by og tettsteder, jf. K121 i Askeladden. Vi ber derfor om at fylkeskommunen ved Kulturarv kobles på så tidlig som mulig i den videre planprosessen slik at forholdet til eventuelle tiltak i dette området kan avklares med kulturminnemyndighetene. Eventuelle konsekvenser bør også fremgå av KU. Vingnesbrua i seg selv er et viktig landemerke for byen, et historisk viktig krysningspunkt over Lågen med en egen historie. Eventuelle tiltak på og rundt brua bør hensynta og underordne seg denne som kulturminne.

Lillehammer lenser. Rester etter gamle Lillehammer lenser er godt synlige i elveløpet utenfor Strandtorget. Lensesystemet er berørt av både utfyllinger rundt kjøpesenteret og av eksisterende Lillehammer bru, men er fremdeles lett leselige i landskapet. På Fløyterodden ligger en gammel hvilebrakke for tømmerfløterne bevart. Det har aldri vært gjennomført en verdivurdering av lensesystemet. Sammen med dampsga og «Kartongen», dannet tømmerfløtingen et tidlig grunnlag for industrietableringen ved utløpet av Mesnaelva, og er således essensiell for utviklingen av Lillehammer som by. Fylkeskommunen vil derfor oppfordre til at det i forbindelse med det forestående planarbeidet gjennomføres en grundig kartlegging av bevarte kulturminner tilknyttet lensene med en påfølgende verdivurdering av de bevarte kulturminnene. Vi vil anbefale at relevante fagmiljøer kontaktes slik at de kan bistå i arbeidet. Konsekvenser for tiltakene på avlastet E6, sett i forhold til tømmerlensene, må belyses i KU.

Dagens situasjon og planområde for avlastet E6 (kapittel 9)

Under 9.1 er det vel naturlig å omtale dagens vegstandard på strekningen Øyresvika-Storhove, og ikke Vingnes-Storhove. Fartsgrense 70 km/t gjelder for øvrig fra sør for krysset på Vingnes (ikke Vingrom) til nord for krysset i Sannom. I figur 24 er det vanskelig å lese med 3D-søyler, det hadde vært tydeligere i 2D. Skalaen på y-aksen bør ha en oppløsning som ikke skiller på halve ulykker.

Vi ser frem til et godt samarbeid i den videre planprosessen.

Med hilsen

Wibeke Børresen Gropen
Teamleder plan og miljø

Kristin Loe Kjelstad
fylkeskonservator

Etter våre rutiner er dette brevet godkjent og sendt uten underskrift.

Mottakere: LILLEHAMMER KOMMUNE, Postboks 986, 2626 LILLEHAMMER
NYE VEIER AS, Tangen 76, 4608 KRISTIANSAND S

Kopi til: STATENS VEGVESEN REGION ØST LILLEHAMMER KONTORSTED, Postboks 1010, 2605
LILLEHAMMER
NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE) REGION ØST, Postboks 4223,
2307 HAMAR
FYLKESMANNEN I INNLANDET, Postboks 987, 2604 LILLEHAMMER
ASPLAN VIAK AS AVD HAMAR, Postboks 24, 1301 SANDVIKA

KOPIMOTTAKER

Asplan Viak AS Hamar
Falsens gate 12
2317 HAMAR

Dato: 04.09.2019
Saksref: 201910560-3
Deres ref.: MARTORSE
19/2388-13
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Gudrun Cathrine Laake
Telefon:
Mobil: +47 91655127
E-post: Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no

**Gjøvik og Lillehammer kommuner - Varsel om oppstart og høring av planprogram -
Reguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik) – Storhove og reguleringsplan for avlastet E6**

Vi viser til brev datert 02.07.2019.

Nordre del av planområdet ligger på begge sider av Dovrebanen. Hoveddelen av persontransporten med tog mellom Østlandet og Trondheimsregionen benytter Dovrebanen, og det samme gjelder størstedelen av godstransport med tog mellom Oslo-området og Midt-Norge. Bane NOR har både et driftsområde og en tømmerterminal innenfor varslet planområde for reguleringsplan for E6 og avlastet veg. Jernbaneanleggene er nasjonalt viktig infrastruktur som må ivaretas i anleggsfasen og i permanent situasjon, både infrastruktur, øvrige arealer og trafikksikre adkomster.

Nasjonal transportplan 2018-2029 forutsetter dobbeltspor fram til Lillehammer innen 2034. For å kunne muliggjøre et økt togtilbud sørover, er det nødvendig å etablere et hensettingsanlegg for tog i rimelig nærhet til Lillehammer stasjon. Bane NOR har et reguleringsforslag for hensettingsanlegg innenfor varslet planområde. I tillegg til hensettingsanlegget vil det kunne være aktuelt å vurdere etablering av dobbeltspor fra Lillehammer til anlegget. Vi ser for oss at et slikt spor vil ligge langs eksisterende bane.

Eksisterende tømmerterminal må kunne benyttes, også i anleggsfasen for vegtiltakene. Bane NOR kan ikke akseptere at det gjøres inngrep i terminalen som hindrer eller vanskeliggjør bruk av denne. På sikt vil det kunne være ønskelig å forlenge eksisterende opplastingsspor for tømmer på terminalen. Det er avgjørende at planlegging av kryssløsninger ivaretar jernbanens infrastruktur og tilhørende arealer, herunder adkomst til våre anlegg fra offentlig veg. Vi ber om at tiltak som kan berøre jernbanen avklares med oss før planforslag ferdigstilles, i samsvar med rutiner besluttet i møte mellom Nye Veier og Bane NOR 03.09.2019.

Vi har også i kommunedelplanfasen spilt inn viktigheten av at våre anlegg og adkomstene til dem ivaretas. Vi ber om at følgende punkter innarbeides i dokumentet:

- Vi mener Bane NOR og jernbaneloven bør listes opp på side 16 i planprogrammet under temaet «Aktuelle lovverk og myndigheter»
- Under kapittel 6.4 med oppsummering av utredningstemaer bør hensynet til eksisterende og planlagt jernbaneinfrastruktur inntas
- Under kapittel 10.1 bør jernbane og jernbanetilknyttede anlegg medtas

Siden det er flere punkter der ny E6 vil berøre jernbanens interesser, er det viktig med god dialog underveis.

Anleggsgjennomføring må planlegges slik at trafikken på jernbanen kan opprettholdes i størst mulig grad. Behov for opphold i togtrafikken må begrenses mest mulig, og legges til fastsatte tidspunkt for strekningen etter gjeldende prosess.

Reguleringsplanen for jernbanens hensettingsanlegg vil kunne bli fastsatt mens reguleringsplanen for E6 utarbeides. Vi ber om at planen for jernbaneanlegget ivaretas i planplanarbeidet.

Adkomstløsning til industriområdene: Kryssløsninger som er gode for adkomst til våre arealer, herunder trafikksikre for alle – tømmerbiler og trafikk til og fra hensettingsanlegget.

Avlastet veg – planens del 2

Alle veger, herunder gang- og sykkelveger, må krysse jernbanespor planskilt. Det er ved forskrift forbudt å opprette nye planoverganger, og tilrettelegging for økt bruk av eksisterende må unngås. Som en følge av det planlagte hensettingsanlegget, vil tømmertog kunne bli stående over planovergangen mellom Dovrebanen og tømmerterminalen. Dette vil kunne øke faren for at myke trafikanter ferdes på en farlig måte, dersom det ikke etableres planskilt kryssing av sporet.

Kommunedelplanen for E6 stiller krav om en gjennomgående gang- og sykkeltrasé nord – sør. Vi ber spesielt om at ikke denne plasseres på en slik måte at det etableres risiko for uhell knyttet til kryssing av jernbanen.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/Om-oss/sikkerhet2/Veileder-for-god-planlegging/> og i vårt tekniske regelverk: <http://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Teknisk-regelverk/>

Vi forventer at forslagstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.

Hvis det er behov for samråd med Bane NOR (jf. vår veileder) eller konkrete spørsmål der det er behov for avklaring, ta kontakt med saksbehandler så tidlig som mulig.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
seksjonssjef
Planavdelingen, Forvaltning og
samfunnskontakt

Gudrun Cathrine Laake
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Lillehammer kommune

Kopi:

Asplan Viak AS Hamar

Inger Nes

Dato: 05.09.2019
Saksref: 201910560-4
Deres ref.:
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Gudrun Cathrine Laake
Telefon:
Mobil: +47 91655127
E-post: Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no

Gjøvik og Lillehammer kommuner - Varsel om oppstart av planarbeid for E6 Roterud-Storhove og høring av planprogram

Vi viser til brev fra Nye Veier datert 01.07.2019, og epost av 02.07.2019.

Parsellen gjennom Gjøvik berører ikke jernbanen. Vi viser til vårt brev til Lillehammer kommune, se vedlegg.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
seksjonssjef
Planavdelingen, Forvaltning og
samfunnskontakt

Gudrun Cathrine Laake
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:
Inger Nes
Kopi:
GJØVIK KOMMUNE

Vedlegg:
Reguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik)-Storhove

KOPIMOTTAKER

Asplan Viak AS Hamar
Falsens gate 12
2317 HAMAR

Dato: 04.09.2019
Saksref: 201910560-3
Deres ref.: MARTORSE
19/2388-13
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Gudrun Cathrine Laake
Telefon:
Mobil: +47 91655127
E-post: Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no

**Gjøvik og Lillehammer kommuner - Varsel om oppstart og høring av planprogram -
Reguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik) – Storhove og reguleringsplan for avlastet E6**

Vi viser til brev datert 02.07.2019.

Nordre del av planområdet ligger på begge sider av Dovrebanen. Hoveddelen av persontransporten med tog mellom Østlandet og Trondheimsregionen benytter Dovrebanen, og det samme gjelder størstedelen av godstransport med tog mellom Oslo-området og Midt-Norge. Bane NOR har både et driftsområde og en tømmerterminal innenfor varslet planområde for reguleringsplan for E6 og avlastet veg. Jernbaneanleggene er nasjonalt viktig infrastruktur som må ivaretas i anleggsfasen og i permanent situasjon, både infrastruktur, øvrige arealer og trafikksikre adkomster.

Nasjonal transportplan 2018-2029 forutsetter dobbeltspor fram til Lillehammer innen 2034. For å kunne muliggjøre et økt togtilbud sørover, er det nødvendig å etablere et hensettingsanlegg for tog i rimelig nærhet til Lillehammer stasjon. Bane NOR har et reguleringsforslag for hensettingsanlegg innenfor varslet planområde. I tillegg til hensettingsanlegget vil det kunne være aktuelt å vurdere etablering av dobbeltspor fra Lillehammer til anlegget. Vi ser for oss at et slikt spor vil ligge langs eksisterende bane.

Eksisterende tømmerterminal må kunne benyttes, også i anleggsfasen for vegtiltakene. Bane NOR kan ikke akseptere at det gjøres inngrep i terminalen som hindrer eller vanskeliggjør bruk av denne. På sikt vil det kunne være ønskelig å forlenge eksisterende opplastingsspor for tømmer på terminalen. Det er avgjørende at planlegging av kryssløsninger ivaretar jernbanens infrastruktur og tilhørende arealer, herunder adkomst til våre anlegg fra offentlig veg. Vi ber om at tiltak som kan berøre jernbanen avklares med oss før planforslag ferdigstilles, i samsvar med rutiner besluttet i møte mellom Nye Veier og Bane NOR 03.09.2019.

Vi har også i kommunedelplanfasen spilt inn viktigheten av at våre anlegg og adkomstene til dem ivaretas. Vi ber om at følgende punkter innarbeides i dokumentet:

- Vi mener Bane NOR og jernbaneloven bør listes opp på side 16 i planprogrammet under temaet «Aktuelle lovverk og myndigheter»
- Under kapittel 6.4 med oppsummering av utredningstemaer bør hensynet til eksisterende og planlagt jernbaneinfrastruktur inntas
- Under kapittel 10.1 bør jernbane og jernbanetilknyttede anlegg medtas

Siden det er flere punkter der ny E6 vil berøre jernbanens interesser, er det viktig med god dialog underveis.

Anleggsgjennomføring må planlegges slik at trafikken på jernbanen kan opprettholdes i størst mulig grad. Behov for opphold i togtrafikken må begrenses mest mulig, og legges til fastsatte tidspunkt for strekningen etter gjeldende prosess.

Reguleringsplanen for jernbanens hensettingsanlegg vil kunne bli fastsatt mens reguleringsplanen for E6 utarbeides. Vi ber om at planen for jernbaneanlegget ivaretas i planplanarbeidet.

Adkomstløsning til industriområdene: Kryssløsninger som er gode for adkomst til våre arealer, herunder trafikksikre for alle – tømmerbiler og trafikk til og fra hensettingsanlegget.

Avlastet veg – planens del 2

Alle veger, herunder gang- og sykkelveger, må krysse jernbanespor planskilt. Det er ved forskrift forbudt å opprette nye planoverganger, og tilrettelegging for økt bruk av eksisterende må unngås. Som en følge av det planlagte hensettingsanlegget, vil tømmertog kunne bli stående over planovergangen mellom Dovrebanen og tømmerterminalen. Dette vil kunne øke faren for at myke trafikanter ferdes på en farlig måte, dersom det ikke etableres planskilt kryssing av sporet.

Kommunedelplanen for E6 stiller krav om en gjennomgående gang- og sykkeltrasé nord – sør. Vi ber spesielt om at ikke denne plasseres på en slik måte at det etableres risiko for uhell knyttet til kryssing av jernbanen.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/Om-oss/sikkerhet2/Veileder-for-god-planlegging/> og i vårt tekniske regelverk: <http://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Teknisk-regelverk/>

Vi forventer at forslagstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.

Hvis det er behov for samråd med Bane NOR (jf. vår veileder) eller konkrete spørsmål der det er behov for avklaring, ta kontakt med saksbehandler så tidlig som mulig.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
seksjonssjef
Planavdelingen, Forvaltning og
samfunnskontakt

Gudrun Cathrine Laake
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Lillehammer kommune

Kopi:

Asplan Viak AS Hamar



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Asplan Viak AS
Postboks 295
2302 HAMAR

Dato: 02.09.2019
Vår ref: 19/02824-5
Deres ref: HM 2019/82

Uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid for E6 Roterud-Storhove og høring av planprogram i Gjøvik kommune

Leiv Erikssons vei 39
Postboks 3021 Lade
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00
E-POST post@dirmin.no
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883
SWIFT DNBANOKK
IBAN NOS376940505883
ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 2. juli 2019.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivarettatt i plan- og utbyggingssammenheng.

Et mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om saken

Det varsles om oppstart av planarbeid for detaljreguleringsplan for E6 Roterud - Storhove. Samtidig som varsel om oppstart sendes planprogram på høring/offentlig ettersyn.

Planarbeidet skal legge til rette for ny 23 km firefelts motorveg fra Roterud i Gjøvik til Storhove i Lillehammer kommune.

Mineralske forekomster innenfor planområdet

Det er registrert to grusforekomster innenfor planområdet i Gjøvik kommune. Begge forekomstene er verdisatt av Norges geologiske undersøkelse til å ha lokal betydning.

Uttalelse til planen

DMF vil oppfordre til at massene benyttes i forbindelse med veganlegget eller mellomlagres for senere bruk, dersom det er mulig, i tråd med prinsipper nedfelt i planprogrammet for massehåndtering.



Ut over dette har vi ikke noen kommentarer til høring av planprogram og oppstart av planarbeid for E6 Roterud-Storhove i Gjøvik kommune.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Rut Helene Langebrekke Eikeland
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Saksbehandler: Rut Helene Langebrekke Eikeland

Mottakere:

Asplan Viak AS

Postboks 295

2302 HAMAR

Kopi til:

Fylkesmannen i Innlandet

Postboks 987

2604 LILLEHAMMER



Asplan Viak AS
Postboks 295
2302 HAMAR

Dato: 30.08.2019
Vår ref: 19/02824-4
Deres ref:

Uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid for E6 Roterud- Storhove og avlastet E6 ved Lillehammer og høring av planprogram i Lillehammer kommune

Leiv Erikssons vei 39
Postboks 3021 Lade
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00
E-POST post@dirmin.no
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883
SWIFT DNBANOKK
IBAN NO5376940505883
ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 2. juli 2019.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i plan- og utbyggingssammenheng. Et mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

DMF vil i det følgende være opptatt av god ivaretagelse og utnyttelse av den regionalt viktige grusforekomsten på Hovemoen, og at det gjennom planprosessen søkes å finne løsninger i samarbeid med driverne av massetakene på Hovemoen. Til orientering har vi vært i kontakt med Veidekke Industrier AS om saken.

Om saken

Det varsles om oppstart av planarbeid for detaljreguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik) – Storhove (Lillehammer) og avlastet E6 i Lillehammer kommune. Samtidig som varsel om oppstart sendes planprogram på høring/offentlig ettersyn.

Planarbeidet skal legge til rette for ny 23 km firefelts motorveg fra Roterud i Gjøvik til Storhove i Lillehammer kommune. Ved Storhove ved Lillehammer legges det til rette for kobling med eksisterende E6 og øvrig lokalvegnett, og til videreføring av E6 i ny trase nordover mot Øyer.

Kommunedelplan for Vingrom-Ensby, vedtatt 2018

Igang satt planarbeid er forankret i kommunedelplan for Vingrom-Ensby, vedtatt 2018. Av kommunedelplanen fremgår det at forholdet til mineralressurser på Hovemoen skal belyses og utredes nærmere i detaljplanlegging, punkt 1.7.13.

Punkt 1.7.13: I neste planfase skal det ved detaljplanleggingen utredes hvilke konsekvenser traséen inkl. sideareal vil få på grusressursen i Hovemoen. Det forutsettes at grusressursen sikres og gjøres tilgjengelig for bruk i anlegget, alternativt annen bruk.



Varslet plangrense for avlastet E6 ved Lillehammer går ut over planavgrensning for vedtatt kommunedelplan for Vingrom-Ensby (2018). DMF forutsetter at planbestemmelse 1.7.13 også vil gjelde for utvidet plangrense i forbindelse med avlastet E6.

Konsekvensutredningen knyttet til vedtatt kommunedelplan peker på at som et avbøtende tiltak på Hovemoen kan det være aktuelt å ta vare på lag som må fjernes i forbindelse med veiutbyggingen. Det kan også være aktuelt å ta ut sand- og grusressursene under permanent beslaglagt vei. Ressursene kan i tillegg vurderes brukt i selve veianlegget. Massene som ikke benyttes i veianlegget, kan mellomlagres og utnyttes som ressurs på et senere tidspunkt.

Grusforekomst Hovemoen

Hovemoen er av Norges geologiske undersøkelse (NGU) verdisatt til å være en regionalt viktig grusforekomst. Forekomster av regional betydning omfatter mineralforekomster som har et bekreftet eller sannsynlig fremtidig verdiskapingspotensial og som er viktig for regional infrastruktur. Forekomsten på Hovemoen faller inn under begge kriteriene over. Med sin sentrale beliggenhet er Hovemoen et viktig forsyningsområde for byggeråstoff, både for kommunen og distriktene rundt.

Det er gitt konsesjon etter § 43 i mineralloven for deler av planområdet på Hovemoen, og i henhold til driftsplanen er nedre uttakskote satt til 148 moh.

Øvrige grusforekomster

I NGU sin grus- pukkdatabase er det registrert flere grusforekomster innenfor varselet plangrense. Forekomstene er av NGU vurdert til å ha lokal betydning som bygge råstoff.

DMF vil oppfordre til at disse massene benyttes i forbindelse med veianlegget eller mellomlagres for senere bruk, dersom det er mulig, i tråd med prinsipper nedfelt i planprogrammet for massehåndtering.

Uttalelse til forslag til planprogram og KU for E6 Roterud-Storhove og avlastet E6 ved Lillehammer og til varsel om oppstart av planarbeid

Av forslag til planprogram kapittel 6.2.1 Storhove og Hovemoen går det frem at det skal utredes hvilke konsekvenser traseen inkludert sideareal får for grusressursen på Hovemoen. Grusressursen skal sikres og gjøres tilgjengelig for bruk, med referanse til vedtatt kommunedelplan.

For DMF er optimal ressursutnyttelse og minimal beslaglegging av en grusforekomst med regional betydning svært viktig. Planforslaget må derfor legge opp til løsninger som minimerer båndlegging og sikrer uttak av berørte ressurser før de blir gjort utilgjengelig ved nedbygging til infrastruktur. Alle utnyttbare masser må sikres for lokal bruk og foredling, enten gjennom løpende produksjon eller ved at de kjøres til mellomlager.

Det vil i planen måtte redegjøres for hvordan kvaliteten på massene kan ivaretas dersom massene må mellomlagres. Uttatte grusmasser skal etter hvert brukes til betong- og asfalttilslag, slik at det må tas hensyn til kvaliteten, både med tanke på renhet på masser og for å unngå sammenblanding av ulike kvaliteter mm. For å sikre en optimal håndtering av massene mener DMF det vil være naturlig at ansvarlig



selskap for driftskonsesjon etter mineralloven på Hovemoen skal ha kontroll på uttak og lagring av masser med hensyn til kvalitet.

DMF forutsetter at vegens høyde tilpasses godkjent framtidig uttaksnivå for grusforekomsten, noe også dokumentene som ligger til grunn for kommunedelplanen tar høyde for.

DMF forventer at planen synliggjør virkningen av å bygge vegen som foreslått, med tanke på ressurstilgangen fra forekomstene på Hovemoen slik de ville vært ved 0-alternativet. Dette handler om å se forsyning av byggeråstoff i et lokalt og regionalt perspektiv.

Konsekvensutredningen og plan for håndtering av masser

Det skal utarbeides KU med tilhørende fagrapporter og plan for håndtering av masser fra utbyggingen. I KU skal forholdet til naturressurser, herunder grusressursen på Hovemoen, utredes og det skal gjøres en vurdering av hvordan grusressursen påvirkes av tiltakene i planen, både under anleggsperioden og etter at tiltakene er ferdige. Det skal også foretas vurdering av eventuelle avbøtende eller skadereduserende tiltak.

DMF mener plasseringen av veglinja, og vurdering av hvor mye grus som faktisk blir beslaglagt bør vurderes og redegjøres for i detalj. Dette vil gi bedre grunnlag for å vurdere hvor store volum av en grusressurs av regional betydning som blir berørt.

Dersom det ved planleggingen legges frem ulike alternative løsninger for veganlegg og sidearealer, må vurderinger knyttet til volum, arealbeslag og konsekvenser utredes for alle alternativene.

Videre bør det foretas en analyse av massenes egenskaper som eventuelt viser om det er kvalitetsvariasjoner innenfor området. Utredningen må vise hvilke linjevalg som vil gi best mulig utnyttelse av ressursen.

Ovennevnte analyser og utredninger vil danne grunnlag for DMF sin vurdering av alternative traseer av hensynet til optimal ressursutnyttelse i neste planfase.

Dersom planforslaget viser seg å komme i konflikt med vesentlig regionale interesser for grusforekomsten på Hovemoen, ved at ressursen ikke utnyttes hensiktsmessig og så optimalt som mulig iht. punkt 1.7.13 i kommunedelplan for Vingrom-Ensby, minner DMF om at vi har anledning til å fremme innsigelse til planforslaget.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Rut Helene Langebrekke Eikeland
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Rut Helene Langebrekke Eikeland



Mottakere:

Asplan Viak AS

Postboks 295

2302 HAMAR

Kopi til:

Fylkesmannen i Innlandet

Postboks 987

2604 LILLEHAMMER

Lillehammer kommune

Postboks 986

2626 LILLEHAMMER

Vei dekke Industrier AS



Statens vegvesen

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/telefon:
Randi Sira / 61271232

Vår referanse:
19/179808-3

Deres referanse: Vår dato:
MARTORSE 19/2388- 09.09.2019
13

Innspill ved varsel om oppstart og hørings av planprogram. REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD (GJØVIK) – STORHOVE OG AVLASTET E6

Vi viser til mottatt varsel om oppstart og høring av planprogram for E6 Roterud – Storhove og avlastet vegnett forbi Lillehammer.

Statens vegvesen forvalter europa- og riksveger og fylkesveger på vegne av fylkeskommunen. Vi har også sektoransvar innenfor transportområdet. I denne saken uttaler vi oss som sektormyndighet og som forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen (fram til 01.01.2020). Vi er også del av samarbeidet om byutvikling og sykkelby i Lillehammer.

Planprogrammet er delt i to hoveddeler, en for ny E6 og en for avlastet vegnett. Det er satt krav i kommunedelplanens bestemmelser om samtidig planlegging selv om tiltak på avlastet veg vil bli utført etter at ny veg er åpnet.

Kommunedelplanen har en rekke bestemmelser om er knyttet til krav til utredninger og krav til avbøtende tiltak på hovedvegen og krav til tiltak på avlastet vegnett. Dette vil bli fulgt opp i reguleringsplanfasen.

Generelt mener vi at planprogrammet beskriver godt hva som skal utredes og hva slags prosess en tenker seg. Det er positivt og viktig at Nye Veier bruker planforum aktivt i prosessen.

Under punktet eksisterende plangrunnlag og kunnskap er en rekke kommunale planer nevnt, inkludert Byutvikling 2044. Kommunedelplan for transport og trafikk og kommunens trafikksikkerhetsplan kan være verdt å nevne i den sammenhengen.

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Ny E6 forbi Lillehammer.

Målet med utbyggingen er god fremkommelighet og trafiksikkerhet samt å redusere klimagassutslipp og andre negative konsekvenser for miljøet.

Planen vil omfatte ca. 23 km firefelts veg mellom Roterud og Storhove. Reguleringsplanen vil følge kommunedelplan for Biri–Vingrom og Vingrom–Ensby på strekningen, men på noen punkter vil alternative løsninger utredes. Der alternative løsninger vises, bør også alternativ vist i kommuneplan vises – altså to alternativer, slik at prosessen rundt dette blir mest mulig åpen. Alternative løsninger kan være gode, men de er ikke avklart på kommunedelplannivå.

Kommunedelplanens bestemmelser forutsetter at estetikk skal tillegges vekt og at formingsveglederen for E6 Biri Otta skal brukes. Avvik fra denne skal godkjennes av Lillehammer kommune. Nye Veier legges opp til at denne ikke lenger er aktuell og at Nye Veiers egen formingsvegleder skal brukes. Dette er i strid med kommuneplanens bestemmelser og eventuelle avvik må synliggjøres og begrunnes i planmaterialet. Det er verdt å merke seg at E6 Frya–Sjøa som er bygget etter formingsveglederen har mottatt vakre vegers pris.

Planprogrammet gir en god oversikt over temaer som skal utredes. Særlig er det kryss ved Vingrom, tunneltrasé og bru over Lågen som Nye veier ønsker å se på alternative løsninger for.

Kryssene

Generelt blir det viktig å planlegge kryss som er logiske og lette å lese og som har god forbindelse til fylkesvegnettet. Behovet for kollektivplasser på armene eller tett ved kryssene må avklares med Opplandstrafikk og ekspressbusselskapene.

Dersom krysset i Vingrom flyttes blir det viktig å få til god forbindelse til tettstedet og til kollektivholdeplass, og disse forbindelsene må inn i planen. Ny kryssplassering vil få konsekvenser for tettstedet og dette må belyses. Det samme gjelder konsekvenser for lokaltrafikken for alle trafikantgrupper.

Krysset i Øyresvika skal utredes som halvkryss eller trekvartkryss dersom det er mulig å få til innenfor arealet satt av til halvkryss. Her vil løsning for kollektiv, gange og sykkel på lokalvegnettet bli svært viktig å løse. Dette krysset vil være hovedatkomst inn til byen sørfra selv om krysset ved Storhove vil bli viktigere enn i dag.

Krysset ved Storhove vil bli det eneste fullverdige krysset inn til Lillehammer. Det er derfor spesielt viktig at dette krysset får en logisk og lett lesbar utforming med god tilknytning til lokalvegnettet.

Brua over Lågen

I tillegg til linje for bru avsatt i kommunedelplan skal alternativ linje for bru utredes. Mulig trasé er vist i planprogrammet og bakgrunnen er at denne traséen vil gi kortere bru og

dermed flere mulige løsninger for brutype. Her blir det viktig å belyse hva slags konsekvenser det får for bruas utforming at det blir kortere avstand mellom tunnelåpning og bru enn i kommunedelplanen. Hensynet til dette, kollisjonsfare med fugl og øvrige miljøhensyn har vært viktig for forslaget til bruløsning slik det foreligger i kommunedelplanen. Høgspenning skal legges om uavhengig av bruplassering.

Sideanlegg

I dag er det kontrollplass ved Vingrom i sørgående retning og rasteplass som også brukes som kontrollplass i nordgående retning. Det pågår en egen prosess om plassering av sideanlegg på strekningen Moelv–Øyer, men sideanleggene på denne parsellen må omtales og en må vise at behovene for kontrollvirksomhet og rast opprettholdes.

Avlastet vegnett

Det skal innføres bompenger på ny E6, uten at det samtidig skal være bompenger på lokalvegen. I planprogrammet går det fram at det skal vises konsekvenser av dette for strekningen i Gjøvik, altså gjennom Biristrand.

Konsekvenser for lokalvegnettet uten bompenger på lokalvegen må utredes for hele strekningen, inkludert konsekvensene for fv. 213 på østsiden av Mjøsa. All erfaring fra andre steder viser at lokalveger vil få trafikkøkning dersom det ikke settes bompenger på lokalvegnettet. Dette må beregnes, og konsekvensene må vises. Det må settes krav til avbøtende tiltak på lokalvegnettet som følge av trafikkøkning, for eksempel tilbud for gående og syklende der det er nødvendig.

Det er ikke lagt opp til at lokalvegen skal brukes som omkjøringsveg i anleggsfasen, men det er viktig å ta høyde for at trafikken likevel kan lekke til lokalvegen dersom det føles mer hensiktsmessig som følge av dårlig fremkommelighet på hovedvegen under anleggsarbeidet.

Når det gjelder avlastet vegnett mellom Øyresvika og Storhove, er det satt en rekke krav til dette i bestemmelsene og referat fra meklingen for kommunedelplanen i juni. I dette ligger at tiltakene skal gjennomføres, men at utformingen av tiltakene må avklares gjennom planprosessen. Nye Veier vil gjennomføre et forprosjekt for å vise ulike løsninger før selve reguleringsplanprosessen. Dette kan være en god ide, men det er viktig at prosessen i forprosjektet er tilstrekkelig åpen slik at en sikrer at tiltakene tilfredsstillende meklingsresultatet og bestemmelsene.

Et av tiltakene er ombygging av krysset ved Strandtorget til en ny flomsikker kryssløsning. Punkt 1.7.19 i bestemmelsene er resultat av mekling og her står følgende om dette: «Det skal utredes og legges til rette for flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt fjerning av restarealer av nåværende E6. Ny atkomst til sentrum skal utredes og planlegges i samarbeid med Statens vegvesen parallelt med detaljregulering for dagens E6.» I planprogrammet leser vi at Statens vegvesen skal lede dette arbeidet, men dette er altså ikke riktig ut i fra det det var enighet om i bestemmelsen. Statens vegvesen skal bidra inn i dette, men vi avventer initiativ fra kommunen.

Når det gjelder de andre tiltakene avventer vi videre prosess rundt dette. Bestemmelsene er klare på hva som skal gjennomføres på avlastet veg, men det gjenstår å finne ut hvordan løsningene skal være. Planprogrammet gir en grei oversikt over hvilke tiltak det gjelder og hva som skal utredes.

Nedklassifisering

Dagens E6 skal nedklassifiseres til fylkesveg etter åpning av ny veg. Dette omhandles av en egen prosess som må senes på høring. Vi minner i denne sammenhengen om at nedklassifisert veg også må innplasseres i funksjonsklasse. Som omtalt i planprogrammet er det praktisk å høre dette som en del av reguleringsplanprosessen. Dette gjelder avlastet vegnett, men også overgangen mellom riksveg og fylkesveg i kryssene på hovedvegen. Når løsningene faller på plass foreslår vi at det tas initiativ et møte mellom Nye Veier, Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune, både for å avklare prosess rundt klassifiseringen og å diskutere forslag til klassifisering og nytt eierskap.

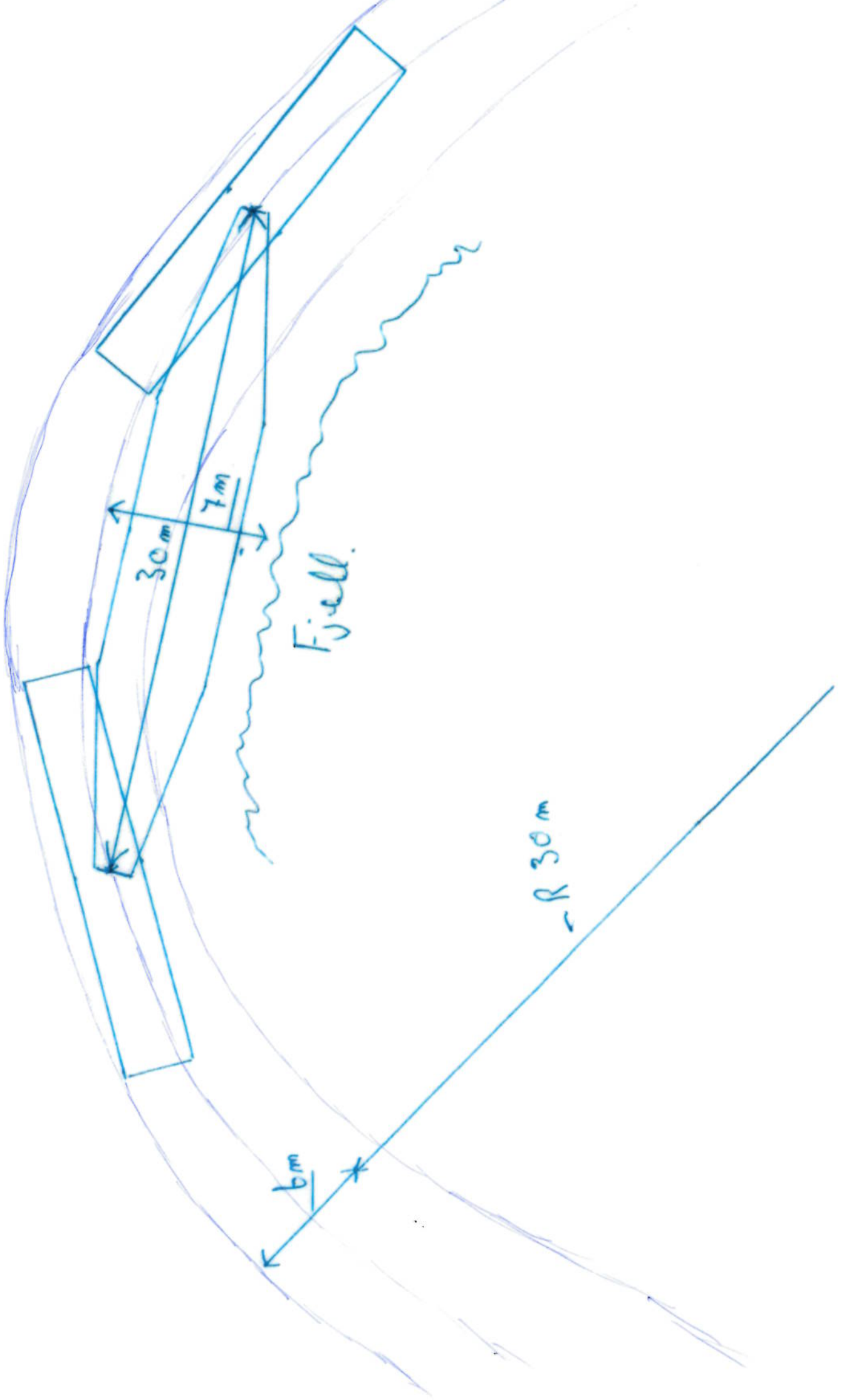
Plan og trafikk Oppland
Med hilsen

Hans Martin Asskildt
seksjonssjef

Randi Sira

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
Fylkesmannen i Oppland, Postboks 987, 2626 LILLEHAMMER
Nye Veier AS – E6 Innlandet, Vangsveien 73, 2317 HAMAR
OPPLAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 988, 2626 LILLEHAMMER



LILLEHAMMER KOMMUNE

Storgata 51
2609 LILLEHAMMER

Saksbeh./tlf.nr.: Lars Erik Vindfallet
Lauritsen/95109418
Deres ref./Deres dato: MARTORSE 19/2388-13/
02.07.2019
Vår ref.: 17/00254-56
Vår dato: 22.08.2019

Høringsuttalelse - Høring av planprogram - Reguleringsplan - E6 Roterud - Storhove og avlastet E6

Statnett viser til varsel datert 2.7.2019 om høring av planprogram for reguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik kommune) – Storhove (Lillehammer kommune). Varselet gjelder også oppstart av reguleringsplanarbeid for avlastet E6 som skal vedtas senest samtidig med reguleringsplan for ny E6.

Det er vedtatt kommunedelplan for ny E6 på strekningen Vingrom – Ensby i juni 2018. Det kommer frem av varselet at reguleringsplanen vil ta utgangspunkt i kommunedelplanen, men at det åpnes for å se på alternative løsninger for plassering av kryss på Vingrom, tunneltrasé fra Øyresvika og kryssing av Lågen. Disse løsningene er nye i forhold til kommunedelplanen.

Statnett har særskilt anleggskonsesjon etter energiloven for transmisjonsnettanlegg i Gjøvik og Lillehammer kommuner. Dette innebærer at Statnett eier og drifter følgende anlegg som er berørt av planene:

- Fåberg transformatorstasjon
- 300 kV ledning Ulven – Fåberg
- 300 kV ledning Røykås – Fåberg
- 300 kV ledning Øvre-Vinstra – Fåberg
- 300 kV ledning Nedre Vinstra – Fåberg

I planene må det tas hensyn til Statnetts anlegg, i tillegg til at Statnett har fremtidige planer for de elektriske anleggene i området. Statnett har følgende merknader:

- Statnett har anleggskonsesjon etter energiloven for sine anlegg. Energianlegg er i hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser. Kommunen har derfor ikke rettslig grunnlag for å lage planbestemmelser i reguleringsplanen som legger føringer for de elektriske anleggene.
- Energianlegg skal avsettes med hensynssone i plankartet. Manglende hensynssoner eller føringer i planbestemmelser, som går ut over de elektriske anleggene, er grunnlag for innsigelse.
- Dersom planene kommer i konflikt med Statnetts transmisjonsnettledninger over Lågen vil dette være dette kritisk for den skisserte fremdriften i vegprosjektet. Ombygging av Statnetts anlegg krever konsesjon etter energiloven.

- Statnett som system- og utredningsansvarlig i kraftnettet vil være den som beslutter hvilken løsning som skal omsøkes, og som formelt søker om endring i eksisterende anleggskonsesjon for de elektriske anleggene dersom dette blir nødvendig.

Vedtatt kommunedelplan – ombygging av eksisterende luftledningsanlegg over Lågen

Traséen for ny E6 som ligger i vedtatt kommunedelplan medfører at to av Statnetts luftledninger over Lågen må bygges om. Det er gjort en forstudie med ulike løsninger for omlegging, og det er satt av hensynssoner for dette ved utarbeidelsen av vedtatt kommunedelplan. Det kommer frem av vedtatt kommunedelplan bestemmelse § 1.7.14 at «senest før høring av reguleringsplanforslag for ny E6 skal kryssing av Lågendelta naturreservat med ledningsnett være avklart etter energiloven og naturmangfoldloven».

Det pågår dialog mellom Statnett, Norges vassdrags- og energidirektoratet (NVE), Nye Veier og Fylkesmannen i Innlandet om avklaring av videre prosess knyttet til søknad om konsesjon etter energiloven for endring av luftledningsanlegget over Lågen. Statnett bemerker imidlertid at Tabell 1 i planprogrammet som gjelder *tentativ fremdrift for ny E6 og søknader etter annet lovverk* virker noe optimistisk i forhold til når vedtak om konsesjon etter energiloven kan forventes å foreligge. Avhengig av løsning Statnett velger å omsøke vil konsesjonsprosessen, med høringer og klageadgang, med stor sannsynlighet gå utover den tidsrammen som er satt av. I tillegg er det behov for tid til anleggsgjennomføring.

Statnett er av den oppfatning at dersom alternativet i vedtatte kommunedelplan blir regulert og vedtatt gjennomført, så er den beste løsningen å omsøke en mindre ombygging av dagens ledninger som gjør realiseringen av reguleringsplanen mulig.

Når det gjelder alternativ trasé for tunnel og rettere bro over Lågen (gul markering i planprogrammet) så vil dette alternativet komme innenfor byggeforbudsbeltet til 300 kV ledningen Røykås – Fåberg. Det kan se ut som om dette alternativet ikke utløser behov for endring av kraftledningen, men dette vil ikke kunne endelig avklares før broens høyde, byggemetode og andre forhold er endelig fastslått og vurdert av Statnett.

Ber om endring av planprogrammet kap 6.2

Planprogrammets kapittel 6.2 omhandler strekningsvise problemstillinger og utredninger knyttet til planarbeidet, og konsesjon etter energiloven for endring av kraftledninger er nevnt under 6.2.2. Det fremgår videre at «for kommunedelplanlinja planlegges det å søke om konsesjon for å legge kabler i elvebunnen, og for alternativ linje (rett bru) søkes det om to varianter; a) samlet og parallelført luftstrek med ny bru og b) å legge kablene i brua».

Statnett bemerker at eventuell endring i de elektriske anleggene med tilhørende konsesjonsprosess vil foregå med hjemmel i energiloven og dermed *utenfor* denne reguleringsprosessen etter plan- og bygningsloven. Kapittel 6.2 må skrives om slik at eventuell ombygging av ledningsanleggene vil foregå i etterkant av gjennomført planprosess etter energiloven, med Statnett som utreder og formell søker. Kommunen har ikke rettslig grunnlag for å sette opp et planprogram eller planbestemmelser som setter føringer for de elektriske anleggene.

Manglende hensynssoner eller føringer i planbestemmelser som angår de elektriske anleggene er grunnlag for innsigelse til reguleringsplanen.

Bakgrunnen for Statnetts standpunkt er som tidligere nevnt den stramme fremdriften i vegprosjektet, samt at Statnett har behov for oppgradering av kraftledningene mellom Oslo og Fåberg ved Lillehammer. I den forbindelse vil Statnett vurdere om begge dagens ledninger mellom Fåberg og Oslo kan erstattes av én ny ledning. En avklaring av omfang og teknisk løsning vil skje i Statnetts arbeid med et prosjekt for fornyelse av ledningsnettet, dette inkluderer også teknisk løsning for kryssing av Lågen. Statnett planlegger å starte opp et prosjekt for en fornyelse av ledningen mellom Oslo og Fåberg, muligens med melding etter energiloven på høring i løpet av 2020. Videre prosess frem til et eventuelt endelig konsesjonsvedtak vil ta flere år.

Som nevnt er det pågående dialog knyttet til omlegging av eksisterende kraftledninger over Lågen. Av hensyn til fremtidige planer mener Statnett at det bør gjennomføres en mindre omlegging av dagens ledning(er) over Lågen. Det må etableres et avtaleverk mellom Statnett og Nye Veier knyttet til kostnadsdekning for søknad og endring i de elektriske anleggene.

Inntegning av eksisterende transmisjonsnettledninger i plankart – hensynssone

Innenfor planområdet har Statnett 300 kV transmisjonsnettledninger som nevnt innledningsvis i dette brevet. Transmisjonsnettledningene er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf energiloven § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens regler, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at slike transmisjonsnettledninger i en reguleringsplan ikke skal inntegnes som et planformål, men innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (pbl §§ 11-8 d) /12-6).

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene: *Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.* Statnett bemerker her at tiltakshaver må initiere dialog tidlig om høydeforholdene mellom veganlegg og 300 kV ledninger fra Fåberg transformatorstasjon og nordover mot Vinstra.

Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet langs denne transmisjonsnettledningen er totalt 40 meter, 20 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Inntegning av mulige fremtidige traseer for omlagt ledningsanlegg over Lågen – hensynssone

Statnett viser til vedtatt kommunedelplan for vegtiltaket. Statnett ber om at utbredelsen på hensynssonen videreføres inn i reguleringsplanarbeidet da valg og vedtatt løsning for omlegging av de elektriske anlegg per nå ikke foreligger. Det kan benyttes hensynssone H740_X med bestemmelse om mulig fremtidig trasè for elektriske anlegg.

Tiltakshaver og Statnett må ha dialog underveis ved utviklingen av reguleringsplanen og konsesjonsprosess, slik at man kan tilpasse hensynssonene til slik konsesjonsprosessen ser ut på det tidspunktet reguleringsplanen legges ut til høring.

Statnett viser også til kommuneplanens arealdel for Lillehammer kommune, hvor det er satt av areal til fremtidig ny Fåberg transformatorstasjon. Vi ber om at dette arealet (hensynssonen i kommuneplanen) blir med inn i reguleringsplanen for vegtiltaket. Denne hensynssonen er i stor grad sammenfallende med hensynssonen til energianlegg som er i kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby (på sørsiden av planlagt E6).

Adkomst til Fåberg transformatorstasjon for tungtransport/transformatortransport

For å sikre nødvendig beredskap, drift og vedlikehold av Fåberg transformatorstasjon må Statnett ha tilgang til transformatorstasjonen døgnet rundt. Adkomsten må til enhver tid være fremkommelig for lastebil med svanehenger og Statnetts krav til transformatortransport må hensyntas i planene. Transformatortransport må konsekvensutredes i det videre planarbeidet.

Reguleringsplanen må ta høyde for at fremtidig transformatortransport kommer langs E6 og opp til krysset ved Storhove for så å dreie sørover. Her må det i det videre planarbeidet legges til rette for å ta av fra dagens E6/fremtidig avlastet E6 med venstresving inn til Fåberg transformatorstasjon, eller at det legges til rette for at transporten kan gå om dagens kryssløsning litt lenger sør for så å ta nordover Hovemoveien. Alternativt må dagens E6/avlastet E6 fra Øyresvika benyttes. Det må være dialog i det videre mellom Nye Veier og Statnett om dette.

Vedlagt ligger skisse som viser de tekniske kravene. Statnett ber forslagsstiller sørge for å utforme kryssløsninger inkludert eventuelt lysarmatur og skilting som ikke hindrer transformatortransport.

Når det gjelder vekt må veien i kryssløsningen dimensjoneres for vogntog med 450 tonns transportvekt og 16 tonn akseltrykk over 12 aksler.

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense

Anleggsarbeid nært spenningssett anlegg må skje på en måte som ikke gir fare for Statnetts ledninger eller skade på personell, maskiner og utstyr. I tillegg til byggeforbudsbeltet er det en varslingsavstand på 30 meter fra ytterste strømførende line på ledningen.

Statnett som ledningseier skal derfor kontaktes minst 6 uker før planlagt oppstart av arbeid med anleggsmaskiner i en horisontal avstand nærmere enn 30 meter fra ytterste strømførende line. Det samme gjelder dersom det skal gjennomføres sprengningsarbeider eller gravearbeider mv som

kan gi risiko for å påføre overføringsanlegget skade eller gi skade på tiltakshaver eller utstyr. Det vil da være nødvendig med befaring og nærmere avtale om aktuelle sikkerhetstiltak.

Vi viser ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside

<https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/>

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der.

Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger som er spenningsatt.

Når det gjelder ROS-analyse ber vi om at denne gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur, både med hensyn til ferdig bygget anlegg og med hensyn til anleggsgjennomføring.

Statnett ber om å være høringspart i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Svein Erik Fjellstad
Avdelingsleder BPE – Eiendom og rettigheter

Lars Erik V. Lauritsen
Seniorrådgiver



Asplan Viak AS
Postboks 295
2302 HAMAR
Att. Inger Nes

Saksbehandler, innvalgstelefon

Olav Malmedal, 61 26 61 41

Gjøvik og Lillehammer kommuner - reguleringsplan E6 Roterud - Storhove og avlastet E6 ved Lillehammer - svar på varsel om oppstart og høring av planprogram

Vi viser til brev fra Lillehammer kommune av 2. juli 2019 om oppstart av reguleringsplan og høring av planprogram for den del av parsell av E6 Roterud – Storhove som ligger i Lillehammer og oversending av 2. juli 2019 fra Asplan Viak AS av brev fra Nye Veier AS av 1. juli 2019 om tilsvarende for den delen av parsellen som ligger i Gjøvik kommune. Vi viser også til referat fra regionalt planforum 21. mai 2019 hvor saken var oppe.

Fylkesmannen gir i denne uttalelsen en samlet tilbakemelding for hele strekningen E6 Roterud Storhove i både Gjøvik og Lillehammer kommune, samt avlastet E6 ved Lillehammer.

Bakgrunn for saken og plansituasjon

Nye veier AS som har fått ansvaret for utbygging av ny E6 fra Moelv til Øyer har delt utbyggingen av E6 fra Moelv til Øyer inn i tre entrepriser og i tillegg en entreprise for avlastet E6 ved Lillehammer. For strekningen Roterud – Storhove med avlastet E6 ved Lillehammer foreligger det egne kommunedelplaner. Kommunedelplan E6 Biri – Vingrom ble vedtatt i 2013 og kommunedelplan Vingrom – Ensby ble vedtatt i 2018. Begge kommunedelplanene ble vedtatt etter en omfattende prosess og etter mekling. Det er påpekt at det er kommet nye føringer i håndbok N100 fra Statens vegvesen og at veiklasse H3 nå krever mere arealer og stivere kurvatur enn det som var lagt til grunn i kommunedelplanene. Fylkesmannen vil påpeke at det også for andre områder av nasjonal interesse har kommet nye og innskjerpa føringer etter at kommunedelplanen Biri – Vingrom ble vedtatt. Dette gjelder blant annet jordvern

Generelt

Fylkesmannen mener i utgangspunktet at vedtatte kommunedelplaner for strekningen må følges opp. Avvik fra disse må eventuelt begrunnes særskilt i reguleringsplanen. Det er naturlig at reguleringsplanen legger opp til en optimalisering av den traseen som er vedtatt i kommunedelplan. Fylkesmannen vil imidlertid minne om at vedtatt trase er et kompromiss som kom til gjennom mekling. Justeringer som medfører ytterligere ulemper for forhold som Fylkesmannen har ansvar for som bla. nærmiljø, naturmiljø og naturressurser kan medføre mulige innsigelser. Det er viktig at alle avbøtende og kompenserende tiltak i kommunedelplanen følges opp for å få en så smidig planprosess som mulig.



Vi viser til utredningene som ble utarbeidet i forbindelse med kommunedelplanprosessene for strekningen. Utover planbeskrivelsen er det laget en rekke temarapporter som inneholder forslag til avbøtende tiltak. En del av dette er innarbeidet i bestemmelser i kommunedelplanene, men noe bør også benyttes som utgangspunkt for den videre reguleringsplanleggingen.

I planprogrammet er ulike områder på strekningen omtalt for seg. Dette er naturlig da det er ulike problemstillinger og hensyn som må vurderes spesielt i ulike områder. Likevel er det viktig at det gjøres en helhetlig vurdering av konsekvenser for de ulike hensynene samlet sett på strekningen.

Fylkesmannen er opptatt av en god dialog mellom kommunene, Statens Vegvesen, Nye Veier, Fylkeskommunen og Fylkesmannen slik at føringer i kommunedelplanene blir fulgt opp i reguleringsplanene.

Planprogram er hjemlet i § 4-1 i plan- og bygningsloven:

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn normalt samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten.

Hovedhensikten med et planprogram er altså å beskrive: formål, planprosess, medvirkning, alternativer og sist men ikke minst, behovet for utredninger.

Fylkesmannen har noen merknader til planprogrammet og disse følger kronologien i planprogrammet. Disse forhold må sees på som ett tillegg/korrektiv til det som står under punktene i planprogrammet.

4.4 Medvirkning og informasjon

Her står det at det etableres kontakt med alle «større grunneiere» langs strekningen for å hente detaljert kunnskap om forhold som kan påvirke gjennomføring og løsninger. Vi vet ikke hva som ligger i begrepet «større grunneiere» men vil påpeke at alle grunneiere, festere og så vidt mulig andre rettighetshavere i planområdet samt naboer, kan ha kunnskap om forhold som kan påvirke gjennomføring og løsninger. Når det gjelder den formelle varslingen legger vi til grunn at pbl. § 12-10 følges.

6.1 Problemstillinger og utredninger generelt

Her er det satt opp ulike forhold som gjelder for hele planområdet.

Estetikk

Fylkesmannen forventer at formingsveileder for Biri - Otta legges til grunn for utforming av veianlegget. Det sies i planprogrammet at denne ikke lenger er aktuell siden det nå er Nye veier som skal bygge. Fylkesmannen kan ikke uten videre godta en slik tilnærming. Det legges opp til at kommunen skal godkjenne evt. avvik fra formingsveilederen. Det er kommunen som er planmyndighet og som naturlig nok da godkjenner avvik og planen i sin helhet. Formingsveilederen inneholder likevel føringer som er av betydning for flere andre myndigheters interesser. Formingsveilederen har føringer både for vassdragskryssinger og landskapsutforming osv. Dette berører blant annet Fylkesmannens fagområder. Vi ber derfor om at foringsveilederen for Biri- Otta følges opp i planarbeidet. Dette for at det skal bli en helhetlig tilnærming til utbygging av



veistrekningen og at det sikres en tilpasning til de naturgitte forutsetningene på den aktuelle strekningen.

Strandsone

Her tas det med at det skal utredes hvordan strandsonen *kan* utformes. Dette er positivt og vi ber om at det endelige planforslaget er tydelig på nettopp hvordan strandsonens *skal* utformes.

Vassdrag

Det er positivt at det vises til bestemmelser i kommunedelplanene. Planprogrammet bør gå lenger i å beskrive konkrete krav i kommunedelplanbestemmelsene, slik at det er tydelig hva som skal følges opp i utredningen og innarbeides i reguleringsplanen.

Naturressurser

Innafor alle delstrekningene på E6 som er nevnt medfører tiltaket arealbeslag og det er dyrka jord som blir berørt. Fylkesmannen forutsetter at det lages arealoppgave for alt areal som reguleres til annet enn landbruk og der det tidligere ikke er omdisponert gjennom reguleringsplan eller vedtak etter jordloven. Arealregnskapet må vise omdisponering av dyrka jord, herunder fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite, samt skogareal fordelt på høg, middels og lav bonitet samt dyrkbart areal. Alle kategorier fordelt på ulike arealformål. For de deler av strekningen hvor jordkvaliteten er kartlagt bør dette også komme frem i arealoppgava. Arealbeslag må settes opp samlet og for hver delstrekning slik at en kan bruke dette i forbindelse med alternativvurderinger der det er aktuelt.

Barn og unge, bomiljø og folkehelse

De gjeldende vegnormalene er revidert siden kommunedelplanene ble vedtatt. Dette medfører skjerpede krav til kurvatur og bredder for den aktuelle veiklassen. Med bakgrunn i denne endringen og planlagt planskilt kryss ved Vingrom, vil det være et utredningsbehov for viktige friluft- og nærmiljøområder langs Mjøsa, spesielt på Vingrom, og mulighet for tursti langs Mjøsa mellom Vingnes og Vingrom.

Avklaring av påvirkning og mulig avbøtende og kompensierende tiltak skal ifølge planprogrammet utredes i videre planprosess. Støy skal også utredes. Det står at barn og unges interesser skal ivaretas i flere delutredninger og vil ha spesielt fokus i forhold til ulike temaer.

[Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging](#) sier i pkt (5.d.) at det ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal. Erstatningsareal skal også skaffes dersom omdisponering av areal egnet for lek gjør at de ikke lenger er egnet eller ikke lenger oppfyller de krav som stilles til arealer i nærmiljøet i retningslinjene (5 b). Det må vurderes om en er i en slik situasjon som pkt. 5d i retningslinjene omtaler, og en må da følge opp dette videre. Manglende oppfølging kan være grunnlag for innsigelse.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i planarbeidet på grunnlag av vurderinger og risiko- og sårbarhetsanalyse, jfr. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Dette skal også omfatte klimatilpasning og konsekvenser av klimaendringer. Fylkesmannen forutsetter at Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv [H-5/18- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling](#) blir lagt til grunn. Risiko- og sårbarhetsanalyser skal utformes i tråd med



veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap – *samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*, noe som er lagt til grunn i foreslått planprogram.

Planprogrammet presenterer regional plan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag. Planforslaget kan komme i konflikt med denne planen. Fylkesmannen legger til grunn at denne planen blir ivarettatt i den videre planprosessen, og at tiltak er i tråd med føringer gitt i denne planen. Kommunen og forslagstiller må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn utenfor planområdet, jfr. plan- og bygningsloven § 28-1. Vi forutsetter at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt.

6.2.1 Storhove – Hovemoen

Hovemoen er et viktig næringsområde for Lillehammer og Lillehammer-regionen. Det er viktig at det etableres et godt kryss som er arealeffektivt og gir god tilgang til arealene.

Grunnforurensning

Det finnes kjente forekomster av grunnforurensning innenfor området. Bra at det legges opp til å utarbeide tiltaksplan etter forurensningsforskriften kapittel 2. Fylkesmannen har ikke noen supplerende opplysninger om denne lokaliteten.

Friluftsområde/friluftsliv

Området er kartlagt som et viktig friluftsområde. Fylkesmannen forventer at det ses på flere avbøtende tiltak. Ikke bare reetablering av stier som blir berørt. Eksempler på dette kan være støyskjerming, unngå lysforurensning og skilting. Viser for øvrig til merknad til tema om friluftsliv/by- og bygdelig i pkt. 6.3.2.

Naturressurser

Naturressurser – jordvern/skogbruk – arealoppgave – viser til punkt 6.1 foran. Her er det dyrka mark blant annet ved Vormstuen som må tas med i arealoppgaven. Ellers er det skogareal som berøres og må tas med.

6.2.2 Kryssing av Lågendeltaet

Konsekvensutredningen i kommunedelplanen viste at vegbygging gjennom Lågendelta vil medføre sterke negative konsekvenser for de verdierne reservatet er ment å ivareta. Fylkesmannen er forvaltningsmyndighet for verneområdet og må, før det kan bygges vei gjennom reservatet, vurdere om det kan gis dispensasjon fra verneforskriften.

Etter vedtak av kommunedelplan for strekningen Vingrom – Ensby er det jobbet videre med optimalisering av veitrase og det er sett på mulighet for å krysse mer vinkelrett over elva. Dette medfører at det ikke er direkte konflikt mellom veibyggingen og høyspentlinjene i området. Fylkesmannen mener likevel det ikke endrer det forhold at vei og høyspentlinjer i området vil medføre en kraftig barriere og fragmentering av området som kan medføre større kollisjonsfare for fugl og at arter kan endre/unngå bruk av området som følge av ytterligere fragmentering. Vi ser derfor *ikke* at den nye brutraseen som foreslås utredet endrer på behovet for å ta ned luftspenn gjennom reservatet.

Kabling av høyspent i reservatet

En viktig forutsetning for å legge veien gjennom denne delen av reservatet, er å legge høyspentkabler enten under elva eller i brua på E6. Dette er også et avgjørende med tanke på den dispensasjonen som Fylkesmannen senere skal behandle. Fylkesmannen er klar over at det jobbes



med utredning av hvordan en kabling kan gjennomføres. Fylkesmannen mener alternativet med styrt boring må utredes uavhengig av hvilken brutrase som velges.

Fylkesmannen mener kravet i bestemmelse 1.7.4 i kommunedelplan for Vingrom - Ensby må løses. Det er dialog mellom NVE, Statnett, Nye veier, kommunen og Fylkesmannen om hvordan bestemmelsen skal sikres. Fylkesmannen vil understreke at partene her har et felles ansvar for å løse dette på en slik måte at intensjonen i kommunedelplanen ivaretas.

Angående utredning av kabling ser ikke Fylkesmannen at utredning av ny trase for brua gjennom reservatet endrer på betingelsen i kommunedelplanen om å legge høyspentkabler i bakken eller brua (eller evt. utenom reservatet). Vi anbefaler derfor at det i utredningen ses på hvordan kabling kan gjennomføres på en best mulig måte og at luftspenn *ikke* utredes videre.

Type bru

Fylkesmannen er positiv til at det utredes mulighet for å bygge trebru. Likevel mener Fylkesmannen at det er hensynet til naturreservatet som må komme først. Det vil si at det må velges en brutype som er slankest mulig uten tårn, stag, lirer, omfattende fagverkskonstruksjoner, buebru eller lignende. Fylkesmannen har tidligere anbefalt en enkel betongbru bygget etter fritt frambygg metoden. Dette for å redusere omfanget av konstruksjonen i størst mulig grad og for å redusere barrierevirkningen av brua. Fylkesmannen er ikke imot at det ses på andre løsninger som er tilsvarende eller mindre omfangsrike hva gjelder volum av konstruksjonen.

Naturressurser

Naturressurser – jordvern/skogbruk – arealoppgave – viser til punkt 6.1 foran. Her er det dyrka mark på Våløya som kan bli berørt. Viktig å minimere arealbeslag og arronderingsulemper. I kommunedelplanen var det lagt opp til bru høyt over dyrka marka slik at den fortsatt kunne drives. Dersom det ikke blir mulig vil det være et nytt moment som kan gi grunnlag for innsigelse.

Pkt. 6.2.3 Øyresvika

Støy

Fylkesmannen mener generelt det må ses på løsninger for å støyskjermes vegen dersom det er mulig. Og at det i minst mulig grad legges opp til skjerming av enkeltboliger. Det er viktig at størst mulig nærareal til boliger og friluftsområder blir skjermet og ikke bare enkeltobjekter. Dersom det er tvil angående fremtidig støysituasjon for boliger bør de heller løses inn for å unngå negative effekter av å ha boliger liggende i områder med helseskadelig støy.

Landskapsbilde

Krysset i Øyresvika blir avkjøring fra E6 til Lillehammer fra sør og det bør legges særlig vekt på en estetisk utformet og godt leselig avkjøring til byen. Vi mener det er viktig at formingsveileder som er vedtatt lagt til grunn i bestemmelsene benyttes.

Naturressurser

Naturressurser jordvern/skogbruk - arealoppgave er tatt med i dette punktet. Det skal vurderes ¾-kryss, men en løsning med det forutsetter at det ikke krever mer dyrka jord enn løsningen i kommunedelplanen jf. meklingsreferatet. Her må en imidlertid også se på mulighet for å redusere forbruk av dyrka jord blant annet i forbindelse med støyskjerming hvor en må vurdere bruka av støyskjerm i stedet for eventuelt mer arealkrevende støyvoller, redusere sikkerhetssoner f.eks. gjennom bruk av rekkverk mm. Dette gjelder generelt for hele strekningen.

Pkt. 6.2.4 Vingrom – Øyresvika



Naturressurser

Naturressurser – jordvern/skogbruk – arealoppgave – viser til punkt 6.1. Tidlig i kommunedelplanprosessen ble det gjort en siling av hvilke alternativer en skulle jobbe videre med. For strekningen Vingrom – Øyresvika gikk en inn for å legge vegen østover slik at en ikke skulle berøre dyrka jord. Denne vurderingen har blant annet sin bakgrunn i at det på strekningen sør for Vingrom tok mye dyrka jord. Fylkesmannen forutsetter at alternativet med utviding østover slik det er vist i kommunedelplanen ligger fast, og et eventuelt annet alternativ som medfører ytterligere beslag av dyrka jord på denne strekningen vil være i strid med nasjonal jordvernstrategi og en må påregne innsigelse til en slik løsning.

Pkt. 6.2.5 Vingrom

Det er behov for å se på plasseringen av nytt kryss ved Vingrom. Fylkesmannen er usikker på konkret årsak, men antar at det er på grunn av ønsket om en høyere fartsgrense enn det som lå til grunn da kommunedelplanen på strekningen ble utarbeidet.

I planprogrammet er det antydnet ny kryssløsning ved Vingrom og i vurderingen av alternativ kryssplassering og løsninger for lokalveger på Vingrom er det under Trafikk og transport jf. 6.3.1 sagt at det skal utredes hvilke konsekvenser dette får for

- støy og luftkvalitet
- friluftsliv og by/bydelsliv
- næringsliv
- landskap
- kollektivtrafikk og kollektivbetjening av Vingrom.

Med bakgrunn i at det er henvist til pkt. 6.3.1 som gjelder prissatte konsekvenser så synes ikke kulepunktene over å forholde seg til systematikken som er nevnt i pkt. 6.3.1 og 6.3.2.

Friluftsområde

I dag ligger det et statlig sikret friluftsområde på utsiden av krysset. Det må søkes til Miljødirektoratet dersom dette området berøres. Det bør også særlig ses på hvordan vei/kryss kan bygges for å unngå støy i bolig- og friluftsområdene. Dersom krysset skal flyttes sørover kan det ses på om friluftsområdet kan tilføres nye arealer i området hvor det eksisterende krysset ligger.

Naturressurser

Fylkesmannen ser at en endra kryssplassering som vist i fig. 21 kan berøre dyrka jord. Dette vil være i strid med nasjonal jordvernstrategi og en må påregne innsigelse til en slik løsning. Fylkesmannen forutsetter at det også utredes alternativer som vist i kommunedelplanen, eventuelt andre alternativer som ikke medfører omdisponering av dyrka jord. Fylkesmannen forutsetter at konsekvensene for dyrka jord er med som et vesentlig moment i valg av kryssløsning.

Pkt. 6.2.6 Roterud – Vingrom

Naturressurser

Denne strekningen medfører betydelig omdisponering av dyrka jord og Fylkesmannen forutsetter at en har alternativvurdering som minimerer forbruk av dyrka jord. Dette gjelder både hvordan vegen legges i landskapet og hvilke arronderingsmessige følger dette får. Videre er forhold til sikkerhetssone med og uten rekkverk i forhold til viltgjerder, støyskjermer, terrassering mm. viktige forhold som kan ha betydning for arealforbruket.

6.3.1 og 6.3.2 Prissatte og ikke-prissatte konsekvenser



Fylkesmannen ber om at metode om økosystemtjenester beskrevet i kapittel 9.3 i håndbok V712 vurderes anvendt. I flere store veiprosjekter mener Fylkesmannen at de ikke-prissatte konsekvensene veies for lett og at vurderingen av lønnsomheten i for stor grad knyttes opp til de prissatte konsekvensene.

Vi mener det kan det være aktuelt å gjøre nærmere utredninger av hvilke økosystemtjenester som påvirkes og verdien av disse. Disse analysene vil ikke erstatte utredninger i tråd med kapittel 6 (i håndbok V712), men gjøres i tillegg.

Pkt. 6.3.2 ikke prissatte konsekvenser

Naturressurser

Vi viser til det som er sagt til pkt 6.1 foran. Det er videre nevnt at det skal lages en egen plan for massehåndtering hvor det blant annet skal være føringer for hvordan matjord skal behandles under og etter anleggsperioden, og tiltak for å hindre spredning av plantesykdommer skal også være en del av planen. Fylkesmannen mener at dette er så viktige forhold at detaljerte bestemmelser om disse forhold må tas inn i reguleringsbestemmelsene. Det er ikke tilstrekkelig at dette bare er sikret i en egen plan for massehåndtering.

Fylkesmannen vil også peke på at i arealoppgaven må det komme frem arealer som ikke blir direkte omdisponert men som ikke vil kunne drives lenger på grunn av størrelse og arrondering. Disse arealene må også markeres særskilt på ortofoto/kart.

Dersom det er aktuelt med midlertidig eller permanent masselager på areal som seinere skal brukes til dyrka mark må dette bare gjøres der det ikke vil skade/komprimere undergrunnen slik at en får redusert produksjonsevne i ettertid. Dette innebærer blant annet at en må gjøre undersøkelser av undergrunnen for å vurdere egnethet for deponering uten at det gjør skade. Dersom det ikke er mulig å unngå må en eventuelt sikre at komprimerte jordmasser blir gravd opp slik at de oppnår en gunstig jordstruktur.

Friluftsliv

Det er flere viktige friluftsområder i planområdet. Det er et viktig at det i utredningsarbeidet ses på hvordan de områdene som er avsatt i kommuneplanens arealdel til friluftsliv- og friområder best kan ivaretas og hvordan en kan redusere negative effekter (støy, barrierevirkninger) av veibyggingen. Det bør også ses på mulighet for å unngå lysforurensning av friluftsområde.

DEL 2

Avlastet E6 ved Lillehammer

Fylkesmannen er invitert med i arbeidsgruppe for denne reguleringsplanen. Planforslaget må følge opp føringene gitt i kommunedelplanen. Det ser ut til at dette er intensjonen i planprogrammet. Det legges opp til et forprosjekt for å avklare innholdet i tiltakene. Fylkesmannen støtter dette og at det i ettertid innarbeides i reguleringsplan. Reguleringsplan for strekningen må vedtas senest samtidig som E6 strekningen.

Med hilsen

Øyvind Gotehus (e.f.)
avdelingsdirektør

Olav Malmedal
seniorrådgiver



Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens vegvesen Region Øst	Postboks 1010	2605	LILLEHAMMER
Gjøvik kommune	Postboks 630	2810	GJØVIK
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626	LILLEHAMMER
Direktoratet for mineralforvaltning	Postboks 3021	7441	TRONDHEIM
	Lade		
Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst	Postboks 4223	2307	HAMAR

Mottakerliste:

Lillehammer kommune	Postboks 986	2626	LILLEHAMMER
Asplan Viak AS	Postboks 295	2302	HAMAR

Interne uttalelser til varsel om oppstart/høring av planprogram, 09.09.19

Barnerepresentanten, Kristin M. Bratland:

Viktigheten med å ha fokus på trafikksikkerheten for gående og syklende. Med blant annet legge til rette for myke trafikanter, med gode og smidige løsninger. Spesielt i anleggsperioden er det viktig å påse at sikkerheten er i fokus! Er det skoleveger/skolebarn må det planlegges godt, for å ivareta de på best mulig måte.

Kommunelegen, Siri Fuglem Berg:

Jeg minner om viktighet av støyskjerming i områder der beboere vil utsettes for vegstøy. I et trafikksikkerhetsperspektiv er fire-feltsvei med midtdeler å foretrekke framfor to-feltsveg, enten med midtdeler og altfor smale veiskudre eller uten midtdeler. Sistnevnte vegtype er mest utsatt for møteulykker. Således vil utbyggingen av E6 på nevnte strekning kunne bidra til nedgang i trafikkulykker. Da Riksveg 4 fra Gjøvik til Mjøsbrua brukes i større grad enn E-6 nordover fra Mjøsbrua av vår kommunes befolkning, ville det for oss være å foretrekke om denne strekningen ble prioritert utvidet til firefelts veg med midtdeler. Strekningen er ulykkesbelastet, og det dreier seg gjerne om ulykker med alvorlig utfall.

Oppmålingsavdelingen, Bård Nysveen:

Regner med at Nye Veier foretar oppmåling av nye grenser etter avtale med kommunen, se ML §5 a og MF §48.

Samfunnsutvikling, Bjørn Evensen:

Momenter som bør inngå i videre planvurderinger:

- Kommunepkanens samfunnsdel, vedtatt 2018, understreker betydningen av et godt overodnet vegnett - prioritering av E6 og tilknytningen av Biri. På Biri ligger et av tomtealternativene for nytt Mjøsbykehus. For dette, og kommunens øvrige næringsutvikling på Biri, er det viktig med en god av- og påkjøringsløsning for Biri. Gjelder også for framtidig kollektivbetjeningsløsning.
- Forslaget til Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen foreligger. Omfatter også strekningen fra Mjøsbrua og nordover. E& må også sees på som del av vegnettet som skal binde sammen Mjøsbyen til ett felles bo- og arbeidsmarkedsområde.
- Det er viktig at planarbeidet for E6 Mjøsbrua og nordover tilrettelgger for en god løsning for påkobling/sammenknytning med ønsket firefelts motorvegløsning fra E6 Mjøsbrua og sørover til Hunndalen/Raufoss. Det må sikres enkel og effektiv sammeknytning.

Navn	Poststed	Innspill fra organisasjoner
Vingrom kirke, ved Anne Holen Aasen	Vingrom	<p>Vingrom kirke.</p> <p>Vingrom kirke ligger nær E6 og vi opplever støy i.f.m begravelser o.l. ute på kirkegården.</p> <p>Vi har fått vite gjennom bispekontoret at det blir støyskjerming mot kirkegården når den nye E6 kommer. Dette er positivt.</p> <p>Vårt ønske er at denne støyskjermingen kommer på plass før arbeidet starter, da vi regner med mere trafikk og støy under anleggsperioden.</p> <p>Mvh Anne Holen Aasen, kirketjener i Vingrom kirke</p>
Lillehammer sanitetsforening	Lillehammer	<p>Lillehammer sanitetsforening eier eiendommen gnr. 122 bnr 29 ved Strandengen på Biristrand i Gjøvik kommune. Eiendommen ligger mellom nåværende E6 og Mjøsa og har atkomst fra nåværende lokalveg. Eiendommen består av en ca 3770 m2 stor opparbeidet (hovedsakelig plen) tomt med påstående ca 250m2 stor hytte.</p> <p>Hytta består av 6 doble soverom, 2 badrom, peisestue, kjøkken, nødvendige lagerrom og et frittstående uthus. Hytta brukes til egne foreningsmøter og til utleie. utleievirksomheten medfører betydelige inntekter for foreningen.</p> <p>Vi er kjent med at boliger nærmere nåværende veg har fått varsel om innløsning. Tilsvarende varsel er ikke mottatt av oss, noe vi tar signal på at innløsning ikke er aktuelt. Vi forutsetter at det ved utbyggingen av E6 gjennomføres tiltak slik at støymålingene både ute og inne tilfredsstiller gjeldene retningslinjer. Likeledes forutsetter vi at eiendommen gis atkomst av tilsvarende standard som i dag.</p> <p>Dersom eiendommen påføres permanent skad- eller mot formodning må innløses - forutsetter vi at erstatning gis etter vanlige erstatningsrettslige prinsipper. Tilsvarende gjelder skader i anleggsperioden som f.eks redusert leieinntekter.</p> <p>Vennlig hilsen Lillehammer sanitetsforening</p>
Lions Club ved Gunnar O. Hårstad	Biri	<p>Høringsuttalelse til planprogram Roterud – Storhove</p> <p>Vi viser til møte med Nye veier 30.08.2019 og til deres tidligere kontakt med Strandenga Leirsted</p> <p>Lions Club Biri og Lions Club Gjøvik er eiere av Strandengen på Biristrand, som driftes av Strandenga Leirsted. Lokalene og området rundt benyttes til Lions sine mange humanitære leire og samlinger og av andre sosiale og kulturelle organisasjoner og privatpersoner.</p> <p>I planprogrammet er eiendommen Strandengvegen 105, Gnr 122 Bnr 17 innenfor støysonen for bolighus, og huset er planlagt sanert. Dersom det viser seg mulig, vil vi foreslå en annen løsning. Vi mener bygget kan gis bruksendring fra bolighus til leirkontor og lager av varer og utstyr for vår virksomhet. Bygget og tomte, som ligger inntil vår eiendom, vil være meget velegnet til vår bruk og dekke vårt påtrengende behov. Det vil øke dette unike leirstedet sine bruksmuligheter for barn og unge og for ulike sosiale grupper. Våre muligheter til nybygg innen Mjøsas 100-metersbelte er komplisert.</p> <p>Vi har oppfattet at utvidelse av E6 skal legges på vestsiden av eksisterende veg. Strandengvegen 105 vil derfor sannsynligvis ikke bli direkte berørt av utbyggingen. Trafikksikkerhet, oversiktlige synsforhold og adkomst blir ikke påvirket om huset blir stående. Med støydempende tiltak på strekningen ved Strandengen - Biristrand camping, vil støymålingene bli mindre enn i dag.</p> <p>En bruksendring og overdragelse vil gi Strandenga leirsted sterkt tiltrengte muligheter i vårt frivillige, humanitære arbeid, og det vil gi betydelige besparelser for Nye veier og det offentlige.</p> <p>Vi ser fram til videre samtaler.</p> <p>Vennlig hilsen Lions Club Biri, Lions Club Gjøvik og Strandenga leirsted Gunnar O. Hårstad Aurtunvegen 8, 2836 Biri, goh@skogkurs.no. Tlf. 917 23 876</p>
Fåberg Bondelag	Lillehammer	<p>Fåberg Bondelag ønsker på vegne av sine medlemmer og jordbruksinteressene og komme med innspill på strekningen fra kommunegrensa på Gjøvik og frem til tunnel innløpet på Storhove i Lillehammer.</p> <p>E6 planlegges å bygges i dagens trasse med en utvidet korridor for og kunne bygge en 4 felts veg. Vegen går langs med Mjøsstranda store deler av vegen i sør før den går inn i tunnel ved Boleng og ut igjen ved Nordre Traaseth for så og krysse lågen og Haavemoen. Vegen vil da grense inntil jordbruksarealer store deler av strekningen. Vi ønsker derfor å opplyse om at jordbruksjorden som ligger inntil E6 har svært stor verdi da den er noe av et begrenset areal som er egnet for korndyrking i Lillehammer kommune. Det er derfor viktig at det lages løsninger som sørger for at vegen ikke berører jordbruksjord hvor dette kan unngås. Vi mener dette gjelder spesielt strekningen sør og nord for Vingrom. Her kan E6 flyttes utover og vi kan unngå å flytte lokalveger og andre installasjoner inn på jordbruksarealet.</p> <p>På utsiden av dagens E6 finnes det også landbruksinstallasjoner i form av vanningsanlegg. Disse er en stor ressurs for gårdsbrukene som ligger langs den planlagte trasen. Fåberg bondelag mener derfor at det er viktig at disse bevares og det tilrettelegges for at disse kan benyttes på en rasjonell måte også under bygging og etter vegen er ferdig bygget. Vi har alle hetesommeren 2018 friskt i minne og det var da et klart bevis på at det er stor nødvendighet for disse anleggene. Atkomst til disse anleggene blir også viktig, og må være med i planleggingen av fremtidig E6.</p> <p>Tunnelinstallasjoner vil kreve store arealer hvor de skal ha innløp og utløp. På Boleng må tunnelinnhugget gjøres så langt nord som mulig på jordet. Dette for å spare mest mulig dyrkajord i den sørlige enden av gården. Det vil her bli store veg installasjoner da det i tillegg til tunnelinnløp skal være kryss for innkjøring for Lillehammer sør i tillegg til at det skal passeres en lokalveg. Areal som er berørt her i byggeperioden må tilbakeføres til jordbruksjord og det bør ses på og reetablere dyrkajord eller beite på taket på tunnelinnløpet som vil dekke et stort areal. I planfasen må det legges vekt på å få til gode løsninger med tanke på arrondering, som gjør at gjenværende jordbruksjord kan benyttes med moderne jordbruksmaskiner.</p> <p>Ved nordre Traaseth bil tunnelen gå over på en 4 felts bro som krysser lågen og jordbruksareal på vollene. Her må det legges til rette for at det unngås og belaste dyrkajord med brufundamenter. Det er derfor viktig at disse plasseres på kanten av jordvollene og ikke inne på dyrkamarka.</p> <p>I store deler av traseen er det helling som tilsier hvor vannet vil renne, det må derfor legges til rette for riktig antall stikkrenner og dimensjonere disse for fremtiden. Med vekslende vær og flomtilstander i bekker og elver i området vil det være viktig å kartlegge vannveiene. Tilstrekkelig antall passeringer for vann under vegen er også viktig med tanke på fremtidig drenering av landbruksjord for å øke avlinger. Økt selvforsyning er et nasjonalt mål for Norge.</p> <p>En landbrukseiendom er også et bosted, næringseiendom og arbeidsplass. Derfor er det viktig at det tenkes helhetlig med tanke på gårdsbruk som ligger berørt langs trassen. Mye av driftsgrunnlaget og bo verdien kan reduseres med støy og andre belastende forhold under og etter vegbygging. Gårder som har «inn på tunet» tilbud og andre aktiviteter tilknyttet tjenester for dyrehold kan få sitt tilbud redusert eller ødelagt. Tiltak for å bevare disse verdiene er derfor viktig, spesielt mener vi med tanke på støy og innsyn fra vegen. Det må legges til rette for at personer og bedrifter som har investert store summer ikke lider tap av muligheter til å utnytte sin eiendom eller sine verdier. Gården Haavemoen er et godt eksempel på en denne type drift.</p> <p>Fåberg bondelag v/styret</p>

Lillehammer sportsfiskerforening v/Jan Ove Vasaasen	Lillehammer	Viser til planprogram for E6 Roterud-Storhove og avlastet E6 ved Lillehammer: 6.2.2.: Viser til tidligere innspill fra Lillehammer sportsfiskerforening i prosessen: Kryssing av Lågendeltaet og foreslått brukryssing berører sterkt viktige områder for fiske og friluftsliv. Området rundt Håvemoen og Tråseth brukes i dag aktivt og representerer ett av de siste tilnærmet uberørte områder rundt byen for friluftsliv nær vann. Her må man se på løsning for bru som minimerer belastningen på naturen og opplevelsen for de som bruker området. Man må derfor se på tunnellsøsnings som gjør brua kortere. Det må på plass støyskjerming, og det må ikke være noen form for lysforurensing. Brupilarer må ikke påvirke økologien i vassdraget, vilt- og fugleaktivitet, eller på noen måte prege landskapet eller forhindre friluftslivsaktivitet som foregår i dag, slik som for eksempel fiske. Man må derfor unngå at pilarer plasseres i vassdraget eller i nærhet av strandsonen. Dette gjelder både i hovedelva og i viker og sideløp. I og etter anleggsperioden må man også bevare vegetasjonen i strandsonen og i nærhet til strandsonen. Det er viktig at området ikke gjenskapes som en park, men opprettholder et naturlig preg, slik som i dag. Etter brubygging, må området vassdraget og strandsoner fremstå slik som området, vassdraget og strandsoner fremstår i dag. Det må derfor heller ikke lages utfyllinger, fjernes eller dumpes masse i vassdraget. Det er viktig at det opprettholdes en god tilgjengelig til strandsonen ved Håvemoen, både under og etter utbygging. Ny høyspentkabling må skjermes, og ikke representere et belastende tillegg som reduserer naturkvalitetene og tilgjengeligheten til området.
Biri arbeiderlag v/ Tone Lise Kvernlien	Biri	HØRINGSINNSPILL TIL NYE VEIER- UTBYGGING E6 ROTERUD – STORHOVE. Innspillet ligger som vedlegg
Vingrom grendeutvalg	Vingrom	Vedlagt følger foreløpig innspill fra Vingrom grendeutvalg, inklusive to vedlegg: referat fra befaring med Nye Veier desember 2018 og felles innspill til revidering av arealplan i Lillehammer kommune pr februar 2019.
Naturvernforbundet i Oppland	Reinsvoll	Se vedlegg
Gjøvik senterparti ved gruppeleder Trovild Sveen	Gjøvik	MERKNADER TIL PLANPROGRAM FOR E6 ROTERUD-STORHOVE OG AVLASTET E6 VED LILLEHAMMER Det vises til forslag til planprogram for E6 utsendt fra dere, og i den forbindelse takker vi for muligheten til å komme med innspill. 1) Overordnet Gjøvik Senterparti er glad for at vi kan få en veg som fremmer trafiksikkerhet og fremkommelighet på den viktigste hovedfartsåren mellom nord og syd her til lands. Samtidig kan veien være en viktig veg for å skape en felles bo- og arbeidsregion rundt Mjøsa. Det er likevel viktig at en i så stor grad som mulig tar hensyn til de berørte parter og grunneiere som bor og har eiendom langs hele strekningen. Gjøvik Senterparti går ut fra at den nye reguleringsplanen vil avvike en del fra kommunedelplanen, og ventelig vil dette få store konsekvenser for miljø og samfunn. Vi forventer derfor at hele reguleringsplanen blir konsekvensutredet. 2) Tap av matjord En klar konsekvens av utbyggingen som må påpekes allerede nå er tap av store arealer jord som er egnet for matproduksjon. Vi viser i den forbindelse til Stortingets vedtak 6. februar 2019 om en ny jordvernstrategi. Her må det settes inn avbøtende tiltak, slik som å flytte matjordene fra planområdet til et annet areal som så settes i stand som fullverdig jordbruksareal. Til en viss grad kan nydyrking kompensere for omdisponering, men dyrkbar mark er òg en avgrenset ressurs, særlig i Mjøsområdet. Gjøvik Senterparti krever at det blir en tett og god dialog med berørte grunneiere i reguleringsplanfasen, hvor man må forsøke å finne løsninger på de problemstillingene som berørte grunneiere tar opp. Planen må inneholde en god måte som dette skal håndteres og kompenseres på. 3) Ad. kommunedelplanen i Gjøvik kommune Kommunedelplanen som er vedtatt i Gjøvik kommune i mai 2013 forespeiler en firefelts veg som er dimensjonert for en fartsgrense på 100 kilometer i timen. Å være dimensjonert for en fart, trenger ikke bety at dimensjoneringen skal være førende. Men etter Stortingets vedtak sommeren 2019 vil vi tro det er 110 kilometer i timen som er det førende. Planprogrammet bør vise hva som vil være forskjellen på inngrep i arealet på hele strekningen forutsatt fart på henholdsvis 90, 100 og 110 kilometer i timen. 4) Ulempe for folk i området Det er vel kjent at man i anleggsperioden vil oppleve støv, støv og anleggsvirksomhet som vil være tett på boliger og veier, og noe tiltakshaver og entreprenører er godt kjent med. Gjøvik Senterparti mener reguleringsplanen som skal utarbeides må inneholde faseplaner for anleggsgjennomføring og forpliktende bestemmelser som setter krav til anleggsfasen når det gjelder gang-/sykkeltrafikk, massetransport i boligområder, trafiksikkerhet, arbeidstid m.m. Utforming av disse kravene må gjøres i samarbeid med berørte parter (bl.a. grunneiere m.m.), og tiltakshaver må ta initiativ til en slik prosess. Det må samtidig være gode rammer for anleggsperioden, noe som er en forutsetning for arbeidet. God informasjon til publikum gjennom hele perioden er derfor nødvendig. 5) ÅDT på fylkesveg 330 Det vises til utsagn fra representanter fra Nye Veier på møtet i Vingrom 20. august 2019 at det ikke legges opp til at noe av trafikken skal sluses inn på fylkesveg 330 som er lokalveg for Biristrand. Det kunne skje «i helt prekære tilfeller». En ber om at planprogrammet inneholder en beskrivelse av når man definerer slike prekære tilfeller. Dette er viktig, ikke minst med tanke på at Biristrand skole ligger i området. Videre er det forventet en del lekkasje av trafikken fra E6 på lokalvegen som følge av innføring av bompenger. En ber om en nærmere redegjørelse av de konsekvenser dette får, og om dette vil danne grunnlag for ytterligere trafiksikkerhetstiltak på fylkesveg 330, slik som forlengelse av gang- og sykkelveg mm. Gjøvik Senterparti forutsetter at veieier utreder og bekoster nødvendige tiltak langs fylkesveg 330 slik at hensyn til trafiksikkerhet og trafikkavvikling ivaretas som følge av beregnet trafikkøkning. Dette arbeidet forutsettes utført i samarbeid med Gjøvik kommune. Det er et mål at en også skal øke kollektivtrafikk, sykkel og gange og dette bør gjenspeiles i planarbeidet. 6) Tilgang til Mjøsa – opparbeidelse av strandsone for folk Gjøvik Senterparti er opptatt av å sikre folk tilgang til Mjøsa som en viktig kilde til rekreasjon, friluftsliv og fiske, selv om E6 blir en firefelts veg. Vi ønsker derfor at det i reguleringsfasen blir synliggjort hvor en ser for seg at allmennheten fortsatt skal sikres adgang til Mjøsa, og om det finnes områder der en kan etablere badestrand/rekreasjonsområde som kompensasjon for tapte muligheter for å bevege seg ned til strandkanten. Når det gjelder anleggsarbeidet bør vi påregne at det blir foretatt en utredning hvorvidt drikkevannskildene og nedslagsfeltet vil få økt forekomst av bl.a. svevestøv, oljeprodukter, salt, tungmetaller, PAH, mikro- og makroplast. Det må også utredes hvilken skade slam kan påvirke økosystemet og vassdrag i sin helhet. 7) Støy Støy i driftsfasen og i anleggsfasen kan være en belastning som følge av etablering av riggområder og deponier (mobilt knuseverk og andre støvende innretning og aktiviteter, som for eksempel lastestasjoner, sorteringsanlegg og lignende). Gjøvik Senterparti forutsetter at det angis hvor det er planlagt å etablere mobile enheter. Vi forutsetter avbøtende tiltak, både i driftsfasen og anleggsfasen. 7) Vassdrag i området På strekningen finnes det en rekke bekker og vassdrag som er viktige for bevaring av naturmangfold, landskaps- og miljøtyper, vern mot flom og tilgjengelighet for allmennheten. Det forventes at dette tas vare på. 8) Landskapsbilde Etter å ha sett hvordan E6 er utbygd på strekningen fra Eidsvoll og nordover, må en kunne si at flere deler av strekningen «ikke ser ut». En forventer derfor at en i planprogrammet skisserer hvordan ny E6 plasseres inn i landskapet på en måte som ikke skjemma ut hele strekningen all den tid området ligger langsmed Norges største innsjø og dermed er en viktig turistveg i tillegg. 9) Kulturmiljø Kulturlandskapet fra Roterud til Lillehammer er et rikt jordbrukslandskap med velstelte bruk og har minner også om svunnen tid. Gjøvik Senterparti mener dette bør ivaretas i det videre arbeidet og synliggjøres. 10) Beredskap Anleggsvirksomhet langs strekningen over en lang periode kan få beredskapsmessige konsekvenser for blålys-etatene. En bør derfor ha en nærmere beskrivelse av hvordan en kan sikre god beredskap både for helse, brann og politi samt lokalt helsevesen. Med vennlig hilsen Torvild Sveen /s/ gruppeleder, Gjøvik Senterparti
Eidsiva Nett AS	Hamar	Varsel om oppstart og høring av planprogram - Reguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik)- Storhove og Avlastet E6 Varselet gjelder for hele strekningen da Eidsiva Nett AS har infrastruktur på store deler av området som ønskes regulert.
Eidsiva Nett AS	Hamar	Se vedlegg. Dette er også sent pr e-post pga interne lagringsrutiner.

Strandenga Leirsted	Biristrand	<p>Vår eiendom (Strandenga Leirsted) Strandengveien 110/112 er i utgangspunkt ikke "direkte berørt" i forhold til veitbyggingen, men vi vil likevel kommentere følgende:</p> <p>Utifra forståelse på møtet, vil eiendommen nr 105, med bebyggelse, kunne stå for sanering. Muligens også bygning på eiendommen 100.</p> <p>I den grad bygningene på eiendommen 105 IKKE MÅ saneres, vil Strandenga Leirsted være interessert i en overtakelse/avtale av disse.</p> <p>Det vil i såfall bety omklassifisering av hovedhuset på 105, fra beboelseshus, til lager/administrasjon evt. kontor.</p> <p>Årsaken er at dagens drift og utvikling ved Strandenga Leirsted har skapt et akutt behov for både lager og kontormuligheter. Etablering av et nytt bygg inne på dagens eiendom er komplisert, ettersom hele eiendommen ligger innenfor 100-meters beltet, målt fra Mjøskanten.</p> <p>Deler av vårt "aktivitetsområde" (det kommunale friarealet gnr/brnr 122/33samt 122/32 og 122/20) ligger innenfor de "sorte strekene". Dette vil skape endel utfordringer for den generelle leirdriften i de kommende sommersesonger, mens vinterdriften ikke vil være spesielt berørt. (Lions administrerer og drifter det kommunale friarealet).</p> <p>Vi er innstilt på et praktisk og godt samarbeid i anleggstiden, og håper at vi får leirdriften til å gå greit. (ca 450-900 barn/unge som besøker stedet under ukes-leirer i perioden juni-september).</p> <p>Kontakt-telefon: Harald Eikrem Tusvik 911 77774 / harald@tusvik.net</p> <p>Vi håper at dette kan være en godt innspill og framtidsrettet ordning for såvel veitbyggingen, og for Strandenga Leirsted.</p> <p>Driftsselskapet Strandenga Leirsted eies av Lions Club Gjøvik og Lions Club Biri, og driftes av Lions-organisasjonen/klubber og Lions Norge, og er et rent veldedighets-foretak, spesielt knyttet til vanskeligstilte barn/ungdom, i hovedsak fra Østlandet m/Oslo, men det er ellers ingen geografiske begrensninger på hvor deltagerne kommer fra. (I samsvar med gjeldende regelverk for "Kampen mot barnefattigdom i Norge".</p> <p>Lions-bevegelsen er en ren humanistisk veldedighets-organisasjon, uavhengig av religiøse-/politiske føringer.</p> <p>Viser ellers til informasjon på våre hjemmesider: www.strandenga.no og vår Facebook-side, Lions Strandenga - en perle ved Mjøsa https://www.facebook.com/groups/10150131577300442/</p>
Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland v/Jon Opheim (leder)	Lillehammer	Vedlagt følger uttalelse fra Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland
Biristrand trafiksikkerhetsgruppe ved Ingvild Kleven	Biristrand	<p>Biristrand trafiksikkerhetsgruppe ønsker å gi innspill vedr trafiksikkerhet langs fv330 fra Biri til kommunegrensa i nord.</p> <p>Vi har laget et notat som vi legger ved.</p> <p>Det er flere punkter vi har kommentert, men får bare lagt inn et punkt på kartet.</p> <p>Sender derfor flere ganger med kun kartmarkering, referert til notatet vi sender inn her.</p>
Ingvild Kleven	Biristrand	<p>Biristrand trafiksikkerhetsgruppe har laget et notat vedr trafiksikkerhet langs fv330 fra Biri - kommunegrensa i nord.</p> <p>Har prøvd å sende dette inn, men får ikke lagt ved dokumentet da det er for stort.</p> <p>Har prøvd å dele det i to deler, men fortsatt for stort.</p> <p>Sender det derfor på mail til Vidar Hagen.</p> <p>Ber om å få en bekreftelse på at dette er mottatt.</p> <p>Vi har i notatet påpekt flere trafikkfarlige punkter og strekninger, men får bare lagt inn et av gangen.</p> <p>Sender derfor fortløpende innspill med de enkelte punktene.</p> <p>For Biristrand trafiksikkerhetsgruppe Ingvild Kleven</p>
Ingvild Kleven	Biristrand	Markering i kart på trafikkfarlige punkter og strekninger fra Biristrand trafiksikkerhetsgruppe
Ingvild Kleven	Biristrand	Markering i kart på trafikkfarlige punkter og strekninger Denne gjelder toppen av Mehlumbakken,
Ingvild Kleven	Biristrand	Markering i kart på trafikkfarlige punkter og strekninger, gjelder to busser som møtes fra Biristrand trafiksikkerhetsgruppe
Ingvild Kleven	Biristrand	Markering i kart på trafikkfarlige punkter og strekninger, gjelder nordre avslutning av g/s-vei ved Feiring. Første markering som ble sendt var fra nordre enden av g/s-vei på Biri fra Biristrand trafiksikkerhetsgruppe
Ingvild Kleven	Biristrand	Markering i kart på trafikkfarlige punkter og strekninger, gjelder forhøyning i vei som gir kraftig smell når store biler med tom henger kjører over fra Biristrand trafiksikkerhetsgruppe
Ingvild Kleven	Biristrand	Markering i kart på trafikkfarlige punkter og strekninger, nåværende g/s-vei uten gateløys fra Biristrand trafiksikkerhetsgruppe



Birstrand Sanitetsforening ved Ingeborg Steinstad (leder)	Birstrand	<p>Vi har ingen barn å miste. Det trengs lengre gang og sykkelveg på Birstrand når trafikken øker!</p> <p>Når det settes opp bommer på ny E6 forventes trafikken på lokalveien gjennom Birstrand øke med ca 50% ifølge Nye Veier. Veien er allerede farlig å ferdes etter, og mer trafikk her er helt uholdbart med tanke på myke trafikanter!</p> <p>Om morgenen, når barna skal på skolen, er det mye trafikk på lokalvegen gjennom Birstrand. Allerede er det mange som ikke tør å la barna vente på bussen ved vegen, langt mindre la barna sykle eller gå til skolen langs vegen, hvis de bor utenfor strekningen med gang og sykkelveg. Økt trafikkmengde vil gjøre det enda verre, og vi regner med at mye av trafikkøkningen vil komme i forbindelse med reiser til og fra jobb, da det allerede er mange biler på vegen. Uten gang og sykkelveg vil det sannsynligvis bli flere som velger å kjøre barna sine til skolen, som fører til en ond sirkel med enda mer trafikk.</p> <p>E6-utbygging kan ikke gå på bekostning av sikkerheten for myke trafikanter. Vi mener at det må være et absolutt minimum at det bygges lengre gang og sykkelveg på Birstrand, så barn kan komme seg trygt til skolen!</p> <p>Birstrand Sanitetsforening jobber for barn og unges beste. Vi ønsker også at ungdom skal ha et aktivt og sosialt liv, kunne besøke venner og kunne delta i aktiviteter sammen med jevnaldrende, uten å være avhengig av at foreldrene kan kjøre dem. Fritidsaktiviteter foregår stort sett på Biri, og ungdomsmiljøet er felles for Biri og Birstrand. For en del er det ikke aktuelt å la ungdommer sykle til Biri, særlig ikke med økt trafikk på veien. Vi mener myke trafikanter må ha minst like stor rett til god fremkommelighet som biler! Barn og ungdom må få ferdes trygt, og foreldrene slippe å ha hjertet i halsen hvis de må jobbe når ungene skal f.eks på trening. Vi mener det også må bygges gang og sykkelveg fra Birstrand til Biri!</p> <p>Vi som bor på Birstrand frykter økt gjennomgangstrafikk i forbindelse med ny E6 – og får stadig til svar at lokalveien ikke skal brukes som omkjøringsveg i byggeperioden. Det er fint, og bør være en selvfølge for en så lang periode. Det største og mye mer langvarige problemet er allikevel trafikklekkasjen på grunn av bomstasjonene da veien står ferdig.</p> <p>Det er helt nødvendig med forlenget gang og sykkelvei før trafikken øker på grunn av utbygging på E6. Vi har ingen barn å miste!</p> <p>Birstrand Sanitetsforening ved Styret.</p>
Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland v/Jon Opheim (leder)	Lillehammer	Varsel om oppstart og høring av planprogram - reguleringsplan for E6 Roterud - Lillehammer grense (Stor-Hove). Tilleggsuttalelse
Lillehammer sportsfiskerforening v/Jan Ove Vasaasen	Lillehammer	<p>Viser til Planprogram for E6 Roterud-Storhove og avlastet E6 ved Lillehammer:</p> <p>6.2.4.:Strekningen mellom Vingrom og Øyresvika: Viser til tidligere innspill i prosessen hvor vi poengterer viktigheten av å ta vare på strandsonen og gruntvannsområdene i Mjøsa på strekningen Øyresvika-Vingrom. Det er bred forankret kunnskap som tilsier at strandsoner og gruntvannsområder er viktig for økologien i og ved vassdraget. Strekningen mellom Øyresvika og Vingrom har på vestsiden de viktigste gruntvannsområdene i nordre del av Mjøsa. Østsiden er brattere og dypere. Strandsonen og gruntvannsområdene er svært viktige og produktive for fisk, insekter og fugler. Det må derfor gjøres en grundig konsekvensanalyse av hvordan utfyllingene i forbindelse med vegbygging vil påvirke økologien i vassdraget. Vegen bør derfor i størst mulig grad plasseres vestover, og ikke fylles ut i Mjøsa. I planprogrammet vises det også til et ønske om gang og sykkelveg på strekningen. Slik vi har forstått er det ønske om å legge dette på utsiden av E6, altså øst for vegen og ut mot Mjøsa. Hvis det er slik at E6 legges ut i Mjøsa, vil en gang- og sykkelveg på utsiden av E6 representere ytterligere og skadelige utfyllinger i Mjøsa, altså utfyllinger på utsiden av allerede store og skadelige utfyllinger i forbindelse med vegbyggingen. Dette må utredes grundig, og det må ses på muligheter for en gang- og sykkelveg på vestsiden av E6, altså på innsiden av ny E6. Det er viktig å opprettholde god tilgjengelighet for friluftsliv langs strandsonen. Dette må man kunne gjøre uten en omfattende gang- og sykkelveg. Det er viktig å bevare strandsonen mest mulig naturlig og intakt.</p>
Biri IL, Sykkelgruppa	Biri	<p>Biri IL Sykkel mener at det må etableres gang og sykkelveg på hele strekningen langs ny E6.</p> <p>Biri IL Sykkel er en undergruppe av Biri Idrettslag, tilknyttet Norges Cykleforbund. Sykkelklubben er for alle og favner alle sykkelgrener. Vi ønsker å skape et sykkeltilbud for alle aldre og legge til rette for at barn, ungdom og voksne kan være i aktivitet.</p> <p>I forbindelse med bygging av ny E6, og at E6 blir bomveg, forventes det en betydelig økning i trafikkmengden på Fv 330. Vi frykter at dette vil gjøre det utrygt å sykle langs Fv 330, og da særlig for våre yngre medlemmer.</p>
Lillehammer Sentrum Drift AS	Lillehammer	<p>Det vises til planprogram for E6 Roterud – Storhove og avlastet E6 ved Lillehammer, med frist for merknader innen 5. september 2019. På vegne av Lillehammer Sentrum Drift AS (heretter LSD), inngis herved følgende merknader.</p> <p>Våre merknader er knyttet til kryssløsninger spesielt ved Øyresvika da dette er avgjørende for tilgjengeligheten til og fra Lillehammer sentrum. Se vedlegg.</p>
Thorstein Hernes, Sundgården	Lillehammer	Adgang pilgrimsleden fra storhove til Sundgården må sikres. Pilgrimsleden er eneste veg til Sundgården. Sundgården er skolehage for Smestad ungdomsskole. Sundgården er også turmål for pilgrimner.

Gjøvik SV ved Mildrid Asgeirsdatter Ullerud, styremedlem	Birstrand	<p>Dette er også publisert i OA 4.sept.2019: 4-felts E6 må kompenseres med gang og sykkelvei på Biri og Birstrand!</p> <p>Trafikken på lokalveien gjennom Biri og Birstrand vil øke med ca 50% etter at det settes opp bommer på ny E6, ifølge Nye Veier. Det er uholdbart med tanke på myke trafikanter! Gjøvik kommune må kreve at sikkerhetsrisikoen pga trafikklekkasje kompenseres med gang og sykkelvei langs lokalveien på hele strekningen fra Mjøsbrua til Birstrand Camping. Denne må kreves ferdigstilt før bommene settes opp!</p> <p>Lokalbefolkningen på Biri og Birstrand frykter økt gjennomgangstrafikk i forbindelse med ny E6 – og får stadig til svar at lokalveien ikke skal være omkjøringsveg i byggeperioden. Det er fint, men det store langvarige problemet er trafikklekkasjen på grunn av bomstasjonene på E6 da veien står ferdig.</p> <p>Gjøvik SV fremmet forslag imot utbygging av 4-felts veg her, men vegen er nå vedtatt. Da må vi i det minste sørge for at det ikke går på bekostning av sikkerhet og mulighet til å ferdes miljøvennlig i området. Vi må kreve trygg ferdsel for myke trafikanter, enten de er på vei til skole og fritidsaktiviteter, er på pilegrimsferd, trener, lufter hunden eller pendler på sykkel. 50 % trafikkøkning er mye på en vei der det allerede er ubehagelig og farlig å ferdes for myke trafikanter. Vi kan ikke risikere at liv går tapt i jakten på større fart og fremkommelighet på motorveiene!</p> <p>Vi i Gjøvik SV vil og jobbe for mer sammenhengende veinett tilpasset myke trafikanter på sikt, med gang og sykkelvei der det ikke er utpreget gang og sykkelvennlig vei tilgjengelig. Det er viktig i byer og tettsteder, men også i områdene mellom, for eksempel mellom Gjøvik og Lillehammer. Vi må sikre muligheten for trygg og miljøvennlig ferdsel i hverdagen!</p> <p>Mildrid Asgerisdatter Ullerud, Birstrand, listekandidat Gjøvik SV Kjetil Bjørklund, 1.kandidat Gjøvik SV</p>
Ole Fredrik Melleby, Food Folk Norge	Oslo	På vegne av Food Folk Norge AS inngis vedlagte uttalelse til reguleringsarbeidet for E6 Roterud - Storhove og Avlastet E6
Arne Magnus Bakke, Kristian Owren, Lars Julius Bjørnstad - Bakke camping, Birstrand camping	Vingrom	<p>Fra: Gnr. 1, bnr 5/6 Bakke Camping ved Arne Magnus Bakke – Lillehammer kommune Gnr. 1, bnr 4 Kristian Owren – Lillehammer kommune Gnr. 107 bnr 1 Birstrand Camping ved Lars Julius Bjørnstad – Gjøvik kommune</p> <p>Det har siden 50-tallet vært næringsvirksomhet knyttet til turisme langs Mjøsa, og sør for Lillehammer. Campingplassene er populære reisemål og arbeidsplass for beboerne i nærområdet. For å opprettholde og videreutvikle næringsvirksomhetene på eiendommene er det viktig med et samspill med utbyggerne slik at resultatet er til alles beste. I forbindelse med etablering av E6 etablering ønsker vi som naboer og næringsdrivende til E6 komme med følgende innspill:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny trasé legges på vestsiden av eksisterende E6. • De eksisterende adkomstveiene med tilhørende underganger bevares og forbedres for å møte dagens krav til bruk, med tanke på høyde og bredde. Undergangen ved Birstrand Camping er kun 3,9 meter høy, noe som gjør det utfordrende å passere med lastebil med kapell. Undergangen ved Bakke Camping må bevares og forbedres så godt som mulig gitt de lokale forholdene. • Etablering av sammenhengende støyskjerm i retning Mjøsa på strekningen fra Furuodden Camping (Gjøvik kommune) og forbi Bakke Camping (Lillehammer kommune). Samtidig er det viktig at campingplassene beholder noe synlighet ifra E6. • Etablering av en gang- og sykkelvei parallelt med fylkesvei. • Adkomst til eiendommene under anleggsperioden forutsettes i varetatt, og at støy reduseres for å opprettholde normal drift i størst mulig grad under perioden.



4. september 2019

Nye veier AS, E6 Innlandet
post@nyeveier.no
Gjøvik kommune
postmottak@gjovik.kommune.no
Lillehammer kommune
postmottak@lillehammer.kommune.no

HØRINGSUTTAELSE PLANPROGRAM FOR E6 ROTERUD – STORHOVE OG AVLASTET E6 VED LILLEHAMMER

Naturvernforbundet i Oppland (NVO) avgir med dette høringsuttalelse. Dette veiprojektet er et samfunnsøkonomisk ulønnsomt prosjekt med store negative konsekvenser for klima og naturmangfold. Disse konsekvensene er tillagt for liten vekt i planene. Prosjektet bryter med en rekke nasjonale lover, forskrifter, miljø- og samferdselsmålsetninger, samt internasjonale avtaler Norge har underskrevet.

Det at veinormalen for firefelts 110 km/t ble endret i mai i år, er ikke grunnlag for å fravike en vedtatt kommunedelplan. Veinormalen er ikke et krav og det gis stadig dispensasjon fra Vegdirektorat til å fravike den. Dette planforslaget fraviker fra kommunedelplanen (KDP) Lillehammer kommune vedtok i fjor i så stor grad både når det gjelder trase, kryss og plassering av broa, at vi mener det må utarbeides en ny KDP.

En beregning statens vegvesen har gjort nå etter at bompengefinansieringen på 5,5 mrd kr ble vedtatt, tyder på at mellom 50 og 80 % av trafikken i et 20 års perspektiv, vil gå på dagens E6 øst for naturreservatet. Erfaringer fra f.eks ny E6 i Gudbrandsdalen og E16 ved Kongsvinger viser at trafikken på lokalveinettet øker mye mer enn det som er lagt til grunn før utbyggingen. Bompenger endrer trafikkmønstre og konsekvensene av dette må utredes. Planprogrammet legger i realiteten opp til kurvatur som tåler 120 km/t, ikke 110 km/t. Dette er også et betydelig avvik fra vedtatt KDP.

Det foreliggende forslag til planprogram er etter vår vurdering ikke tilstrekkelig og i strid med sentrale mål og intensjoner, bl.a. i forhold til plan- og bygningsloven og naturmangfoldloven.

Hvis man likevel skal arbeide videre med dette planforslaget nå, mener vi alle temaområdene som ble konsekvensutredet (KU) før vedtak KDP Lillehammer i fjor, må utredes på nytt. I tillegg må det gjennomføres KU i forhold til Statens vegvesen sin handbok V712, metodikk for prissetting av natur. Slik metodikk er ikke brukt til nå. Det må benyttes når et av Norges viktigste deltaer og mange kilometer med strandsone får så store negative inngrep.

KLIMAGASSUTSLIPP OG FORURENSNING:

Motorveibygging er planlagt økning i transport på vei med tilhørende økte utslipp av klimagasser, mikroplast og annen forurensning. Dekkslitasje er den største kilden til mikroplast i vann i Norge, ca 8 mill tonn per år. Strekningen Moelv – Øyer er 44 km. Planprogrammet må klargjøre hvor mye ny E6 øker utslippene av CO₂, giftige stoffer i eksos og mikroplast med en økning fra 12000 ÅDT til 20000 ÅDT i en periode på 20 år. Økende fart gir økte utslipp og konsekvensen av økt fartsgrense fra 90 km/t til 110 km/t må også beregnes. Videre må det framlegges et troverdig klimaregnskap for anleggsvirksomheten totalt sett inkludert produksjon av asfalt, stål og betong, samt årlige utslipp fra veitransporten når veien tas i bruk

Vi ønsker også en grundig KU som viser hvordan «fiberdukene» under broa skal ta unna for all avrenningen fra broa, tatt i betraktning at ekstrem nedbør vil øke i takt med klimaendringene.

Vi ønsker også en utredning av hva jernbane fra Gjøvik til Moelv og dobbeltspor Hamar til Lillehammer, ville gitt av besparelser på klimagassutslipp og forurensning i forhold til den beregnede økningen av veitransport ved å bygge ny E6.

KONSEKVENSER FOR NATURMANGFOLD GENERELT OG FOR LÅGENDELTAET NATURRESERVAT

Det er et nasjonalt mål å stanse utrydding av arter innen 2020. Vi ønsker en full utredning på artsnivå av hva denne utbyggingen vil medføre av konsekvenser for de 58 rødlisteartene og totalt 124 fugleartene som bruker Lågendeltaet. De endrede planforutsetningene med lavere, kortere og noe relokalisert bru tilsier en ny, grundig utredning på detaljnivå. KONSESJON etter energiloven, i forhold til de tre høyspentkablene, må være avklart før reguleringsplanen legges ut på høring. Vi mener dette må avklares nå, før planprogrammet vedtas. Hvis det både blir kabler i luftspenn og en stor motorveibro like ved i dette området, forandrer det forutsetningene i KDP som ble vedtatt i fjor.

Det foreslåtte kompensasjonsområdet i Gausa med flommarkvegetasjon, er i strid med loven fordi disse områdene allerede er LNF-områder. Når naturødeleggelsene er så store ved en utbygging at det kreves kompensasjonsområde, skal disse tiltakene minst oppveie det som blir ødelagt, dvs noe som er nedbygd skal tilbakeføres til natur. Den fragmenteringen som ny E6 bro gjennom det eneste gjenstående urørte området av deltaet representerer, må utredes grundig. Det må finnes et annet område enn delen av Gausa det jobbes med nå. Kompensasjonsområde må være identisk og tilby det samme til de artene som nå bruker Lågendeltaet. Uansett om broa bygges i hht KDP eller dette planprogrammet, må det være et absolutt krav at de tre høyspentkablene skal i bakken eller under broa.

Krysset i Øyresvika:

Fylkesmannen i Innlandet stilte under meklingen i juni i fjor krav om halvkryss som bare betjener trafikk fra/til sør. Hvis det skulle bygges trekvart kryss slik at de som kommer nordfra kan ta av også her, var kravet at det ikke skulle ta mer matjord enn halvkryss og at det ikke skulle legges på fylling ut i naturreservatet. Sistnevnte krever i så fall dispensasjon fra verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat på linje med ny bro ved Våløya. Vi stiller oss for øvrig sterkt kritisk til rekkefølgen det er lagt opp til i saksbehandlingen i forhold til søknad om dispensasjon. Å vente med å søke dispensasjon fra vernebestemmelsene helt til slutt i prosessen/reguleringsplanen, tilsidesetter verneforskriften og annet lovverk som er ment å skulle beskytte naturen. Etter vårt syn må saken snarest, og før planprogram vedtas, vurderes etter naturmangfoldlovens bestemmelser om hjemmel for dispensasjon både i Øyresvika og ved Våløya.

KONSEKVENSER FOR DYRKA MARK/MATJORD:

KDP Vingrom- Ensby som ble vedtatt i fjor, forutsatte at de to nye kjørefeltene mellom Vingrom og Øyresvika skulle legges på fylling ut i Mjøsa, de tre høyspentkablene i bakken og kun halvkryss i Øyresvika. I planforslaget Roterud – Storhove foreslås utredning av nye kjørefelt både øst og vest for dagens E6 mellom Roterud og Øyresvika og trekvart kryss i Øyresvika. Videre planlegges det nytt fulldelt kryss i Vingrom sør for dagens, som tar svært mye matjord. Vi ønsker en full utredning av hvor mye matjord som går tapt totalt fra Roterud til Storhove, inkl. tilførselsveier osv. i anleggsfasen. I anleggsfasen arbeides det i svært bred totalbredde i mange år. Vi ønsker en utredning i forhold til hvor mange gårdsbruk det blir igjen på denne strekningen når næringsgrunnlaget, arrondering osv. svekkes så sterkt. Ny E6 bidrar til å ta bort svært mye verdifull matjord i Hedmark og Oppland i en tid da alle nasjonale føringer tilsier at jordvernet skal styrkes. En utbygging av ny E6 vil for øvrig også legge stort press på matjorda mellom bysentrum og Storhove da utbyggingen vil kunne utløse en forlengelse av Industriegata gjennom dette området.

PROSJEKTETS KONSEKVENSER FOR FORUTSETNINGENE FOR MILJØVENNLIG OG ATTRAKTIV
BYUTVIKLING I LILLEHAMMER:

Ingen reiser starter og stopper på motorveier. Motorveibygging fører til byspredning og undergraver mulighetene for kollektivtransport, sykkel og gange. Veitransport økes overalt også i byer/tettsteder og på lokalveinettet. Biler og veier legger beslag på store arealer i byer/tettsteder som heller kunne vært parker, lekeplasser og grønne lunger. Luftforurensningen vil også kunne øke betydelig pga økt trafikk. En utbygging av E6 vil føre til at mange får redusert bokvalitet, reduserte muligheter til næringsvirksomhet og store utgifter til bompenger.

FRILUFTLIV OG REKREASJONSMULIGHETER:

Flere av tur- og rekreasjonsområdene på denne strekningen påvirkes svært negativt. Vi mener de utredningene som er gjort til nå er for dårlige. Det at traseen endres så radikalt, tilsier også en ny og mer dyptgående KU. Vi mener turvei langs ny E6 på fylling ut i Mjøsa fra Roterud til Øyresvika, har store negative konsekvenser for strandsonen. Det er ikke mulig å gjenskape naturlige forhold. Vi mener også det er bortkastede penger fordi den trolig i liten grad blir brukt.

Mvh

Kjetil Bjørklund (sign.)
Leder Naturvernforbundet i Oppland

Kopi:
Fylkesmannen i Innlandet
Fylkeskommunen Innlandet



Biri Arbeiderlag

HØRINGSINNSPILL TIL NYE VEIER- UTBYGGING E6 ROTERUD – STORHOVE.

Biri arbeider lag er kjent med at det nå er ute til høring planprogram for utbygging av E6 Moelv – Øyer. I denne forbindelsen er det nå Roterud- Storhove som er fokuset.

Arbeiderlaget vil at det i denne fasen allerede legges vekt på risikofaktorene som vil kunne oppstå, spesielt etter fylkesveien som går fra Vingrom og til Biri. Ser man på standarden til veien i dag, så kan den anses som lite egnet til bruk som avlastningsvei for E6. Den har til tider blitt brukt som omkjørings- og avlastningsvei ved veiarbeid etter E6 og det er lite som er tilrettelagt for at det skal være godt nok. Med unntak av den gang og sykkelveien som er på plass på deler av strekningen. De forhold vi ønsker dere skal se nærmere på og lage en plan på i **forkant** av utbyggingen er dette:

1. Bredde på veien. Slik den fremstår i dag så er det nesten umulig å møte store lastebiler. Da spesielt i svingene. Hvordan løse dette? Og vil det ha noe å si på avstand mellom fylkesvei og nye E?
2. Myke trafikanter: Vi ønsker at gang – og sykkelvei bygges videre fra der den slutter i dag. Den ønskes utvidet fra begge sider. Både fra nordgående retning og til Vingrom, samt sørgående retning. Den ønskes utvidet helt til Skrinnhagen da Roterud har skolekrets Skrinnhagen og Biri.
3. Forurensning. Hvor stor økning vil det bli i form av forurensning og hva vil det ha å si for mangfoldet på strekningen. Dette bør tas med i utredningen.
4. Veiens standard. Det vil bli økt belastning og vil veien kunne måtte tåle økt tung transport.?

Det ønskes at Nye veier ser på hele fylkesveien og ser spesielt på de punktene som kan være farlige og som må utbedres. Man må nesten anslå at det vil bli en stor økning i trafikk på fylkesveien da det vil bli bomplassering i området Biristrand.

Tone Lise Kvernlien
Biri arbeiderlag

TRAFIKALE UTFORDRINGER I DAG LANGS FV330

Trafikfarlige punkter og strekninger som vist ved befaring, se vedlegg

Veibredde fra 5,5 - 7 meter

Busstopp og farlige avkjøringer

- buss hver halve time langs strekningen

Store landbruksmaskiner

- på/av-kjøring av landbruksmaskiner samt ferdsel langs strekningen

Biri Pukk ved Svennes

- ca 1.300 utkjøringer med store biler i året
- største andelen kjøres i sommermånedene

Ulykker på E6 (mange i vinter),

- trafikken ledes plutselig mellom Biri – Vingrom og skaper farlige situasjoner

Dagens g/s-vei på Biristrand (4km)

- Uten gatelys, blir blendet av møtende trafikk i høstmørket
- Farlig avslutning ved sving i nord.
- Eldste delen ved skole (ca 50-70m) har ødelagt asfalt

Biristrand skole (4km)

- 2 km g/s-vei nord og sør for skolen, uten gatelys (kun ca 250m v/skolen)
- Elever som bor utenfor denne sonen må gå langs lokalveien

Skrinnhagen skole (Biri)

- Farlig avslutning i sving i nordre ende

VI ER I DAG BEKYMRET FOR DE MYKE TRAFIKANTER SOM FERDES LANGS VEIEN UTENFOR NÅVÆRENDE GANG- OG SYKKELVEI.

Utfordringer for myke trafikanter på disse strekningene:

- Skolevei
- Eneste vei å bevege seg på til fots og på sykkel
- Nasjonal sykkelrute nr 7
- Toppidrettsmiljøet på Lillehammer bruker lokalveien (rulleski og sykkel)
- Pilgrimsleden går en lang strekningen på selve lokalveien
- Turister fra to campingplasser nord på Biristrand

FORVENTEDE YTTERLIGERE UTFORDRINGER VED BYGGING AV NY E6

Trafikklekkasje

- i anleggsperioden
- etter at bom er satt opp

Økt støybelastning

Økt belastning på fylkesveien i utbyggingsperioden

<p>Økt trafikkmengde vil føre til økt fare for ulykker</p>

INNSPILL TIL VIDERE UTREDNING:

TRAFIKK OG TRANSPORT, JF 0

ÅDT i langs fylkesveien er dag ca 1000

- Nye veier hevder i møte med Gjøvik kommune at det vil bli en økning på 20% av dagens trafikk, dvs 200 kjøretøy pr dag, jf Oppstartsreferat av 09.05 side 4
- Nye veier skriver i saksframlegget til bompengvedtaket at det forventes en nedgang i ÅDT på ny E6 ved bom på Biristrand på 2766 (19%) kjøretøy på E6 pr dag!

Vi antar at det vil bli en betydelig trafikklekkasje over fylkesveien både i anleggsfasen og etter at ny E6 står ferdig da lokalveien for det meste går parallelt med E6 slik at det ikke realiteten ikke er en omkjøringsvei slik det er mange andre steder.

Trafikklekkasje

Trafikklekkasje i anleggsfasen og etter at ny E6 er ferdig

Det bør derfor gjøres en grundig utredning som innebærer:

- a) Ta utgangspunkt i dagens trafikkmønster og ikke bare beregninger
- b) Pendlertrafikk og annen lokal trafikk som vil velge fylkesveien
- c) Forholdet biler og tyngre kjøretøy

Dette gjelder både i anleggsfasen og etter at ny E6 står ferdig.

Anleggsfasen:

Som nevnt tidligere går fv330 parallelt med dagens E6 mange steder.

Framkommeligheten i E6-traseen under utbygging vil variere, og det tar ikke mange minuttene å kjøre lokalveien fra Biri- Vingrom framfor E6 i dag.

Dette vil medføre at mange som vil bruke lokalveien i byggefasen.

Det bør derfor utredes:

- Pendlertrafikk Gjøvik – Lillehammer, og motsatt
- Pendlertrafikk Biri – Vingrom/Lillehammer, og motsatt
- Lokal forflytning ifm varehandel, besøk og andre private ærender
- Gjennomgangstrafikk fra sør/Moelv – Lillehammer/Nord-dalen som velger lokalveien framfor å vente/stå i kø på anleggsveien

Ny E6 er ferdig med bom ved Mjøsbrua sør, Biristrand, Lillehammer nord

Nye Veier anslår en nedgang på ca 2.800 kjøretøy når bom er etablert.

Det bør utredes hvor mange av disse vil bruke lokalveien:

- Pendlertrafikk Gjøvik – Lillehammer, og motsatt
- Pendlertrafikk Biri – Vingrom/Lillehammer, og motsatt
- Lokal forflytning ifm varehandel, besøk og andre private ærender
- Næringsdrivende som er pålagt å kjøre billigste rute (f.eks drosjer osv.)
- Lokale næringsdrivende som ikke ønsker å betale bompenger

Anleggstrafikk på lokalveien

Nye Veier hevder at lokalveien ikke vil bli brukt ved utbyggingen. Vi håper at anleggsmaskiner ikke vil fraktes over lokalveien, men vil likevel be om at det utredes følgende:

- d) i hvilken grad lokalveien vil bli brukt til *massetransport i utbyggingsperioden* ?
Det pågår *reetablering av asfaltverk* her med tanke på utbygging av E6
- e) dersom det skal tas ut masse fra Biri Pukk ved Svennes bør det sees på kryssløsning ved verket
- f) det bør sees på hvordan massetransport påvirke trafikkbildet, trafiksikkerheten og belastningen på veien

Trafikkarfarlige forhold, punkter og strekninger

Det er ved tidligere befarings vist til trafikkarfarlige punkter og strekninger. Vedlagt ligger foto og beskrivelse av dette.

Det vil også bli lagt inn på kart på Medvirkningsportalen. Det er bare mulig å legge inn et punkt pr innsending, så det vil bli sendt inn ... vedr dette.

På grunn av forventet økt trafikkmengde bør det også utredes:

- g) Lokale utkjøringer
- h) Busstopp langs fylkesveien, de fleste steder må passasjerer stå i veikanten å vente, eller inntil autovernet.
- i) Veibredde ift møtende buss/store kjøretøy, bredden er i dag fra 5,5 -7 m (eks. tømmerbiler, store landbruksmaskiner, lastebil med henger)
- j) Kvalitet på lokalveien ift økt trafikkmengde

Nødvendige utbedringer må gjøres før utbyggingen på selve E6 starter.

Nåværende g/s-vei er uten gatelys. I høstmørket blir myke trafikanter blendet. Det å krysse veien i mørket kan være trafikkarfarlig, barn er spesielt utsatt.

Der det ikke er g/s-vei gir høye brøytekanter om vinteren gir ingen fluktmulighet ved farlige situasjoner.

Trafiksikkerhet

Bilister og kjøretøy

Behov for å utrede trafiksikkerhet for biler og store kjøretøy ved økt trafikkbelastning er beskrevet ovenfor.

Myke trafikanter

Det er innledningsvis beskrevet ulike grupper myke trafikanter som bruker lokalveien i dag. Det er allerede i dag forbundet med stor fare å ferdes utenfor dagens gang- og sykkelvei for noen av disse gruppene, spesielt barn og unge.

Med kun en moderat økning i trafikkmengden vil det bli svært utfordrende - om ikke umulig – for myke trafikanter å ferdes langs lokalveien på disse strekningene

EN SAMMENHENGENDE GANG OG SYKKELVEI FRA BIRI TIL KOMMUNEGRENSA (BIRISTRAND CAMPING) MED GATELYS VIL

- Gi alle skolebarn en trygg skolevei
- Sikre andre myke trafikanter (andre innbyggere, turister, pilgrimer, syklister, rulleskikjørere m.fl.)
- Gi bedre oversikt langs lokalveien for kjørende
- Gjøre det mer oversiktlig å komme ut på lokalveien fra private innkjøringsveier
- De trafikkfarlige punktene og strekningene som er beskrevet ovenfor vil bli ivaretatt da disse alle ligger på oversiden av lokalveien

Dette vil redusere faren for ulykker for både kjøretøy og myke trafikanter !

Flytting / endring av deler av fylkesvei 330

Både i forbindelse med tidligere befaring langs lokalveien med representanter fra Nye Veier samt av de kart som er følger planprogrammet går det fram at delstrekninger av lokalveien må flyttes for å gi plass til ny E6.

Det vil sannsynligvis være noen strekninger som ikke blir berørt av dette.

- Ved flytting av lokalvei vil det ligge til rette for å etablere g/s-vei
- Det vil kun være kortere strekninger som ikke vil bli berørt av ny E6 som dermed ikke må flyttes.

Med bakgrunn i ovennevnte – og i samarbeid med Fylkeskommunen som er vegeier - vil Biristrand trafikksikkerhetsgruppe be Nye Veier om å:

Utrede pris på bygging av ny g/s-vei

- 1) Der lokalveien flyttes
- 2) På mellomliggende strekninger

Utrede pris på utbedring av eksisterende g/s-vei

- 3) Etablering av lys langs dagens g/s-vei
- 4) Utbedre/reasfaltere gammel g/s-vei ved Biristrand skole (ca 50-70 m). Denne er av en slik kvalitet at det er forbundet med fare å ferdes der med sykkel, rollerblades eller rulleski. Mange bruker derfor lokalveien på denne strekningen.

Dette støttes også av

- Fylkestingets vedtak av desember 2018 (sak 72/18)
- Kommunens arealplan som er til høring beskriver behov for utvidet g/s-vei, høringsfrist 16. sept.
- Gjøvik kommune v/møte 09.05.19, referat fra Oppstartssamtale

REKKEFØLGEKRAV: Vi ser det som nødvendig at aktuelle tiltak langs lokalveien blir utført før arbeidet på ny E6 igangsettes.

STØY OG LUFTFORURENSING, JF 0

Det vil genereres støy fra anleggsarbeidet på selve E6 og ved avbøtende tiltak som gjøres på lokalveien. Den forventede økningen i trafikkmengden på fv330 vil også føre til økt støy samt trafikkstøy fra E6 når denne står ferdig utbygd.

Det settes strengere krav til støy som varer over tid, dette er beskrevet i T-1442 og M-128. Vi vil der be om at det utredes:

- k)** Støyberegninger med rød og gul sone i anleggsperioden av ny E6.
- l)** Støyberegninger med rød og gul sone etter at nye E6 er ferdig utbygd.
- m)** Støyberegninger med rød og gul sone ved etablering av avbøtende tiltak på fv330
- n)** Støyberegninger med rød og gul sone langs fv330 grunnet økt forventet trafikkmengde etter ferdig utbygd E6

Det er flere steder det er forhøyninger i lokalveien. Når lastebiler med tom henger i stor fart kjører over disse, kan det smelle ganske kraftig.

Ved trafikkøkning eller omdirigering forventes det at det også kommer flere tunge kjøretøy over lokalveien. Disse punktene bør derfor utbedres før en økning i trafikken finner sted.

FRILUFTSLIV/BY- OG BYGDELIV JF 6.3.2

På Biristrand finnes det en skolegård, et samfunnshus(Strandheim), to store campinger(Biristrand og Furuodden) og et lite campingområde(Strandenga) samt et kommunalt strandområde(Strandenga).

For at folk skal kunne komme til disse stedene må de bevege seg langs lokalveien. Slik det er i dag finnes det g/s-vei på deler av strekningen, og ved økt trafikkmengde vil det være trafikkfarlig å bevege seg på strekninger uten.

For at alle skal kunne ferdes trygt og ha lik mulighet for å kunne bevege seg til disse stedene bør det være en sammenhengende g/s-vei på lokalveien.

Dette gjelder spesielt barn som ferdes til disse områdene til fots, på sykkel, sparkesykkel og rollerblades.

KULTURARV OG KULTURMILJØ, JF 6.3.

Pilgrimsleden går en lang strekningen på selve lokalveien. Pilgrimer som vandrer langs leden har ofte stor oppakning og vanskelig for å bevege seg raskt i farlige situasjoner. Ved økt trafikkmengde vil det lett kunne oppstå farlige situasjoner. For at de skal vandre trygt bør det være en sammenhengende g/s-vei på lokalveien.

NATURMANGFOLD, JF 6.3.

Langs fv330 fra Biri – kommunegrensa i nord finnes det Kjempespringfrø. Dette har vært forsøkt bekjempet, men det finnes fortsatt flere steder.

Ved etablering av g/s-vei er det viktig at dette håndteres forsvarlig.

ANDRE FORHOLD

Varsling ved trafikkomdirigering

Fra perioden da firefelts vei ble anlagt ved Svennes opplevde vi at E6 trafikken ble ledet over lokalveien, selv om dette i utgangspunktet skulle unngås. Noe trafikkomdirigering var også planlagt, men ikke kunngjort tydelig på forhånd. Det skjedde også ulykker som medførte at E6-trafikken omdirigert. Begge deler kan skje igjen når resten av E6 skal bygges ut.

Denne uventede eller plutselige trafikkøkningen skapte problemer for myke trafikanter som allerede var på lokalveien. Spesielt gjaldt dette skolebarn/barn. Selv med g/s-vei lang hele strekningen Biri – kommunegrensa vil det være behov for krysse lokalveien.

Vi ønsker derfor at det utredes:

- o) Varslingssystemer som informerer alle innbyggere langs lokalveien ved planlagte og uforutsette hendelser der E6-trafikken blir ledet over lokalveien.

Vann- og avløp på Biristrand

Det er i dag VA-anlegg kun i et begrenset område rundt Biristrand skole.

Det ville være gunstig om det kunne finnes en mulighet for å anlegge dette langs strekningen i forbindelse med den gravingen som skal gjøres.

Underveis i prosessen har vi hatt dialog med Gjøvik kommune der de ønsker at vi fremmer forslag om dette.

- p) Utrede muligheten for å anlegge VA-anlegg i forbindelse med graving som gjøres på strekningen Roterud - Vingrom. Kontaktperson i Gjøvik kommune er Bjørn Kullsvehagen, teknisk drift.

Medvirkning

Biristrand trafikksikkerhetsgruppe vil gjerne bidra i den videre prosessen med lokalkunnskap og utforming av ulike tiltak langs fv330 dersom dette er ønskelig.

Vedlagt

følger bilder av trafikkfarlig forhold, punkter og strekninger

Med hilsen

Biristrand trafikksikkerhetsgruppe

Jan Erik Nyhus

sign.

Hans Opsahl

sign.

Ingvild Kleven

sign.

Lars Julius Bjørnstad

sign.

Per Kristian Tranberg

sign.

NEDENFOR FINNES BILDER AV

TRAFIKKFARLIGE PUNKTER OG
STREKNINGER

Biri – nord for eksisterende gang- og sykkelvei



Trafikfarlig å ferdes her !

Svennes



Her er det ikke plass til myke trafikater !!



Utkjøring ved Biri Pukk v/Svennes
Her går store biler både sør- og nordover. I bakgrunnen er en støttemur, her er veien veldig smal.

Farlig for bilister, og i særlig myke trafikanter.



Roterud
Dårlig og feil drenering fører til overflatevann og ødeleggelse av veiskulder. Vannet blir ikke drenert under veien.

Toppen av Mehlumsbakken

Svingete med doble autovern.
To busser kan ikke passere hverandre her.
Skolebarn må gå denne strekningen for å komme til busstopp

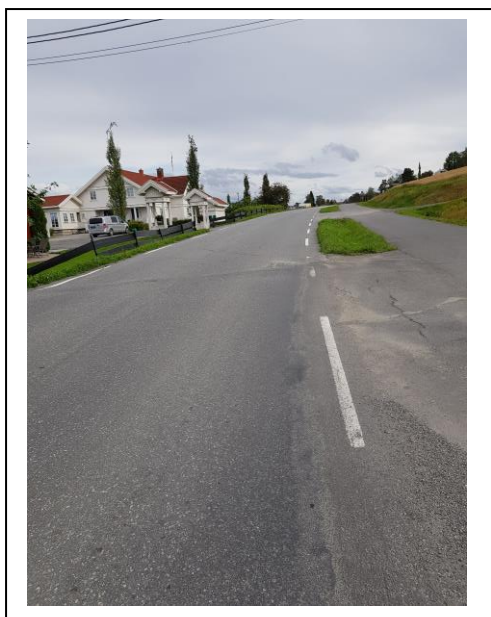


Nåværende g/s-vei har ikke gatelys.
Myketrafikanter blir blendet.
Farlig for barn å krysse i mørket.



Nordre avslutning av
nåværende g/s-vei.

Svært farlig for barn å fortsette
sykkelturen nordover.
De må krysse veien rett foran
svingen.



Forhøyning i veien v/Tranberg

Når større kjøretøy med henger kjører over
her smeller det kraftig.

Asplan Viak AS
Postboks 295
2305 Hamar

asplanviak@asplanviak.no

Vår ref.: 921171/1997

Deres ref.: MARTORSE 19/2388-13

Oslo, 5. september 2019

Saksansvarlig advokat: Erik S. Aasland

Høringsuttalelse til utkast til planprogram og oppstart av reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove og reguleringsplan for avlastet E6

Vi representerer Food Folk Norge AS.

Food Folk Norge AS har som eier av eiendommen gnr 200 bnr 1890 i Lillehammer kommune, mottatt varsel om oppstart og høring av planprogram for reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og reguleringsplan for avlastet E6. På eiendommen, som ligger på Strandtorget innenfor planområdet for avlastet E6, er det etablert en McDonald's familierestaurant. På vegne av Food Folk Norge AS vil vi derfor gi noen innspill til planarbeidet.

I utkast til planprogram er det opplyst at det skal arbeides med flomsikker kryssombygging ved Strandtorget og fjerning og tilbakeføring av restarealer av nåværende E6. På Strandtorget er det etablert en rekke publikumsrettede virksomheter. Det er derfor viktig at ombyggingen av krysset skjer slik at gode atkomstforhold med bil til virksomhetene på Strandtorget blir opprettholdt, også i anleggsfasen.

Når det gjelder arbeidet med flomsikring, må det tas hensyn til bebyggelsen på Strandtorget. Flomsikringen må utføres slik at de bebygde arealene ikke blir mer utsatt. Om mulig bør flomsikring utføres slik at det kommer de bebygde arealene på Strandtorget til gode.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Ræder AS

Ole Fredrik Melleby
advokat
ofm@raeder.no

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Deres referanse
Inger Nes – Asplan Viak

Saksbehandler
Anders Dalseg

Vår referanse
19/00196-40

Dato
04.07.2019

Svar; VARSEL OM OPPSTART OG HØRING AV PLANPROGRAM – REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD – LILLEHAMMER GRENSE (- STORHOVE)

Eidsiva Nett AS (EN) har ingen innvendinger mot foreslått planprogram for omtalte strekning. EN har imidlertid infrastruktur på strekningen som det må tas hensyn til. Dette i form av høy- og lavspenningslinjer og kabler samt nettstasjoner med mer.

Det er allerede innledet dialog med Nye Veier med hensyn til dette, men bare på et overordnet plan i denne omgang. Dette arbeidet må intensiveres videre i planarbeidet og vi forutsetter at Nye Veier tar kontakt i forbindelse med dette slik at det ikke skaper forsinkelser i realiseringen av prosjektet.

Som det er omtalt i punkt 6.1 i planprogrammet er det viktig at konfliktområder kartlegges og omtales i reguleringsplanen.

Enkelte tiltak kan ta tid med hensyn til prosjektering, bestilling og montasje, vi har også et ønske om å skape minst mulig konsekvenser for våre kunder i byggeprosessen. Tidlig involvering er derfor viktig.

I tillegg til eksisterende infrastruktur vil tiltaket som følger reguleringsplanen kunne utløse behov for tilknytning til vårt nett i ukjent grad, i hovedsak vegbelysning. Nye uttakspunkter bør derfor også kommenteres i planen eller i dialog direkte med EN. Om det legges opp til ladestasjoner for privatbiler eller offentlig transport/lastebiler er dette også av interesse å få kartlagt. Riggplasser og andre større laster bør også avklares tidlig.

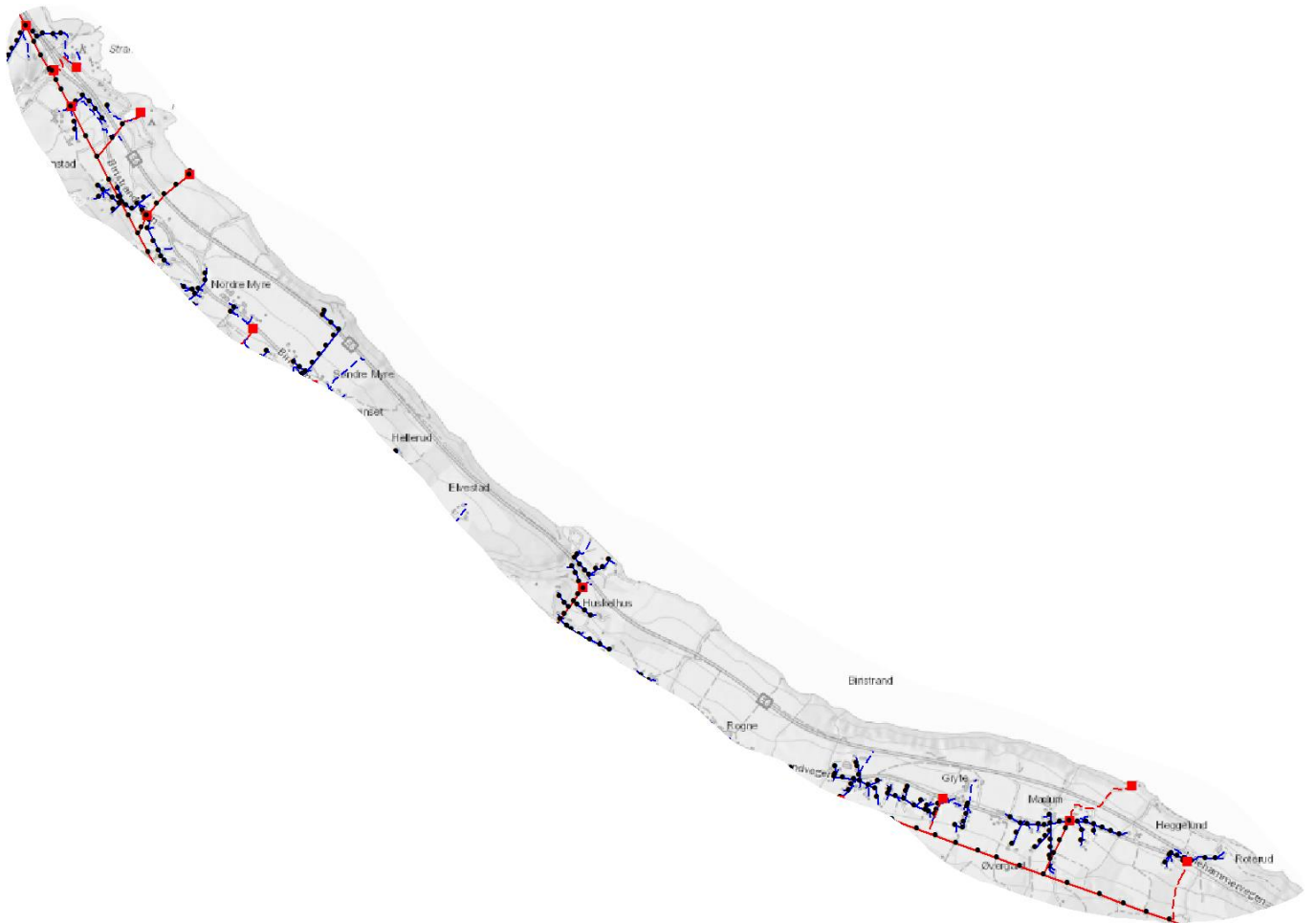
På grunn av interne lagringsrutiner er ikke medvirkningsportalen benyttet.

Med vennlig hilsen
Eidsiva Nett AS

Anders Dalseg
Planingeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

NB! Ved svar på dette brevet benyttes referanse: **19/00196-40**



Figur 1 Det er i hovedsak nett som krysser ny trase som vil kunne komme i konflikt med ny E6. Kartet er unntatt offentlighet.

Lillehammer kommune
Postboks 986

2626 LILLEHAMMER

Deres referanse
MARTORSE
19/2388-13

Saksbehandler
Anders Dalseg

Vår referanse
19/00196-42

Dato
05.07.2019

Svar: Varsel om oppstart og høring av planprogram - Reguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik)- Storhove og Avlastet E6

Eidsiva Nett AS (EN) har ingen innvendinger mot foreslått planprogram for omtalte strekning. EN har imidlertid infrastruktur på strekningen som det må tas hensyn til. Dette i form av høy- og lavspenningslinjer og kabler samt nettstasjoner med mer.

Det er allerede innledet dialog med Nye Veier med hensyn til dette, men bare på et overordnet plan i denne omgang. Dette arbeidet må intensiveres videre i planarbeidet og vi forutsetter at Nye Veier tar kontakt i forbindelse med dette slik at det ikke skaper forsinkelser i realiseringen av prosjektet. Som det er omtalt i punkt 6.1 i planprogrammet er det viktig at konfliktområder kartlegges og omtales i reguleringsplanen.

Enkelte tiltak kan ta tid med hensyn til prosjektering, bestilling og montasje, vi har også et ønske om å skape minst mulig konsekvenser for våre kunder i byggeprosessen. Tidlig involvering er derfor viktig.

I tillegg til eksisterende infrastruktur vil tiltaket som følger reguleringsplanen kunne utløse behov for tilknytning til vårt nett i ukjent grad, i hovedsak vegbelysning og ventilasjon i forbindelse med tunell. Nye uttakspunkter bør derfor også kommenteres i planen eller i dialog direkte med EN. Om det legges opp til ladestasjoner for privatbiler eller offentlig transport/lastebiler er dette også av interesse å få kartlagt. Riggplasser og andre større laster bør også avklares tidlig.

På grunn av interne lagringsrutiner sendes dette som e-post, men svaret vil også bli lastet opp i medvirkningsportalen.

Med vennlig hilsen
Eidsiva Nett AS

Anders Dalseg
Planingeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

NORSK ORNITOLOGISK FORENING
AVDELING OPPLAND
FYLKETS FUGLEVERNFORENING

Postadresse: Postboks 87, 2601 LILLEHAMMER

Innbetalinger: Bankkontonr.:78740660631



Øyer 31.08.2019

Nye Veier AS

Varsel om oppstart og høring av planprogram – reguleringsplan for E6 Roterud – Lillehammer grense (Stor-Hove).

Vi viser til utsendt høringsbrev 01.07.2019.

Framlagte planprogram er basert på en prinsippløsning om firefelts E6 på hele strekningen, fastsatt i gjeldende kommunedelplan.

I forbindelse med kommunedelplan-prosessen har Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland hatt en del merknader. Vi mener at flere av disse ikke er tilstrekkelig avklart, samtidig som vi har merket oss noen vesentlige endringer i det planprogrammet som nå er framlagt. I denne forbindelse vil vi spesielt kommentere ny bru over Lågen mot Hovemoen. Alternativ tunnel (merket gult i plandokumentets pkt. 6.2.2) gjør det mulig med ei kortere og rett bru over elva, og dermed et noe friere valg av brutype. Vi ser fordeler i en slik endring, men vil - som tidligere - påpeke nødvendigheten av å begrense skadevirkningene mest mulig. Den nye bruforbindelsen er et stort inngrep i de sentrale deler av et naturreservat med alvorlige konsekvenser både for miljø og det rent estetiske. Her vil vi spesielt poengtere:

- Pilarer og utfyllinger i Lågen må unngås, og midlertidige fyllinger i vassdraget må begrenses mest mulig.
- Brutype og konstruksjon skal minimere fare for kollisjon med fugl. Barrierevirkning må i størst mulig grad unngås.
- Brua må ikke lyssettes. Støyskjerm på brua bør vurderes.
- Anleggsperioden må bli så kort som mulig og bør i utgangspunktet skje mellom 15. juni – 15. september (jf. høringsdokumentet).

Gjennom arbeidet med kommunedelplanen fikk vi forvisninger om at ei betongbru kan bygges med langt spenn uten pilarer i elva, og med en enkel konstruksjon uten stor barrierevirkning for fugl som naturlig forflytter seg opp og ned langs vassdraget. Såfremt ei trebru kan anlegges etter de samme prinsipper, vil vi ikke ha merknader til et slik materialvalg.

Den planlagte brua kommer i fysisk konflikt med Statnett sine to 300 kV høgspennlinjer, dvs. at disse må legges om. Dette er svært skjæmmende linjer midt gjennom Lågendeltaets fineste øylandskap, og har klare negative virkninger på deler av fuglelivet. Det siktes her til bl.a. kollisjonsfare for vannfuglarter som beveger seg mye opp og ned langs elva, spesielt i forbindelse med matsøk og under trekket vår og høst. Både ender og svaner er funnet skadde eller døde etter slike påflygninger. Vi ser det som svært viktig at disse linjene legges om, og

at det her velges en løsning med kabellegging i brua, eller kabel i elvebunnen. De miljømessige gevinstene ved å få lagt disse linjene i kabel er så store at de fullt ut forsvarer de merkostnadene som dette innebærer.

Som vi har påpekt i tidligere uttalelser er vi sterkt kritiske til gang- og sykkelveger som legges ut i strandsonene. Lågendeltaet er allerede hardt presset når det gjelder ferdsel og ulike aktiviteter, noe som beviselig gir negative utslag for fuglelivet. For at Lågendeltaet naturreservat skal beholde sine kvaliteter – jf. verneformålet - må forvaltningen av de tilgrensende områdene innrettes i forhold til dette, dvs. at det ikke legges til rette for økt menneskelig aktivitet i de sårbare kantsonearealene hvor den biologiske produksjonen er størst. Dette må også være et viktig prinsipp utenfor vernede områder. Når det legges opp til en sammenhengende gang- og sykkelveg på fylling i Mjøskanten mellom Vingrom og Øyresvika, får vi ei strandsoner på ca. 5 km hvor det ikke blir grunnlag for oppfostring av et eneste kull med vannfugl. Og situasjonen er mye den samme på strekningen sør for Vingrom.

Norges fuglefauna er i dag i sterk endring. Hele 2/3 av våre arter er mer eller mindre i tilbakegang og ca. 1/3 av artene står i dag på den nasjonale rødlisten. Dette er arter som går mot utryddelse om vi ikke greier å stoppe de negative faktorene som i dag gjør seg gjeldene. Våtmarksfugl utgjør en relativt høy prosentandel av de truede artene, der drenering og utfylling av våtmark anses som en av de største trusselfaktorene. Derfor må denne utviklingen snus, og all vår kunnskap om dette må i langt større grad inn i de beslutninger som skal tas. Dette bør være et tankekors i en arealplanlegging som vi gjerne ønsker å benevne som "bærekraftig."

I planprogrammet ser vi forslag om hvordan ny strandsoner kan opparbeides for å skape naturlig variasjon. Vi er ikke imot at dette gjøres, men effekten i forhold til fugleliv og biologisk mangfold vil dessverre bli liten pga stor menneskelig forstyrrelse og løshundproblematikk, slik vi har erfart på andre turstier i nærområdet.

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

Vi vil til slutt støtte opp om utarbeidelse av en kompensasjonsplan for Lågendeltaet naturreservat, med bl.a. vern av erstatningsarealer og andre kompensierende tiltak.

For Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland

Jon Opheim
(leder)

**NORSK ORNITOLOGISK FORENING
AVDELING OPPLAND
FYLKETS FUGLEVERNFORENING**

Postadresse: Postboks 87, 2601 LILLEHAMMER

Innbetalinger: Bankkontonr.:78740660631



Øyer 03.09.2019

Nye Veier AS

**Varsel om oppstart og høring av planprogram – reguleringsplan for E6 Roterud –
Lillehammer grense (Stor-Hove).**

Tilleggsuttalelse

Vi viser til vår uttalelse av 31.08.2019 og vil gjerne få komme med følgende tillegg:

Ved Vingrom blir deltaet til Rinna elv berørt av kryssløsningen i hovedalternativet. Dette deltaet er preget av flere typer inngrep i senere tid, men har fortsatt restverdier - både botanisk og som rasteplass for fugl under trekket, jf. kommunedelplan for E6 Biri-Vingrom.

Alternativ kryssplassering sør for Rinnas utløp er en bedre løsning for naturmangfoldet. For øvrig er ikke utredning av konsekvenser for naturmangfold nevnt i kapittelet om Vingrom, noe vi antar er en forglemmelse.

For Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland

Jon Opheim
(leder)

Lillehammer, 29. august 2019

Lillehammer Sentrum Drift AS - merknader til varsel om oppstart og høring av planprogram-reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og reguleringsplan for avlastet E6.

1. INNLEDNING

Det vises til planprogram for E6 Roterud – Storhove og avlastet E6 ved Lillehammer, med frist for merknader innen 5. september 2019. På vegne av Lillehammer Sentrum Drift AS (heretter LSD), inngis herved merknader som følger, i det disse etter vårt syn er så vidt viktige at de må hensyntas i hele planprosessen.

Våre merknader er knyttet til kryssløsninger, spesielt ved Øyresvika. Et fullverdig kryss her er av helt sentral betydning for tilgjengeligheten til og fra Lillehammer sentrum.

2. FULLVERDIG KRYSS I ØYRESVIKA

LSD er bekymret for tilgjengeligheten til og fra Lillehammer sentrum ved at ny E-6 ikke planlegges med fullverdig kryss i Øyresvika.

Øyresvika må ha avkjøringsmuligheter både sørfra og nordfra.

Slik planene nå foreligger innebærer det at hvis en kommer nordfra, og "bommer" på avkjøringen i Hovemoen, må en helt til Vingrom (muligens enda lenger sør hvis krysset blir flyttet), før avkjøring kan foretas. Dette vil være svært skadelig for trafikken inn til Lillehammer sentrum.

Konsekvensen ved valg av halvkryss vil være til å endre attraktiviteten for Lillehammer sentrum og Strandtorget. Fokuset vedrørende utvikling og fortetting av handels- og næringsområder inn mot hovedveger, vil bli flyttet lenger nord. En flytting av trafikken nordover vil dessuten medføre et enda sterkere press på jordvernet i Hovemoen-området.

En annen konsekvens av et alternativ med kun en fullverdig avkjørsel i nord, vil være en større belastning i den allerede overbelastede Fåberggata. Kjører man av i nord vil det for mange være naturlig å kjøre opp til Gudbrandsdalsvegen og ta

Fåberggata sørover. Dette siden traseen virker raskere på kartet, og mange GPS'er automatisk vil velge denne ruta. Denne traseen er allerede sprengt og det vil være problematisk å belaste denne mer. Her vil både kollektivtrafikken, utrykningskjøretøy og de som jobber med vareleveranse være skadelidende.

Med kun ett fullverdig kryss, plassert i nord, vil det også by på problemer med tanke på samfunnssikkerhet. Ny Regional Brannstasjonen blir lokalisert nord i byen og med allerede begrensninger på bytrasèene (Fåberggata overbelastet og Storgata med enveiskjøring nordover), vil det bli et problem for utrykningskjøretøy at det ikke er fullverdig kryss med avkjøringsmuligheter nordfra i Øyresvika. Sykehuset på Lillehammer ligger også slik til at det vil være naturlig å velge Øyresvika ved avkjøring til Lillehammer for de som kommer nordfra, hva enten det er publikum eller utrykningskjøretøyer.

3. AVSLUTNING

Tilgjengelighet til og i byen er en av de viktigste faktorene for at en by skal være pulserende, økonomisk bærekraftig og et godt sted å bo, jobbe og oppholde seg. Ved omlegging av E6 til vestlig trasè, trues denne tilgjengeligheten markert. De negative effektene av dette valget må minimaliseres i størst mulig grad.

Handelsnæringen er den største næringen i Lillehammer kommune. En omsetningsnedgang, særlig i sentrum og på Strandtorget, vil definitivt true mange arbeidsplasser, herunder mange arbeidsplasser for ufaglærte, i vår kommune. Det er derfor meget viktig å ivareta tilgjengeligheten til Lillehammer med en fullverdig kryssløsning i Øyresvika, i tillegg til allerede planlagt fullverdig kryss i Hovemoen.

Vi minner igjen om at et levende bysentrum er viktig for hele kommunen.

Lillehammer 04.09.2019

Kjetil Schonhowd
Styreleder (sign)
Lillehammer Sentrum Drift AS

Til Nye Veier

Foreløpig innspill fra Vingrom grendeutvalg for Planprogram E6 Roterud – Storhove

Vingrom grendeutvalgs rolle

Vingrom Grendeutvalg ble etablert på 1980-tallet etter initiativ fra Lillehammer kommune. Vingrom Grendeutvalg skal arbeide for å bevare og utvikle det gode bo- og oppvekstmiljøet i bygda, samt motivere/involvere grendas beboere til aktivt å delta i grendeutviklingen. Utvalget overtar ikke oppgaver som på en hensiktsmessig måte allerede ivaretas av lag og foreninger i bygda, men kan være et samarbeidsorgan som fremmer alle gode fellesinteresser. Grendeutvalget arbeider for tiltak i grenda etter initiativ fra grendas beboere og kan drøfte og avgi uttalelser om alle saker som angår: trafikk, boligbygging, næringsliv, friluftsanser og andre saker som angår lokalsamfunnet. E6-utbyggingen er en slik sak. I prosessen med revidering av arealplan koordinerte Vingrom Grendeutvalg et felles innspill fra flere aktører: Foreldrearbeidsutvalget (FAU) i Vingrom, Vingrom Idrettslag, Vingrom Sangkor, Burma Vel, Spakerud Vel. Hovedmomenter fra dette innspillet, som er relevant for E6-utbygging vil bli omtalt her. Det gjelder bydelssentrum, Vingromdammen og trafikksikre fylkesveier. Se eget vedlegg (A).

Vingrom nå og i fremtiden

Vingrom er i Lillehammer kommunes arealplan foreslått som et bydelssentrum. Dette er et begrep vi kan kjenne oss igjen i og ser som positivt. Vingrom er både et godt sted å bo i dag, og det er et sted i vekst. Det er de senere årene lagt til rette for boligbygging i Vingrom og stadig flere flytter hit, også mennesker uten tidligere tilknytning til stedet. At Vingrom oppleves attraktivt også for de uten tidligere relasjoner til stedet mener vi tyder på at Vingrom sees på som et attraktivt sted å bosette seg. Dersom et nytt Mjøspsykehus legges ved Mjøsbrua vil Vingrom, sammen med Søre Ål, være det stedet i Lillehammer som er nærmest sykehuset og der ansatte vil kunne bosette seg, særlig om det tilrettelegges for bedre kollektiv transport og bedre sykkelveier.

Det tar ikke mer enn 19 minutter fra Vingrom til Birkebeineren Skistadion, men vi har egne løyper, både i bygda og på fjellet og trekker helst dit. Herfra har vi sammenhengende skiløyper til både Oslo og Jotunheimen. Vi har skøytebane ved barnehagen og de siste årene også på Mjøsa. Isen var i vinter tryggere her enn på Vingnes. Ungene våre lærer seg både skøyter og ski helt fra barnehagealder med både lysløype og skøytebane rett utenfor gjerdet, laget og vedlikeholdt på dugnad. Noen minutter fra skolen ligger Rinna og Vingromdammen, der barna på barneskolen svømmer året rundt. I Vingrom er det også både gressbane for 11-fotball og kunstgressbane.

Vingrom er et trafikk-knutepunkt og oppleves å ha stadig økende mengde harde trafikanter: Vestlandstrafikk over Torpaåsen går via Vingrom og vi er alt for ofte omkjøringsvei for E6-trafikk. Fylkesveiene er mye brukt til trening for både syklist, ruller og lokalbefolkning i tillegg til å være skolevei og vei til og fra fritidsaktiviteter. Dessverre er farten høy, og det mangler noen kilometere med gang- og sykkelvei, samt belysning og sikre kryssinger av vei.

Det er nok vanskelig for de fleste av oss i Vingrom å se at ny firefelts E6 kan bidra med noe positivt for oss som bor her. Ny og bredere vei, samt nytt, stort kryss vil forsyne seg grovt av områder som i dag benyttes til landbruk, næringsareal, boligformål, skole- og fritidsaktiviteter. Byggeperioden vil mest sannsynlig skape utfordringer for oss som benytter lokalveien til daglige gjøremål: både for næringsdrivende, bønder, skoleelever, idrettslag og alle andre som bare skal en tur på butikken, på fotball- eller skitrening eller besøke noen i nabolaget. Likevel er det nok enighet om at protester mot ny E6 er bortkastede ressurser og ikke vil medføre en bedre hverdag for lokalbefolkningen. Det vi må bruke våre ressurser på er på å prøve å forstå konsekvensene av hva utbyggingen medfører. Dette for at vi tidlig nok i prosessen kan forstå og formidle hvordan dette vil påvirke livet vårt her i Vingrom og være aktivt med i dialogen rundt hvordan fremtiden vår skal bli. Vi mister mye, men ønsker sterkt å kunne fortsette å bo og leve godt her i Vingrom.

Medvirkning

Som regel er det slik at man må ha skoen på for å kjenne hvor den trykker. Vi som bor og arbeider i Vingrom kan nok både si hvor skoen trykker i dag, og hvor den vil trykke i årene som kommer. Både under utbyggingsperioden og når ny E6 er åpnet. Men vi må da ha nok fakta til å se hva som er tenkt av fremtidige løsninger og bli involvert på en konstruktiv måte i det videre planarbeidet. Og vi må diskutere mulige løsninger med de som sitter på kunnskap om høyre- og venstre-begrensninger i løsningsforslag slik at vi bruker ressurser på å diskutere løsninger som er gjennomførbare. Vi treffes så hardt av denne E6-utbyggingen at vi må involveres, og forventer å bli involvert, på et tidlig tidspunkt, før store beslutninger fattes som vil påvirke vår bo-, arbeids- og livssituasjon her i Fremtidens Vingrom.

Medvirkningsportalen er et godt initiativ for å samle innspill. Men slik vi ser det er dette et passivt samhandlingsalternativ. Så lenge det er opp til de ulike berørte å melde inn sine innspill på eget initiativ, mener vi at det er fare for å overse konsekvenser og løsninger. Slik vi blant annet opplevde at skjedde ved midtdelerprosjektet på dagens E6; der man først etter ferdigstilling erfarte konsekvensene for utrykningskjøretøy og økt trafikkbelastning på lokalveien. Vi mener Nye Veier bør ha en mer aktiv tilnærming til identifisering og involvering av berørte parter og involveringen av disse i arbeidsmøter for, i fellesskap med entreprenør og fagfolk, å komme frem til gode løsninger for lokalbefolkningen.

Lokalveinettet: fremkommelighet og trafiksikkerhet

Utbyggingsperioden er anslått å vare 5 år. Basert på tidligere erfaring forventer vi en økning av trafikken på lokalveien i denne perioden. Vingrom rammes ofte av omkjøringstrafikk fra E6. Etter utbyggingen er vi også bekymret for at bompenger på E6 vil forskyve mer trafikk på lokalveien, og forflytte trafikken gjennom sentrum til fylkesvei 330 dersom sørlig kryssalternativ velges. Vi ser også for oss at raskere fremkommelighet på E6 vil kunne øke trafikkmengden via Vingrom på FV250. Det er da ikke lenger plass på veien til myke trafikanter. Det er derfor viktig for oss at tiltak for å sikre både myke trafikanter og fremkommelighet for Vingroms innbyggere gjøres før selve utbyggingen iverksettes.

For strekningen nord for Vingrom er Mjøstråkk, Pilegrimsleden og skolevei et eget punkt i Nye Veiers liste over viktige momenter å ivareta i planarbeidet. For strekningen Roterud – Vingrom er disse fraværende. Mjøstråkk fortsetter sør for Vingrom. Det gjør også Pilegrimsleden. Og skoleveien. Disse punktene må derfor inn også for denne delen av strekningen. Vi mener myke trafikanter må sikres i forkant av byggestart ved å etablere gang- og sykkelvei med belysning på strekninger der myke trafikanter i dag må bevege seg i selve veibanen.

Det er behov for gang- og sykkelvei sørover fra Joker Vingrom. Den må være belyst. Det er behov for fotgjengerovergang ved Joker Vingrom slik at beboere på østsiden av FV330 kan krysse over til gangvei på en trygg måte. Det er behov for trafiksikker kryssing av FV250. I dag er det et fotgjengerfelt, men tunge trailere kommer fort ned bakken, og føret er ofte glatt, særlig på vinterstid. Det er behov for gang- og sykkelvei langs Torpaveien. Det bør vurderes nedsatte fartsgrenser på FV330 og FV250. Det bør avsettes arealer for gang-/sykkelvei fra nye byggefelt og til nytt bydelssentrum ved Jevnebakken, i tillegg til at sikker ved ned til skole og Vingromdammen.

Trasévalg

Viser til befarings med Nye Veier i desember 2018 der vi i Vingrom synliggjorde viktige områder for oss å bevare på strekningen mellom kommunegrensen mot Gjøvik og Vingnes gjennom presentasjon av berørte aktører. Se vedlagt referat fra befarings (vedlegg B).

Kryss

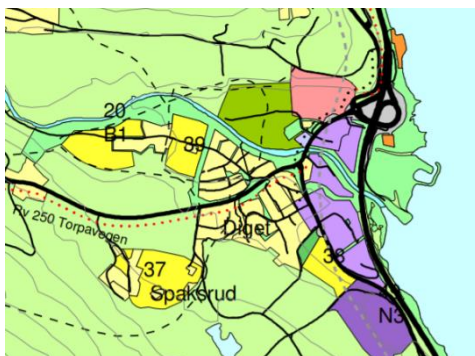
Informasjonen om de to ulike alternativene er så godt som fraværende. Det å skulle gjøre vurderinger og mene noe om disse er derfor utfordrende. Samtidig ser vi at de ulike kryssalternativene vil gi ulike negative konsekvenser for de som blir berørt; for noen vil et sørlig alternativ gi færrest negative konsekvenser, for andre vil det være det nordligste. For å kunne bedre beskrive konsekvensene av de ulike kryssene vil vi ha behov for mer detaljert informasjon om hvor disse helt konkret vil kunne bli plassert. Vi ber om å få tilgang til slik informasjon snarest mulig. Vi vil da kunne si noe om hvordan de ulike kryssalternativene påvirker lokalmiljøet.

Fra innspillene til Lillehammer kommunes revidering av arealplan

Vi foreslår et todelt/utvidet bydelssentrum, med området rundt Rema 1000 regulert til næring og boligfortetting, med området rundt Jevnebakken regulert til handels- og servicenæring og boligfortetting, snuplass for buss og akebakke. Vi foreslår bedret tilgang til friarealene ved Vingromdammen både fra nord (dagens adkomst) og fra sør (fra Jevnebakken via friarealer ved Loe). Vi foreslår avsetning av arealer til gang- og sykkelvei fra nye boligområder til Jevnebakken. Vi foreslår trafiksikker kryssing av FV250 (undergang) og gang- og sykkelvei langs FV330 og evt også FV331.

Slik vi ser det vil det være positivt at området reguleres til næring, men vi tror ikke dette vil være egnet for alle funksjoner tenkt til et bydelssentrum: et sted for handel (dagligvare og apotek for eksempel), service (for eksempel frisør) og møteplasser (kafe eller utemøtesteder) for lokalbefolkningen.

Kommunen eier i dag området som heter «Jevnebakken» og ligger rett ved Joker Vingrom. Dette var i arealplan av 2011 (venstre skisse) regulert for boligformål (36) og etter det vi forstår også med snuplass for buss. I dagens forslag (høyre skisse) er dette foreslått regulert til næring (N2):

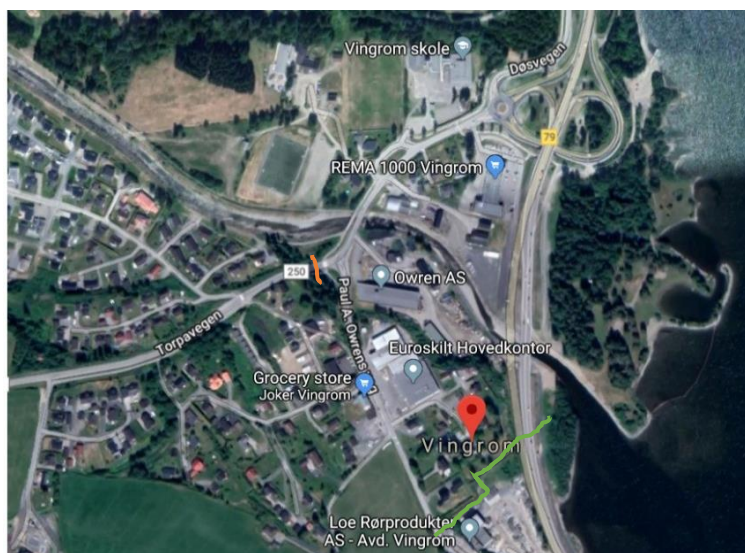


Vårt forslag er at vi i Vingrom får et todelt/utvidet bydelssentrum, men som knyttes sammen gjennom trafikkisikringstiltak. Som følge av utbyggingen av E6, og grunnet muligheter i nær fremtid ved å velge et ubebygde område som bydelssentrum foreslår vi å opprettholde regulering av området rundt Rema 1000 som næringsområde, og samtidig regulere N2 til bydelssentervirksomhet. Det vil gi mulighet til fortetting og næringsvirksomhet dersom dagens boligeiere i fremtiden ønsker å selge sine eiendommer.

Vi mener at de 3-4 etasjers lettstelte boligene som ble foreslått i området rundt Rema bør kunne oppføres i søndre del av Jevnebakken. Her kan man tenke seg for eksempel frisør eller annen virksomhet i første etasje. Ved å bevare deler av dette området (nordre del) som i dag benyttes som akebakke vil det skapes mulighet for fysisk aktivitet og møteplass for barn, ungdom og barnefamilier i et sentrum.

Den planlagte snuplass for buss som tidligere er omtalt bør da legges rett ved Fylkesveien. Det er i dag ikke trafikkisikre busstopp i dette området. Ved å legge en snuplass for buss hit, vil beboere i leilighetene ha enkel tilgang til kollektivtrafikk og øvrige busspassasjerer vil få trafikkisikre forhold. Ved økte mengde pendlere mellom Mjøsbyene, vil bedre tilrettelagt kollektivtrafikk inn til Lillehammer skystasjon kunne øke andel kollektivreisende og redusere andelen biler i sentrum. Enkel adkomst hit fra nye byggefyllt bør vurderes.

Videre mener vi at det bør sikres trafikkisikker tilgang til Vingrom skole via FV250 (orange strek), men vi mener at det også bør legges til rette for trafikkisikker tilgang til Mjøsa fra Jevnejordet og via for eksempel det friarealet som befinner seg langs Loe (grønn strek). Det bør kunne bygges en gangbro over Rinna slik at det i Vingrom blir mulig å komme seg til Vingromdammen både sørfra og nordfra. Det vil også kunne gi en fin runde for kortere turer og fysisk aktivitet for alle aldre. Det vil gi en langt bedre opplevelse enn slik adkomsten er i dag.



Vi foreslår at det settes ned en gruppe med representanter fra Vingrom som kan konkretisere våre ønsker rundt hvordan dette området best kan benyttes til beste for lokalbefolkningen.

Vingromdammen

Vingromdammen er mye brukt – hele året og av både innbyggere i Vingrom, men også av andre. Skoler i Lillehammer legger blant annet både dagsturer og overnattingsturer til Vingromdammen. Vi frykter at E6-utbyggingen vil spise opp deler av arealene og gå ut over dette området som er det

eneste friarealet vi har i kommunen på vestsiden av Mjøsa sør for Vingnes. Etter at skøytebanen i år er flyttet fra Vingnes til Vingrom ser vi økt trafikk av flere enn lokalbefolkningen – og nå også på vinterstid. I dag er det skøytebane, båtslipp, sted for strand-, vann og sandaktiviteter, for gateløp og Vikingleir. Dette er en perle som må bevares og utvikles.

I tegnekonkurransen avholdt i barnehage og skole i fjor var det mange flotte forslag til videre bruk av badedammen. Blant mange forslag var det ønske om brygge, gjestebrygge, flytebrygge, stupetårn, båtplasser ved Badedammen, klatrepark, hundepark, kiosk, Tuftepark, bålplass/gapahuk for familieturer på vinterstid, skatepark, sykkeløype, mer gateløp, tretoppfytte, aktivitetspark, stolper for stolpejakt, stupetårn eller vannsklie og skikkelig vedlikehold av Vingromdammen (også ryddet for mudder).

Vi mener atkomsten må bevares og bedres nordfra og at den også bør etableres sørfra, via nytt bydelssentrum ved Jevnebakken.

Støy

For beboere langs E6 er støy allerede i dag et problem. Økt fartsgrense, økt trafikk, samt bredere vei vil gjøre avstanden til E6 kortere for mange og i tillegg øke støyen. Det vil være viktig at støytiltak ivaretas, slik at vi ikke blir enda mer støyutsatt. Det kan være tiltak som å bygge inn veien med miljøtunnel eller andre tiltak.

Oppsummering

Det må identifiseres lag og berørte parter i Vingrom som blir aktive medspillere i å finne de best mulige løsningene for Vingrom både i utbyggingsfasen og etter etablering av ny E6 både når det gjelder valg av kryss, valg av trasé, trafikksikringstiltak, nærmiljø, friluftsområder etc.

Det må tas hensyn til trafikksikkerhet langs fylkesveinettet og anlegges belyst gang- og sykkelvei der dette ikke allerede er etablert.

Bevaring og videre utvikling av bydelssentrum Vingrom og Vingromdammen må ivaretas.

Det må gjennomføres nøyaktige målinger og gode støytiltak for både bygge- og etableringsfasen.

Anette Røsjorde

Vingrom Grendeutvalg

leder

Vingrom Grendeutvalg

Foreldrearbeidsutvalget(FAU) i Vingrom

2607 Vingrom
31. mars 2017

Til

Lillehammer kommune

Innspill til revidering av trafikksikkerhetsplaner og kommunedelplaner, herunder arealplan

Det er i tidligere innspill fra Vingrom og Vingar grendeutvalg synliggjort utfordringene langs Fylkesvei 330 og 331.

I dette skrivet vil vi i hovedsak belyse utfordringer knyttet til FV250, Torpaveien, i Vingrom. Her er det særlig kryssing av veien ved Rinna Bru, samt utfordringer for myke trafikanter langs veien ovenfor nyetablert gang- og sykkelvei langs FV 250 (denne går opp til Jevneveien) vi vil fokusere på.

Bygging av midtdeler mellom Biri og Vingrom er nå ferdigstilt. Omkjøringer om Vingrom under byggingen har synliggjort og forsterket flere utfordringer vi som bruker veiene i Vingrom opplever i det daglige.

Når over 80% av alvorlige trafikkulykker skjer utenfor bykjernen og opplevd og faktisk sikkerhet er viktige forutsetninger for at barn og voksne skal velge å være myke trafikanter så forventer vi å finne konkrete tiltak for å nå målet om økt transportsykling og økt fysisk aktivitet i kommunenes trafikksikkerhets- og kommunedelplaner. Nå revideres mange av disse planene, og vi vil derfor be kommunen vurdere langsiktige og kortsiktige mål og tiltak for å tilrettelegge for økt fysisk aktivitet på veiene også i Vingrom: gjennom store og små tiltak for helhetlig gang- og sykkelnett og trafikksikker vei. Veiene benyttes ikke bare av innbyggere i Vingrom, men stadig flere syklist og rullerulleskiløpere benytter veien gjennom Vingrom til både transport og trening.

Myke trafikanter langs FV250

Trafikktettheten har økt betydelig de senere årene. En stor del av trafikken er tungtransport. Fartsgrensen øker fra 40 til 60 rett etter avkjøring til Elveskaret, og til 80 litt lenger oppe i bakken. Dette er erkjent i Lillehammer kommune ved at barn som har skolevei uten gang- og sykkelvei får skoleskyss. Boligfeltet Diget er ferdigstilt. Det

igangsettes nå videre utbygging av boliger i nabofeltet Spakerud. Her er utbygger pålagt bygging av gang- og sykkelvei innenfor området som utbygges. Det vil da kun være behov for en kort tilknytning mot boligene over for at disse barna, som i dag får skoleskyss grunnet særlig trafikkfarlig vei, skal kunne gå trygt til skolen.

I kommunens arealplan 2011-2024 er det planlagt gang- og sykkelvei langs FV250, som en videreføring av dagens gang- og sykkelvei. Det er ukjent for oss hvilken tidshorisont som gjelder for bygging av denne.

I tillegg til skolebarn benyttes FV250 av myke trafikanter til både transport og trening, det være seg syklist, rulleraskiløper, hester og gående. Vi har fått tilbakemeldinger fra mange brukere av veien på trafikkfarlige situasjoner i 60-sonen, både som følge av akselerasjon over fartsgrensen oppover, men særlig som følge av for sen nedbremsing nedover. Tungransport, vinterføre og sen nedbremsing er ingen god kombinasjon. Vi vil derfor be om at det utvidelse av 40-sonen og vurdering av fartsdumper.

Kryssing av FV250 ved Rinna bru

Stadig flere barn benytter den nye gang/sykkelstien som går langs FV 250. Kryssingen av FV250 ved Rinna bru er det farligste på denne skoleveien. I tillegg må nevnes at en av butikkene i Vingrom også ligger slik til at mange må krysse FV 250 usikret ved Rinna Bru.

I området ved skolen ligger også barnehagen, fotballbanen, skistadion og klubbhus slik at mange mennesker benytter seg av området ved skolen store deler av døgnet. I dag er det kun beboere i Elvskaret som kan komme seg til disse stedene uten å krysse FV 250.

Utfordringen har vært belyst flere ganger: gjennom orienteringsmøte den 23.4.2003 i kommunestyresalen belyste Vingrom Grendeutvalg ønske om forgang i saken, og siden har den vært nevnt ved flere anledninger til både kommune og Vegvesen.

I perioder der E6 sørgående er omdirigert via Vingrom har det vært flere ulykker grunnet manglende overholdelse av vikeplikt. Vi ber også om at det vurderes skilting før sørgående omdirigert trafikk for å unngå flere ulykker i krysset FV330/FV250.

Øvrige utfordringer i Vingrom – kirkeparkering, fart og friluftsområdet Badedammen

Adkomst til og parkering ved Vingrom kirke er utfordrende grunnet vann som har gravet ut deler av veien. Vi ber om at kommunen vurderer mulige tiltak.

Beboere langs Elvskaret opplever at bilister holder for høy fart, og det bes om at det vurderes tiltak som ny skilting og fartsdumper for å bidra til økt trafikksikkerhet.

Badedammen i Vingrom har vært et populært friområde i Vingrom. Dette har forfalt noe de senere årene blant annet grunnet manglende rydding og søppeltømming. Dette er et flott område for både skole og barnehage, i tillegg til at det benyttes sommer- og vinterstid for tilgang til og opphold ved Mjøsa. Vi ber om at det legges til rette for fortsatt god utnyttelse av dette området både i arealplan og i videre E6-utbygging.

Konklusjon

Vingrom Grendeutvalg og FAU Vingrom ber om tidsplan for bygging av gang- og sykkelvei langs FV250. Dette vil kunne medføre innsparing av penger på skoleskyss for barn i dette området som i dag har krav på dette. Videre ber vi om forlenget 40 sone på FV250, inntil det er etablert gang- og sykkelvei på strekningen. Vi minner også om allerede innmeldte behov for FV330/331 – gang- og sykkelvei mot Gjøvik og mot Lillehammer, regulering av fartsgrenser og vurdering av fartsdumper for økt trafikksikkerhet, samt skilting og utbedring av buss-stopp.

Videre ber vi om at det blir satt i gang utredning og kostnadsberegning av bygging av planfri kryssing av FV 250 ved Rinna Bru.

Vi ber også om vurdering parkeringsforhold ved Vingrom kirke og vurdering av trafikksikkerhetstiltak i Elveskaret.

Til slutt ber vi om ivaretagelse av Badedammen i Vingrom som vårt Mjøsnære friluftsområde.

Vingrom grendeutvalg

FAU Vingrom

Anette Røsjorde

Kåre Skrugstad

Leder

Leder

Møte i Vingrom 9.12.18 for å forberede møte med Nye Veier 12.12.18 kl 1330 (start på Sangerhuset).

Tilstede: Erik Hov, Ole Christian Skundberg (Idrettslaget), Fredrik Jørgensen (FAU), Arne Magnus Bakke, Anette Røsjorde (Vingrom Grendeutvalg), Kristian Owren, Thorstein Ouren, Borghild Ouren (Vingrom Grendeutvalg), Hans Rindal

Vi ser for oss å forsøke å få frem utfordringer for Vingrom, sett med flere briller. Vi representerer innbyggere fra FAU, Idrettslag, campingdrivere, utbyggere, grunneiere, næringsvirksomhet med flere. Vi skal også gå i dialog med Kirken og høre om de kan delta på møtet onsdag.

Vi deler utbyggingen i tre faser:

1. Før utbygging (fokus: bl.a. trafiksikkerhet)
2. Under utbygging (fokus: bl.a. anleggsområder)
3. Etter utbygging/ny firefelt (fokus: se momenter under)

Momenter for dialog med Nye Veier (utdypes i neste punkt):

Støy

- Måling av støy før ombygging – og etter – i tillegg til automatiske beregninger
- Plan for støytiltak?

Støv og forurensning av luft

- Gjelder både for skoleområde og Badedam, samt hus og næring

Trafiksikkerhet

- Måling av trafikkmengde - myke og harde

Omkjøring via lokalvei

- Konsekvenser for myke og harde trafikanter
- Varsling for lokalbefolkningen
- Lukking av bommer etter omkjøringsperioder

Bussholdepasser

- Mangelfullt skilta, flere holdeplasser er midt i veien

Adkomst til Mjøsa for grunneiere, rekreasjon, båt, næring, vanningsanlegg/vannpumpehus

Rettighet til vann

Campingplassiere

Badedammen

Båtslipp

Innløsning av eiendom

- Må reguleringsplanen ligge til grunn?
- Rettigheter til vann – for å opprettholde gammel rett til vannet (fisking etc)

Møtet med Nye Veier – huskepunkter for de viktigste momentene:

Støymålinger – kontrollmåling etterpå?

- Beregninger for i dag og etterpå, konsekvenser og tiltak, kreve kontrollmålinger i tillegg

Trafikksikkerhet:

- Måling av myke og harde trafikanter før og etter ombygging
- Omkjøring via lokalveien i byggeperioden og etterpå
- Bompengeplassering
 - o ikke mellom Vingrom og Lillehammer – gir ikke økt trafikk?
 - o Mellom Vingrom og Biri – gir økt trafikk?
- Undergang Torpaveien FV 250 ifm omkjøring via lokalveien - økt trafikk og kryssbehov
- Busstopper
- Rulleski, syklist
- Omkjøring via lokalveien

Badedammen

- Adkomst for gående og kjørende fungerer fint i dag (parkering ved Rema – ny undergang – skilting dårlig)
- Miljøverndepartementet eier Badedammen. Utsettingsplass og molo: adkomst dit eies av Hans Rindal. Noe eies av kommunen – mot rensesanlegget.
- Konsekvenser: støv, forurensning ved salting, avkjørselsrampe tar hvor mye plass?
- Rekreasjon for hele Lillehammer, skoleaktiviteter, skoleturer på kveldstid, bading på vinterstid for skolen, svømmedyktighet, idrettslagsaktiviteter, naturen som spiskammers, fisking, sportsfiskeforeningen, samlingspunkt, barnehagen, friluftsarealer – kun disse
- Båtplass som følge av utfylling?

Grunneierproblemstillinger:

- Kullen ved kirken fjernes, masser ved kirken fylles mot Mjøsa
- Naturlige stoppesteder og tursti
- Veien langs Mjøsa må kunne tåle en flom
- Vannpumpehus – kunne
- Kunne sette ut båter
- Fiskevarp – kulturminneinnspill – lågåsildfiske
- Strandsonen tilbakeføres? Ny molo?
- Underganger store nok til framtidens traktorer og septikbiler
- Allmennhetens adgang til vannet
- Undergangen Roligheten – skal den være med? Hytten (Ullhammer) fjernes?
-

Stoppepunkter på befaringsdelen Stranda camping/Bakke Camping (næring)

- Kommunegrensen mot Gjøvik (Kristian Ouren)
- Bakke camping (Arne Magnus Bakke)
- Bø busstopp/Molo (Borghild Ouren)
- Joker busstopp (Anette)
- Badedammen (Ole Christian Skundberg/ Fredrik Jørgensen)
- Undergang Ouren (Thorstein Ouren)
- Vingrom Kirke – overgang? (Morten Halling?)
- Undergang Hov (Erik Hov)
-

Morten Halling (kirkevergen) – invitere med. Anette tar kontakt.

Invitere til nytt møte – med noen som har erfaringer fra utbyggingen sørover og dialogen med Nye Veier. Håvard Elstrand? Hans Rindal følger opp. Anette kaller inn til nytt møte slik at vi kan forberede skriftlig(e) innspill til Nye Veier iht deres tidsplan.

Referent: Anette Røsjorde, Vingrom Grendeutvalg

Vingrom Grendeutvalg

Foreldrearbeidsutvalget (FAU) i Vingrom

2607 Vingrom
31. mars 2017

Til

Lillehammer kommune

Innspill til revidering av arealplan for Lillehammer kommune

Bakgrunn

Vi viser til tidligere innsendte høringsinnspill til arealplan, samt kronikk:

22.10.2015 fra Vingrom og Vingar grendeutvalg der det fremmes forslag om gang- og sykkelvei mellom Gjøvik og Lillehammer som tiltak for økt trafiksikkerhet og økt fysisk aktivitet, samt vedlegget «Mjøstråkk» som er et faktaark om bruk og brukere av FV330 og FV331

26.10.2016 kronikk trykket i GD om 10-minuttersbyen og grendene

22.12.2016 fra 5 grendeutvalg (Fåberg, Rudsbygd, Vingrom, Vingar og Saksumdal) i Lillehammer kommune der det uttrykkes ønske om bedre lokal medvirkning i planarbeidet, økt fokus på livet utenfor 10-minuttersbyen samt avklaring av definisjoner som grend, bydel og sentrum som grunnlag for bedre planforståelse

31.03.2017 fra Vingrom grendeutvalg og FAU Vingrom skole om blant annet behov for tryggere kryssing av og trafiksikring langs FV250 i Vingrom

Som tidligere nevnt sitter befolkningen i grendene og bydelene på informasjon om behov, utfordringer og løsninger for innbyggere lokalt. Og vi både vil og kan bidra til å gjøre de politiske beslutningene bedre gjennom økt involvering i planarbeidet. Vi takker for at Planavdelingen aktivt har involvert oss i utarbeidelsen av denne arealplanen. Vi opplever at vi blir tatt med i dialogen og at mange av våre innspill lyttes til.

Tema for dette innspillet

I dette skrivet vil vi vil vi svare på planavdelingens spørsmål til oss om hvor sentrum av Vingrom er og hva slags aktivitet vi mener bør legges dit. Videre vil vi gjenta et par innspill vi tidligere har spilt inn og som vi opplever ikke er tilstrekkelig vektlagt i planarbeidet (utvikling av Vingromdammen og trafiksikkerhet langs fylkesveier).

Vingrom – et bydelssenter?

I skriv av 22.12.2016 ba vi om en tydeligere definisjon av hvilke deler av Lillehammer kommune som er hva – slik at det både blir lettere å lese plandokumenter og å vite hvilke man skal komme med innspill til. Vi takker for at begrepene er tydeliggjort gjennom forslag til arealplan. Vingrom er foreslått som et bydelssentrum. Dette er et begrep vi kan kjenne oss igjen i og ser dette som positivt. Vingrom er både et godt sted å bo i dag, og det er et sted i vekst.

Det er de senere årene lagt til rette for boligbygging i Vingrom og stadig flere flytter hit, også mennesker uten tidligere tilknytning til stedet. At Vingrom oppleves attraktivt også for de uten tidligere relasjoner til stedet mener vi tyder på at Vingrom sees på som et attraktivt sted å bosette

seg. Dersom et nytt Mjøssykehus legges ved Mjøsbrua vil Vingrom, sammen med Søre Ål, være det stedet i Lillehammer som er nærmest sykehuset og der ansatte vil kunne bosette seg, særlig om det tilrettelegges for bedre kollektiv transport og bedre sykkelveier.

Vingrom er et trafikk-knutepunkt og oppleves å ha stadig økende mengde harde trafikanter: Vestlandstrafikk over Torpaåsen går via Vingrom og vi er alt for ofte omkjøringsvei for E6-trafikk. Med bompengestasjon mellom Biri og Vingrom ser vi også for oss økning av bilister som ønsker å slippe bompenger. Fylkesveiene er mye brukt til trening for både syklist, rullerulleskøiere og lokalbefolkning i tillegg til å være skolevei og vei til og fra fritidsaktiviteter. Dessverre er farten høy, det mangler noen kilometre med gang- og sykkelvei, samt belysning og sikre kryssinger av vei.

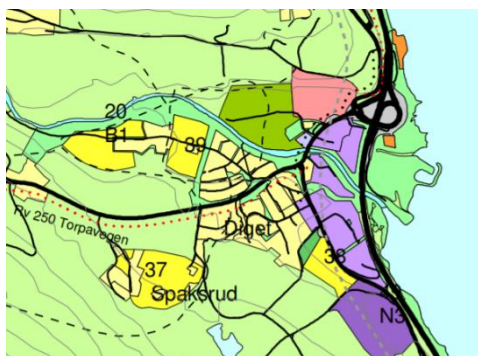
Det tar ikke mer enn 19 minutter fra Vingrom til Birkebeineren Skistadion, men vi har egne løyper, både i bygda og på fjellet og trekker helst dit. Herfra har vi sammenhengende skiløyper til både Oslo og Jotunheimen. Vi har skøytebane ved barnehagen og de siste årene også på Mjøsa. Isen har i år vært tryggere her enn på Vingnes. Ungene våre lærer seg både skøyter og ski helt fra barnehagealder med både lysløype og skøytebane rett utenfor gjerdet, laget og vedlikeholdt på dugnad. Noen minutter fra skolen ligger Rinna og Vingromdammen, der barna på barneskolen svømmer året rundt.

Vi mener Vingrom allerede har mye av det som bør være i et bydelssenter, og tenker at arealplanen er et godt utgangspunkt som grunnlag for en helhetlig videre utvikling.

Hvor bør bydelssenteret ligge?

På planavdelingens folkemøte i Vingrom ble det skissert tre mulige løsninger; dagens planforslag (rett ved Vingrom skole, E6 og dagens Rema 1000), Jevnebakken (ved Joker Vingrom) eller en fordeling av funksjoner. På et åpent ettermøte i Vingrom ble dette diskutert. Dagens planforslag gir mulighet for regulering av boligtomter til næringsvirksomhet eller tettere bebyggelse enn det er i dag. Kommunen sa at ingen vil måtte selge, dersom de ikke ønsker. Om 100 år kan i prinsippet området være slik det er i dag. Men om få år vil ny firefelts E6 være bygget, med fart på minst 110 km/t. Slik vi ser det vil det være positivt at området reguleres til næring, men vi tror ikke dette vil være egnet for alle funksjoner tenkt til et bydelssentrum: et sted for handel (dagligvare og apotek for eksempel), service (for eksempel frisør) og møteplasser (kafe eller utemøtesteder) for lokalbefolkningen.

Kommunen eier i dag området som heter «Jevnebakken» og ligger rett ved Joker Vingrom. Dette var i arealplan av 2011 (venstre skisse) regulert for boligformål (36) og etter det vi forstår også med snuplass for buss. I dagens forslag (høyre skisse) er dette foreslått regulert til næring (N2):



Vårt forslag er at vi i Vingrom får et todelt bydelssentrum, men som knyttes sammen gjennom trafikksikringstiltak. Som følge av utbyggingen av E6, og grunnet muligheter i nær fremtid ved å velge et ubebygde område som bydelssentrum foreslår vi å opprettholde regulering av området rundt Rema 1000 som næringsområde, og samtidig regulere N2 til bydelssentervirksomhet. Det vil gi mulighet til fortetting og næringsvirksomhet dersom dagens boligeiere i fremtiden ønsker å selge sine eiendommer.

Hva ønsker vi av handel, service og møtested i bydelssenter Vingrom?

Det ble på folkemøtet fortalt at Jevnebakken er planlagt regulert til industri/lager/tilsvarende. Dette er midt i et område med mange skolebarn og nær eksisterende og nye boligfelt. Vi ønsker absolutt ikke slik virksomhet så nær. Det er allerede regulert til denne typen virksomhet i grustaket lenger sør. Vi mener dette må være tilstrekkelig. Det er per nå ikke planer om å benytte allerede regulert område til regulert virksomhet ut fra det vi er kjent med. Det er også flere deler av Vingrom som i dag er regulert til industri. Er det mulig å fortette industrivirksomhet hit?

Vi er derimot svært positive til lettere næring og boliger i Vingrom. Vi opplever etterspørsel etter lettstelte boliger for eldre og andre som ønsker slike. Mange vil da kunne fortsette å bo i sitt nærmiljø uten å måtte flytte til byen når behov for en mer lettstelt hverdag oppstår. Vi mener at de 3-4 etasjers lettstelte boligene som ble foreslått i området rundt Rema bør kunne oppføres i søndre del av Jevnebakken. Her kan man tenke seg for eksempel frisør eller annen virksomhet i første etasje. Ved å bevare deler av dette området (nordre del) som i dag benyttes som akebakke vil det skapes mulighet for fysisk aktivitet og møteplass for barn, ungdom og barnefamilier i et sentrum.

Den planlagte snuplass for buss som tidligere er omtalt bør da legges rett ved Fylkesveien. Det er i dag ikke trafikksikre busstopp i dette området. Ved å legge en snuplass for buss hit, vil beboere i leilighetene ha enkel tilgang til kollektivtrafikk og øvrige busspassasjerer vil få trafikksikre forhold. Ved økte mengde pendlere mellom Mjøsbyene, vil bedre tilrettelagt kollektivtrafikk inn til Lillehammer skystasjon kunne øke andel kollektivreisende og redusere andelen biler i sentrum.

Videre mener vi at det bør sikres trafikksikker tilgang til Vingrom skole via FV250, men vi mener at det også bør legges til rette for trafikksikker tilgang til Mjøsa fra Jevnejordet og via for eksempel det friarealet som befinner seg langs Loe. Det bør kunne bygges en gangbro over Rinna slik at det i Vingrom blir mulig å komme seg til Vingromdammen både sørfra og nordfra. Det vil også kunne gi en fin runde for kortere turer og fysisk aktivitet for alle aldre. Det vil gi en langt bedre opplevelse enn slik adkomsten er i dag.

Vi foreslår at det settes ned en gruppe med representanter fra Vingrom som kan konkretisere våre ønsker rundt hvordan dette området best kan benyttes til beste for lokalbefolkningen.

Vingromdammen – Badedammen i Vingrom

Vingromdammen er som nevnt mye brukt – hele året og av både innbyggere i Vingrom, men også av andre. Skoler i Lillehammer legger blant annet både dagsturer og overnattingsturer til Vingromdammen. Vi frykter at E6-utbyggingen vil spise opp deler av arealene og gå ut over dette området som er det eneste friarealet vi har i kommunen på vestsiden av Mjøsa sør for Vingnes.

I dag benyttes det som sagt nesten daglig av Vingrom barnehage og Vingrom skole – hele året. Etter at skøytebanen i år er flyttet fra Vingnes til Vingrom ser vi økt trafikk av flere enn lokalbefolkningen – og nå også på vinterstid. I dag er det skøytebane, båtslipp, sted for sand-, vann og strandaktiviteter, for gateløp og Vikingleir. Dette er en perle som må bevares og utvikles.

I tegnekonkurransen avholdt i barnehage og skole i fjor var det mange flotte forslag til videre bruk av badedammen. Blant mange forslag var det ønske om brygge, gjestebrygge, flytebrygge, stupetårn, båtplasser ved Badedammen, klatrepark, hundepark, kiosk, Tuftepark, bålplass/gapahuk for familieturer på vinterstid, skatepark, sykkelløype, mer gatelys, tretoppfytte, aktivitetspark, stolper for stolpejakt, stupetårn eller vannsklie og skikkelig vedlikehold av Vingromdammen (også ryddet for mudder).

Vi mener atkomsten må bevares og bedres nordfra og at den bør etableres sørfra, via nytt bydelssentrum ved Jevnebakken. Det bør etableres en kreativ gruppe med representanter fra Vingrom som kan bidra i arbeidet med utviklingen av Vingromdammen.

Trafikksikre fylkesveier i Vingrom

Her vil vi vise til utdypende argumentasjon i tidligere innsendte innspill og bare kort oppsummere behovet her. Minner om at Vingrom ofte rammes av omkjøringstrafikk fra E6. Den siste tiden har det vært svært ofte. Det er da ikke lenger plass på veien til myke trafikanter.

Det er behov for gang- og sykkelvei sørover fra Joker Vingrom. Den må være belyst. Det er behov for fotgjengerovergang ved Joker Vingrom slik at beboere på østsiden av FV330 kan krysse over til gangvei på en trygg måte. Det er behov for trafikksikker kryssing av FV250. I dag er det et fotgjengerfelt, men tunge trailere kommer fort ned bakken, og føret er ofte glatt, særlig på vinterstid. Det er behov for gang- og sykkelvei langs Torpaveien.

Det bør avsettes arealer for gang-/sykkelvei fra nye byggefelt og til nytt bydelssentrum ved Jevnebakken, i tillegg til at sikker ved ned til skole og Vingromdammen.

Konklusjon

Vi foreslår et todelt bydelssentrum, med området rundt Rema 1000 regulert til næring og boligfortetting, med området rundt Jevnebakken regulert til handels- og servicenæring og boligfortetting, snuplass for buss og akebakke. Vi foreslår bedret tilgang til friarealene ved Vingromdammen både fra nord (dagens adkomst) og fra sør (fra Jevnebakken via friarealer ved Loe). Vi foreslår avsetning av arealer til gang- og sykkelvei fra nye boligområder til Jevnebakken. Vi foreslår trafikksikker kryssing av FV250 (undergang) og gang- og sykkelvei langs FV330 og evt også FV331.

Vi som bor her blir gjerne med i videre idearbeid for utvikling av bydelssentrum Vingrom.

Til:

Gjøvik kommune postmottak@gjovik.kommune.no

Lillehammer kommune postmottak@lillehammer.kommune.no

Oppland Fylkeskommune postmottak@oppland.org

Kopi: firmapost-ost@vegvesen.no

Trafikksikkert lokalmiljø langs fv. 330 og 331, samt rv. 4. Forslag om sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Lillehammer og Gjøvik.

Vingrom- og Vingar Grendeutvalg samt Biristrand trafikksikkerhetsgruppe legger i samarbeid frem følgende forslag;

Det etableres en sammenhengende gang- og sykkelvei mellom sykkelbyene Lillehammer og Gjøvik, langs fylkesvei 330/331 og riksvei 4.

Lillehammer og Gjøvik er begge definert som sykkelbyer, med målsetning om å tilrettelegge for økt bruk av sykkel som transportmiddel. Vi mener derfor at forslaget bør være et naturlig langsiktig mål for begge kommunene. Alle pågående og kommende veiprosjekter, kan da være med å bidra mot dette langsiktige målet.

- Situasjonen i dag langs fv.330 og 331 med økt bruk og manglende sideareal for myke trafikanter, medfører etter vårt syn at veien ikke lenger kan klassifiseres som trafikksikker.
- Med sammenhengende sykkelvei mellom Mjøsbrua og Lillehammer, vil en oppnå en bedre tilrettelegging for syklende og gående på fv. 330 og 331.
- På kort sikt må målet være å oppnå trafikksikker skolevei i alle grendene som samsvarer med den økte bruken av lokalveiene.
- Som en del av Mjøstråkk bør det legges bedre til rette for syklister på strekningen Mjøsbrua - Gjøvik

Vi anmoder derfor Lillehammer og Gjøvik kommune om:

- **Å be Oppland fylkeskommune om å prioritere fylkesvei 330 og 331 for utbedring med sammenhengende gang og sykkelvei.**
- **Å stille krav til Statens vegvesen om trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei 330 og 331 ved planlegging og utbygging av 4 felts E6 samt utvidelse av riksvei 4.**

UTFORDRINGER LANGS FYLKESVEI 330 OG 331

Eksempler på myke trafikanter som er brukere av fylkesvei 330 og 331:

- Skole-elever fra flere barneskoler må benytte veien som skolevei.
- Veien brukes til transportsykling til og fra arbeid eller ungdomsskole- og videregående skole.
- Barn og voksne som bor langs veien benytter den til nødvendig transport gåing og sykling for å besøke venner, gå til/fra busstopp, nærbutikk etc i nærområdet. I tillegg benyttes veien til fysisk fritidsaktiviteter som turgåing, løping, sykling etc
- Beboere og idrettsmiljøer, spesielt sykkel og rulleskiløpere.
- Syklister som sykler den 250 km lange sykkelruten «Mjøstråkk», som går rundt Mjøsa.

Eksempler på økt trafikkbelastning på fv. 330 og 331:

- Veien vil benyttes som omkjøringsvei i anleggsperioden for utbygging av 4 felts E6. I forbindelse med omkjøring vil det gjennomsnittlig kjøre 12200 kjøretøy og av disse 1500-2500 tungtransport i døgnet på lokalveien som ikke har en standard for denne trafikkbelastningen
- Ved ulykker på E6 som omkjøringsvei
- Brukt til avlastningsvei ved høytidstrafikk og helger, også når det ikke er skiltet
- Økt lokal trafikk fra bilister som ikke tør kjøre på E6 pga høy fart og stor trafikk.

Utfordringene langs begge fylkesveier, i form av trygg skolevei og trafiksikkerhet for myke trafikanter, er relativt like langs hele strekningen Biri-Lillehammer. Spesielt bruken som omkjørings- og avlastningsvei oppleves av mange beboere som svært belastende. Dette fordi det da oppstår en kombinasjon av ekstremt stor trafikk, inkludert mange tunge kjøretøy/vogntog, som skal dele vegbane med myke trafikanter inkludert barn/unge/eldre som har nedsatt trafikkforståelse.

UTFORDRINGER LANGS RIKSVEI 4

Det er ikke lov for syklister (og myke trafikanter) å ferdes på Rv 4 fra Mjøsbrua og til Gjøvik. De er henvist til sykkelrute som følger lokalveier i området. Disse går ikke parallelt med riksveien. Dette fører til at sykkelveien blir svært utfordrende, da lokalveiene både er kronglete og har til dels bratte stigninger i enkelte områder.

TIDLIGERE PLANLAGTE ELLER GJENNOMFØRTE TILTAK

Fylkesvei 330:

På Biri er det tidligere etablert ca. 2 km gang- og sykkelvei fra Skrinnhagen skole og sørover.

I forbindelse med pågående bygging av ny E6 er det gjort noen trafikksikkerhetstiltak på strekningen Biri - Vingrom:

- På Biristrand er det blitt anlagt 4 km gang- og sykkelvei på strekket sør og nord for Biristrand skole, men uten belysning. For skolebarna oppleves gang- og sykkelveien utrygg. Mange barn må også krysse fylkesveien i høst- og vintermørket for å komme til og fra gang- og sykkelveien.
- I Vingrom ble vegen kun utbedret rundt nærbutikken i sentrum. Det ble ikke tilrettelagt for fotgjengerfelt ved denne utbedringen, så kryssingen av veien under omkjøringsperioden (når man måtte krysse nord- og sør-gående E6-trafikk) opplevdes for mange som svært ugrei. Utbedringen tok ikke hensyn til landing og belysning for et eventuelt fotgjengerfelt. Andre foreslåtte tiltak (bl.a. trygging av busstopp) ble ikke gjennomført, og elever på ungdoms- og videregående skole står i veibanen inntil autovernet og venter på skolebuss.

Fylkesvei 331

Fra Vingnes til Øyresvika er det anlagt enkelte fartsdumper etter innbyggerinitiativ, men planlagt fortau, belysning og støyskjerming mot E6 er ikke gjennomført.

Erfaringer fra gjennomførte tiltak

Pågående og planlagt bygging av ny 4-felts E6, langs deler av denne strekningen, synliggjør derfor etter vår mening, en manglende helhetlig og oppdatert trafikksikkerhetsplan for fv.330 og 331 i forhold til den økte trafikkbelastning.

Ved en framtidig planlegging av utvidelse av riksvei 4 blir det viktig å tenke et helhetlig gang- og sykkelvei mellom Gjøvik og Lillehammer.

Utelatelse av belysning langs nyetablert gang- og sykkelvei gir redusert bruk og dermed redusert effekt av tiltaket. Det er viktig å prioritere belysning i etablering av nye gang- og sykkelveier, samt prioritere etablering av lys langs den nye gang- og sykkelveien på Biristrand.

TRAFIKKSIKKERHETS- OG KOMMUNEDELPLANER

Opplevd og faktisk sikkerhet er viktige forutsetninger for at barn og voksne skal velge å være myke trafikanter. Det er derfor viktig å finne konkrete tiltak for å nå målet om økt transportsykling og økt fysisk aktivitet i kommunenes trafikksikkerhets- og kommunedelplaner. Der finner vi få tiltak, om noen, som gjelder fylkesveiene.

Neste år revideres mange av disse planene, og vi ber derfor kommunene vurdere langsiktige og kortsiktige mål og tiltak for å tilrettelegge for økt fysisk aktivitet på fylkesveiene: gjennom store

og små trafikksikkerhetstiltak for å nå målet om et helhetlig sykkelnett og trafikksikker vei på strekningen.

FORSLAG TIL STRAKSTILTAK

Politiets kontroller viser at fartsgrensen (som er 60 sør for Joker Vingrom og 80 sør for Øyresvika) brytes kraftig. Vi støtter politiets plan og mener det bør gjennomføres flere fartskontroller.

Kombinert med smal vei og dårlig sikt på flere steder (svinger og bakker) mener vi det må vurderes tiltak som nedsatt fartsgrense, fartsdumper, speil ved utkjøringer og fotgjengerfelt.

I forbindelse med utbygging av forbikjøringsfelt og midtdeler mellom Vingrom og Øyresvika i Lillehammer kommune, vil dette igjen medføre omkjøring på fylkesveiene i en periode.

Det er også viktig at det er ryddighet i skilting av midlertidig endrede fartsgrenser for at trafikken skal respektere fartsgrensene. I forbindelse med omkjøring via fv 330 har det ved flere anledninger vært uklar skilting. I Vingrom har det over lengre tid vært 60 km nordover før BetoNor og 40 km sørover. Dette er meldt fra til Statens Vegvesen ved flere anledninger uten at det er korrigert.

Dette er en anledning til å iverksette tiltak som ikke bare letter omkjøringsperioden, men som kan bidra inn mot et langsiktig mål om sammenhengene gang/sykkelvei langs fv.330 og 331. Dette vil også være et ledd i utbedringen av et sammenhengende sykkelnett mellom sykkelbyene Gjøvik og Lillehammer.

Vi har samlet en del fakta i vedlagte folder. Den gir ytterligere informasjon om myke trafikanter som brukere av fylkesvei 330 og 331 og eksempler fra fartskontroller mm.

Lillehammer den 22. oktober 2015

Vingrom grendeutvalg

Asgeir Dahle

rosjorde@hotmail.com

(kontakt: Anette RøsJORde)

Vingar grendeutvalg

Asle Birkeland

aslebirk@gmail.com

Birstrand trafikksikkerhetsgruppe

Ingvild Kleven

ingvildkleven@gmail.com

Vedlegg.

MJØSTRÅKK VEST

Gang- og sykkelvei | Lillehammer - Gjøvik | Trygg trim utenfor bykjernen

Sykkelbyene

Lillehammer har vært sykkelby siden 2009 og Gjøvik siden 2010. Målet er å etablere en kultur der sykling blir et naturlig transportvalg for flere enn i dag.

Veien imellom byene

Fylkesvei 330 og 331 mellom Mjøsbrua og Lillehammer er 27 km lang. I dag er det fortau/gang-og sykkelvei på tilsammen 6 km. Trafikken varierer mellom 600 og 1000 biler i døgnet (ÅDT), og fartsgrensen er 40 - 80 kmt.). Veien er omkjørings-vei for E6, og ÅDT stiger i slike perioder til ca 12000.

Riksvei 4 går sørover fra Mjøsbrua til Gjøvik.

Trygg skolevei

Det er fire skoler langs veien mellom Vingrom og Biri, med tilsammen rundt 460 elever høsten 2015.

Trafikksikkerhet

I Oppland skjer ca. 80 % av alle trafikkuulykker utenfor tettbygd strøk, mens hele 87 % av drepte og hardt skadde skjer her.

Bare ulykker med "ikke uvesentlig" personskafe er tatt med i statistikken. Dette medfører at spesielt de mindre alvorlige ulykkene/skadene, er underrepresentert i skadetallene.



Distriktets farligste skolevei?

Politiet har hatt flere fartskontroller i 60-sonen ved Bakke i Vingrom. Ved to kontroller i 2014 ble mange stanset av politiet, de raskeste i hhv 88 og 120 km/t. Fylkesvei 330 og 331 forbi Vingrom er av Lillehammer definert som ikke særlig trafikksikker og elever får ikke skoleskyss (med unntak av omkjøringsperiode i forbindelse med midtdeleprosjektet på E6). Lillehammer kommune forventer at skolebarn, etter opplæring fra foresatte og skole, håndterer trafikkbildet på egenhånd fra 1. trinn dersom de bor kortere enn 2 km fra skolen, og 4 km fra 2. trinn.

Sykkelbyen Gjøvik

På spørsmålet om hva som skal til for at det blir syklet mer i Gjøvik, er det behovet for flere sykkelstier og sykkelstier som topper listen. Gjøvik har planer om å gjøre sykkelstien til et attraktivt transportmiddel gjennom et helhetlig sykkelnett som legger til rette for flere transportsyklister (til skole, arbeid og fritidsaktiviteter) med naturlige vegvalg og økt sikkerhet. Dette vil også kunne avlaste



Myke trafikanter

Følgende skoler og klubber har tilhørighet på strekket mellom Gjøvik og Lillehammer:

Vingrom skole - ca 105 elever

Birstrand skole - ca 44 elever

Skrinnhagen skole - ca 200 elever

Biri ungdomsskole - ca 115 elever

Redalen skole - ca 45 elever

Lundstein skole - ca 70 elever

Lillehammer videregående Skilinja - ca 20 elever

NTG Lillehammer langrenn og skiskyting - ca 80 elever

Lillehammer Cykleklubb ca 600 medlemmer

Raufoss og Gjøvik sykkelklubb - antall medlemmer -

Lillehammer Skiklubb ca 1200 medlemmer

Vingrom IL - skiskyting ca 50 aktive



vegssystemet, særlig i rushtiden.

Trygg skolevei - hvorfor og hvordan?

Barn som går og sykler til skolen legger grunnlaget for bedre helse, bedre miljø og ofte større trivsel. Undersøkelser viser at jo mindre trafikk barna blir eksponert for på skolevegen, og jo færre møtepunkter de har med trafikken, jo mer sannsynlig er det at de går eller sykler. I tillegg er det viktig at både barn og foreldre opplever skoleveien som trygg (<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=3031>).

Kommunen eller fylkeskommunen eier nær sagt alle skoleveier. Det er deres ansvar å bygge gang- og sykkelfelt, utbedre farlige kryss, sette opp belysning, lage opphevede gangfelt, etablere fartshumper eller sette ned fartsgrensen. Foreldre i samarbeid med skolen har ansvar for å gi trafikkopplæring og etablere gode holdninger og rutiner (tryggtrafikk.no).

– Selv om det er gjort mye godt arbeid, er det et langt stykke igjen før alle har en trygg skolevei, sier informasjonssjef Jon Berge hos If Skadeforsikring, som etterlyser en samlet, sentral plan for sikrere skoleveier det må gjøres noe med. Det kan dreie seg om svært trafikkerte veier uten gang- og sykkelsti, farlige eller manglende gangfelt og manglende belysning, sier Berge. (ANBNTB)

I henhold til vegnormalene bør det bygges gang- og sykkelvei når ÅDT overstiger 1000 og antall gående og syklende overstiger 50 i døgnet. (Kommunedelplan)

Trafikksikkerhet per 2015

Ulykkesstatistikk - "I Oppland skjer ca. 80 % av alle trafikkulykker utenfor tettbygd strøk, mens hele 87 % av drepte og hardt skadde skjer her." (jfr Gjøvik kommunes trafikksikkerhetsplan).

Objektive forhold ved vurdering av farlig vei er blant annet trafikk tetthet, vegdekke, bredde, veiskulder, fotgjengeroverganger, fartsdumper, lys, generell sikt, fartsgrense og årstidsrelaterede forhold som lys, sikt, føre og brøyting (jfr Rundskriv Udir-9-2003 og Ot.prp.nr. 46 (1997-1998)).

Fartsgrense sør og nord for Vingrom langs fylkesveien er 60/80. Det er ingen belysning langs veien. Heller



ikke langs nybygget gang- og sykkelvei på Biristrand. Veibredden gir ikke rom for myke trafikanter når to kjøretøy møtes, noe blant annet hjulspor utenfor asfaltert vei i forbindelse med midlertidig omkjøring fra E6 bærer preg av. På østsiden gir autovern og bratt skråning ikke rom for å gå utenfor veien. Grøften på vestsiden er også vanskelig å benytte for fotgjengere. Brøytekanter gjør det enda vanskeligere vinterstid. Flere steder på veien har svært dårlig sikt grunnet svinger og bakketopp, likevel opplever

daglige brukere av veien forbikjøringer (se ill. til høyre) i høy fart også på disse stedene. Det er ingen fotgjengerfelt langs veien, for sikker kryssing av vei. Flere av busstoppene er av Statens vegvesen vurdert til å være farlige og anbefalt utbedret før omkjøring. Dette har ikke skjedd.



Fartsgrense på FV330 i Vingrom overholdes ofte ikke (jfr politiets fartskontroller)

- ❖ 10:07 AM - 5 Oct 2014 1900: Fartskontroll på fv. 330 ved Vingrom. 11 FF og 3 anmeldelser med førerkortbeslag. Høyeste hastighet var 120 km/t i 60-sone.
- ❖ 8:49 AM - 11 Jun 2014: Fartskontroll fv 330 retn Vingrom; 9 ff og 1 anm/beslag i 60-sona (88 km/t). Alt for høy hastighet på stedet - flere kontroller fremover

Ved omkjøring fra E6 til FV 330 / 331 øker ÅDT fra 600-1000 til 7-12000 ÅDT. Med unntak av i byggeperioder er varslings tiden til lokalbefolkningen svært kort, om det i det hele tatt varsles. Det vil si at et barn kan gå til skolen i normal trafikk, men gå hjem midt blandt E6-trafikken. Tungtransporten på E6 består av ca 15 % av total trafikkmengde. Det er mange steder ikke plass til to passerende vogntog på veien, et av dem må da kjøre utenfor asfaltert vei. Ettersom det ikke er fotgjengerfelt langs veien, må fotgjengere håpe på at E6- trafikken stanser når man skal krysse veien. Det er ingen belysning langs veien, og ingen fartsdumper sør for BetonNor. Dette gir ofte mye høyere fart enn fartsgrensen tilsier. Ved flere steder er sikten svært dårlig. På vinteren gir glatte veier og brøytekanter ekstra utfordringer.

10-minuttersbyen og de levende grendene

Da vi fikk unger var vi ikke i tvil om at de skulle få vokse opp på et trygt lite sted, med nærhet til både natur og byliv. For oss ble valget Vingrom, dette krysset av fylkesveier mot nord, sør og vest. I Lillehammer – kommunen som tenkte så stort at de tok på seg et OL. Nå har synet blitt dårligere, som det gjerne blir med alderen. Blikket når ikke lenger enn en kilometer på flatmark nordover fra Bergsenghjørnet.

Jeg ser mot nord

Sitter ved kjøkkenbordet og ser mot nord. Der menneskene i 10-minutters-byen bor. Der alt skal skje innenfor 1 kilometer fra [Bergsenghjørnet](#) og alt kan nås innen 10 minutters gåing eller sykling fra Storgata og Skysstasjonen – eller til nød 10 minutter med buss i retning bydel Nord. Og jeg som trodde at [innspillene](#) sendt kommunen fra Vingrom grendeutvalg, Vingrom grendeutvalg og Biristrand trafiksikkerhetsgruppe skulle bidra til å løfte blikket opp og ut.

Attraktivitet om omland

Jeg har lest meg gjennom forslag til planprogram for Lillehammer kommune, der visjon og fokusområder for revisjon av kommunens arealplan og Byplanen er beskrevet. Nå skal vi bli attraktive og levende – både grendene og byen. Grendeutvalgene skal involveres. Jeg leser om Lillehammer som en drivkraft i den regionale utviklingen, som fylkeshovedstad, som et av flere sentre i Mjøsregionen og som en randsonerby til hovedstaden. Kommunen har et ansvar i forhold til sitt omland, står det, og ønsker økt oppkobling mot Oslo og tettere integrasjon rundt Mjøsa. Det skal legges til rette for flere arbeidsplasser gjennom næringsutvikling og utvidelse og forsterkning av rekreasjonsbeltet. Lillehammers befolkning skal oppleve livskvalitet og god helse, gode lokalsamfunn skal utvikles samtidig som barn og unge sikres gode oppvekstvilkår.

Spre vekst, men hvor?

Lillehammer kommune har flere føringer med seg inn i planarbeidet. Gjennom Byregion-programmet skal en utviklingsorientert region spre vekst i et større omland og koble sammen byene og områdene omkring, slik at man er beredt til å møte fremtidens utfordringer. Oppland Fylkeskommunes regionale plan for attraktive byer og tettsteder skal ha gitt økt kunnskap og bevissthet rundt hvordan disse bør utvikles for å bli mer attraktive. God bokvalitet og gode oppvekstvilkår kan skapes gjennom utvikling av muligheter, tilbud, møteplasser, tjenester og områder.

«Nå tuller vel kommunen?»

Spent leser jeg gjennom sidene som omhandler arealbruken i kommunen. Hvilke tiltak er tenkt for å skape attraktive og levende grender – med gode oppvekstvilkår, gode møteplasser, utvikling av folkehelse, tilrettelegging for næringsutvikling og nye arbeidsplasser, for bedre kollektivtilbud, for utvidelse av rekreasjonsbeltet og for økt oppkobling mot kommunens omland? Jeg finner tre – 3 – kulepunkter: vedlikeholdsveksten skal opprettholdes gjennom et variert boligtilbud. Og så skal det vurderes om LNFB-områdene (landbruk, natur og friluft) skal videreføres, eventuelt graderes. Nå tuller vel kommunen, tenker jeg. De andre fokusområdene må vel si mer. Men nei – det meste skal skje i retning Nord, med unntak av noen tiltak ved Strandpromenaden, Mesnaelva, Gropmarka og Nordseter. Og alt øst for Mjøsa.

Nord – hva med sør eller vest?

Litt nysgjerrig blir man jo da, når man ser mot nord – og lurer på hvorfor nord? Hva er galt med sør eller øst eller vest?

På nettet finner jeg en side om [bo-områder i Lillehammer](#). Der finner jeg bydel Nordre Ål, med Ekrom, Smestad og Kringsjø. Her har de godt etablerte bo-områder, sentral beliggenhet i forhold til sentrum og det meste av idrettsaktiviteter står det. For ikke å glemme kort veg til Birkebeineren Skistadion. Grenda Rudsbygd ligger også mot nord. Det mest attraktive der er Buvollen skole, som ligger idyllisk plassert og med flotte uteområder leser jeg. Ja, skole er viktig for levende og attraktive grender. At veien til Skeikampen er kort er uteglemt. Men det er jo en annen kommune.

Aksen – og båndbyen

Jeg søker videre. I kommunens forslag til [planprogram](#) finner jeg at det i aksen Søre-Ål – sentrum – Nordre Ål er mulig å lage en båndby med minst mulig transportavhengighet, muligheter for effektivt kollektivnett samt gang- og sykkeløsninger. Hva en båndby er for noe, vet jeg ikke, men i Sør kan man i hvert fall få muligheten til å bli transportuavhengig. Dessuten er det gode muligheter for hopp, de har Skogenhallen og fine turområder. Det vil si – sør-øst. Sør-vest er ikke med i denne Sør-Nord-aksen. Sør-vest befinner seg jo på «den andre siden», som det står i beskrivelsen av bo-områder.

Heller ikke inkludert

Hva så med øst og vest? I øst finner jeg bydel Vårsetergrenda og Røyslimoen. Noe av det beste ved denne bydelen synes å være den korte avstanden til Sjusjøen, turløypene til Birkebeineren og de gode bussforbindelsene opp fra sentrum. En populær bydel for både barnefamilier og sportsinteresserte står det. Men med hele 4 kilometer fra sentrum og motbakker i tillegg synes ikke denne bydelen å være inkludert i verken Aksen eller 10-minutters-byen.

Attraktive grender

Hva med vest da? I vest finner vi både bydelen Vingar og to levende og attraktive grender, som det så fint heter; Vingrom og Saksumdalen. Til Saksumdalen er det bare 15 minutter å kjøre og du kan bo blant bondegårder og barna gå på Saksheim skole eller barnehage. Står det. Kort vei til turområder er det nok ikke her heller. I hvert fall står det ikke omtalt. I Vingrom, 10 kilometer sør for Lillehammer, er det boligfelt med eneboliger, lokalbutikk, idrettslag, sangkor og egen barneskole. Heller ikke her synes det å være nærhet til løyper eller turområder.

Vingrom – grennd med muligheter

Som lettere inhabil kunne jeg selvsagt blitt veldig engasjert her og lagt til at Vingrom faktisk vil være den delen av kommunen som ligger nærmest et nytt sykehus dersom dette legges rundt Mjøsbrua. Vestlandstrafikk går også via Vingrom – over Torpaåsen. Kortere vei til både Hamar og Gjøvik har vi også. Fylkesveien er mye brukt til trening for både syklist, rullerulleskiløper og innfødte. Skal vi til Jørstadmoen så slipper vi unna køkaos i Lillehammer både til og fra jobb. Vi kunne selvsagt syklet. Men da risikerer vi helsen – med fartsgrenser på 60 og 80 km i timen - uten gateløp og uten gang- og sykkelvei er det tryggere med bil. Selv om flere av skolebarna må gå veien – den er ikke særskilt trafikkfarlig i sommerhalvåret sier kommunen. Birkebeineren Skistadion er også innenfor rekkevidde. Riktignok tar det 19 minutter fra Vingrom Skole, 10 minutter lenger enn fra Ekrom skole. Men – vi har egne løyper, både i bygda og på fjellet – så vi trekker helst dit. Og blir spreke i skjul. Utenfor Aksen og 10-minutters-byen. Og med sammenhengende løyper til både Oslo og Jotunheimen kan vi faktisk bli veldig spreke. Ungene våre lærer seg både skøyter og ski helt fra barnehagealder – med lysløype og skøytebane rett utenfor gjerdet, laget og vedlikeholdt på dugnad. Før barna på barneskolen bryter is og bader i Mjøsa. For dit tar det bare noen minutter å gå fra skolen. Og dit - har vi gangvei.

Lillehammers rolle

Lillehammer vil være en kommune med ansvar for mer enn bare seg selv. Kommunen vil ha en rolle i sitt omland i kraft av størrelse, beliggenhet og vekstmuligheter og vil som en del av Mjøsregionen bidra til å skape arbeidsplasser og forsterke rekreasjonsbeltet. Hvorfor fokuserer kommunen da på den ene kilometeren fra Bergsenghjørnet og nordover? Eller Aksen – fra Søre til Nordre Ål – hvis vi ser litt stort på det?

Sentrum + grender?

Kan ikke Lillehammer både jobbe med å skape et levende sentrum OG levende bygder? Ønsker vi ikke en levende Mjøsregion – der begge parter i et forhold kan få spennende jobber – og kanskje til og med sykle til og fra jobb – selv om det er både motbakke og landevei mellom bolig, jobb, skoler og fritidsaktiviteter? Det står ikke på innspill fra grendene, men det er langt til sentrum.

Rop som høres

Og vi må nok rope høyere. Kanskje har også hørselen blitt svekket med årene?

Anette Røsjorde

Vingrom

Til Lillehammer kommune

ved Byplansjef Inger Stubsjøen

Lillehammer 22.12.2016

Innspill til revidering av arealplan for Lillehammer kommune

Lillehammer kommune ønsker å engasjere et bredt spekter av befolkningen i arbeidet med planrevisjoner. Planprogrammet beskriver at kommunen skal vurdere hvordan blant annet grendeutvalg/bydeler skal medvirke i prosessen, og legger blant annet KS sitt idehefte «Hvordan involvere innbyggerne» til grunn. Her beskrives viktigheten av å etterstrebe tidlig medvirkning. «Innspill fra befolkningen kan bidra til at viktig informasjon kommer på bordet, slik at beslutningene som fattes blir bedre» skriver kommunen videre.

Samarbeid på tvers av grender

Denne utfordringen tar vi nå samlet fra flere av kommunens grendeutvalg.

Skolenedleggelse i Rudsbygd og Saksumdal har bidratt til stort engasjement i berørte grender. E6-utbygging har engasjerte i andre grender. Et felles innspill om gang- og sykkelveien «Mjøstråkk» er sendt inn fra Vingrom grendeutvalg, Vingar grendeutvalg og Biristrand trafiksikkerhetsgruppe. Alt engasjement med den hensikt å skape gode og sikre oppvekst- og levekår for innbyggere utenfor Lillehammer sentrum.

Gjennom mediedekning av sakene har grendeutvalg blitt synlige for hverandre. Engasjementet fra flere av Lillehammers grender har ført til dialog grendeutvalgene imellom med det mål å identifisere felles problemstillinger og områder der vi kan gå en felles vei videre.

[Revisjon](#) av kommuneplanens arealdel – identifiserte problemstillinger for grendeutvikling

Det var med skuffelse vi leste hvordan [planprogrammets](#) visjon om attraktive og levende grender og fokusområde «Grendeutvikling» kun endte opp med problemstillingene vedlikeholdsvekst, variert botilbud og avklaring om videreføring av LNFB-områder. I [Kommunedelplan](#) for miljø 2016-2025 beskrives Lillehammer både som et regionsenter med betydelig inn- og utpendling, samt fritidsbyen for hytteeiere og andre besøkende.

Befolkningsfordeling i Lillehammer kommune

Ifølge [statistikken](#) (side 166) bodde det i 2014 27.028 mennesker i Lillehammer kommune. 6.296 av disse bodde i Vingrom, Vingar eller Fåberg, 9.252 i Nordre Ål og 6,535 i Søre Ål. Kun 4.890 bodde i sentrum Øst og sentrum Vest. Nå fremkommer skillet mellom bydel og grend ulikt i ulike dokumenter, men tallene viser at svært mange av Lillehammers innbyggere bor utenfor 10-minutters byen.

Lillehammer 2044 – 10-minutters-byen

Sett med grendeøyne synes [strategidokumentet](#) "Byutvikling 2044 – utvikling av strategier for fremtidens areal- og transportløsninger i Lillehammer" å legge mye føringer ikke bare for Byplanen, men også for arealplanen. Dessverre synes dette å være på bekostning av områder utenfor sentrumskjernen, og ikke som et supplement til. Dokumentet synes å være utarbeidet i hovedsak basert på fire daglange «verksteder», som en kvalitativ fremtidsstudie.

Grendene må også utvikles

En stor del av befolkningen som bor i grendene har relativt gode skole - og barnehage tilbud, idrettsanlegg, egne kirker og noen arbeidsplasser i tillegg til landbruket. Mange av tilbudene i grendene er dugnadsdrevet. Det er gode oppvekst- og bomiljøer som må ivaretas og videreutvikles, i en kommune med lang historie og tradisjon. Vi mener det ikke vil være gunstig for Lillehammer kommune å fokusere for ensidig på byfortetting.

Slik vi ser det er noen av hovedtemaene som utfordrer grendeutviklingen valg av trase for firefelts E6, skole og fritid og et for ensidig fokus på 10 minuttersbyen. Vi mener Lillehammer kommune må være tydeligere på felles verdier og bærekraftig utvikling for alle kommunens innbyggere. Da er også god grendeutvikling viktig. Dette er noe blant annet Bergen kommune jobber med gjennom sin «[Områdesatsning](#)». Kommunen er delt inn i [51 levekårssoner](#) der det målrettet jobbes med utjevning av levekårsforskjeller slik at «alle innbyggere skal vokse opp og bo i gode og trygge nærmiljø med gode velferdstilbud, variert boligsammensetning og sosiale møteplasser som fungerer».

«Gode i hop» - samspillet mellom by og omland

I planprogrammet vises det til statlige, regionale og lokale føringer, rammer og forventninger som bakgrunn for planarbeidet. [«Gode i hop»](#), Byregionprogrammet i regi av Kommunal- og moderniserings-departementet, er et av disse. Dette skal øke kunnskapen om samspillet mellom by og omland for å styrke disse områdenes regionale vekstkraft, for som det står i planprogrammet:

«Lillehammer er ikke bare en kommune med ansvar for seg selv. Kommunen har også en rolle i forhold til sitt omland i kraft av sin størrelse, beliggenhet og vekstmuligheter. ... En gjennomgående satsing på å sikre barn og unge gode oppvekstvilkår er investeringer for framtida og nødvendig for at det skal være attraktivt å bosette seg og arbeide i kommunen.»

Det vises også til viktigheten av at «eksisterende kunnskap om miljø og samfunn tas aktivt i bruk tidlig i planprosessen». Lillehammer-regionens ByR-prosjekt, som eies av Lillehammer kommune, skal bidra til å styrke hele regionens attraktivitet for eksisterende bedrifter og innbyggere og potensielle nyetableringer og tilflyttere. Som del av prosjektet utarbeidet Østlandsforskning i 2014 en omfattende rapport (ØF-rapport 10/2014 «Gode i hop- spill og samarbeid mellom Lillehammer og omland») basert på grundige kvantitative og kvalitative analyser. Rapporten beskriver utviklingstrekk innenfor mange områder, blant annet nærliggende hytteområder samt nær- og fjernpendling.

Den delen av kommunen som har størst geografisk nærhet til hytteområder og potensielle pendlerbyer, er ikke sentrum, men grendene. Vi mener det også av geografiske årsaker er viktig å se på potensialet i grendene når de regionale brillene tas på. Grendene er derfor et viktig supplement til 10 minutters byen og må fokusere på sine fortrinn; bo- og oppvekstmiljø med nærhet til marka, Mjøsa, småskala idrettsanlegg, skole og gode sosiale relasjoner. Dersom byfortetting betyr tettere og høyere bebyggelse er det ikke sikkert at dette skaper bedre bomiljøer.

Forslag om ny vurdering av problemstillinger for grendeutvikling

Dersom rapporten fra ØF i større grad hadde vært lagt til grunn for planarbeidet, kan vi ikke se annet enn at identifiserte problemstillinger for grendeutvikling hadde vært mye mer omfattende enn slik det nå er. Vi mener relevante problemstillinger for grendeutvikling også inkluderer næringsutvikling, natur- og kulturlandskap, uteoppholdsareal og lekeplasser, livskvalitet, helseforebyggende tiltak, trafiksikkerhetstiltak samt andre trafikktiltak som blant annet kan bedre kollektivtilbud. Videreføre boligregulering.

Grendene ligger i bykjernens omland. De ligger nærmere etablerte hytteområder enn bykjernen og nærmere de arbeidsplassene utenfor kommunen som innbyggerne pendler til. Oppland er det fylket med flest fritidsboliger i landet. Flere av disse befinner seg nord for Lillehammer, nærmere de nordligste grendene i kommune. Ved etablering av et sykehus ved Mjøsbrua vil Lillehammer kanskje kunne tiltrekke seg ansatte som pendlere dersom det legges til rette for boligvekst i grender sør i kommunen.

Vi vil derfor be kommunen om å revidere problemstillingene for grendeutvikling basert på identifiserte utviklingsstrekk slik de fremkommer blant annet i ØF's rapport 10/2014.

Medvirkning i planarbeidet

Det uttrykkes mål om medvirkning gjennom blant annet å engasjere grendeutvalg/bydeler og bomiljøer. Det kan synes som om de verkstedene som ble gjennomført i arbeidet med Byplanen var nyttige for å skape en felles strategi for sentrum. Vi vil også oppfordre Lillehammer kommune til å styrke lokaldemokratiet gjennom å invitere til møter med de som representerer kommunens ulike geografiske områder gjennom grendeutvalg og bydelsutvalg. Befolkningen her sitter på informasjon om behov, utfordringer og løsninger og både vil og kan bidra til å gjøre de politiske beslutningene bedre.

Det fremkommer også noe uklart for oss hvilke deler av kommunen som er grender, hvilke som er bydeler samt hvor grensen mellom sentrum og omlandet befinner seg. Vi vil derfor be om at kommunen definerer hva som er grender og bydeler og slik at vi blant annet vet hva som dekkes av ulike analyser og planer.

For å få reell påvirkning gjennom tidlig involvering, vil vi derfor be kommuneadministrasjonen om et felles møte med grendeutvalgene snarest for å diskutere revurdering av arealplanens problemstillinger for grendeutvikling.

Fåberg Grendeutvalg
ved Kristian Dahl

Rudsbygd Grendeutvalg
ved Per Prestrud

Vingar Grendeutvalg
ved Asle Birkeland

Saksumdal Grendeutvalg
ved Per Tollak Tollaksen

Vingrom Grendeutvalg
ved Anette Røsjorde

HØRINGSINNSPILL E6 ROTERUD – STORHOVE

Fra:

Gnr. 1, bnr 5/6 Bakke Camping ved Arne Magnus Bakke – Lillehammer kommune

Gnr. 1, bnr 4 Kristian Owren – Lillehammer kommune

Gnr. 107 bnr 1 Biristrand Camping ved Lars Julius Bjørnstad – Gjøvik kommune

Det har siden 50-tallet vært næringsvirksomhet knyttet til turisme langs Mjøsa, og sør for Lillehammer. Campingplassene er populære reisemål og arbeidsplass for beboerne i nærområdet.

For å opprettholde og videreutvikle næringsvirksomhetene på eiendommene er det viktig med et samspill med utbyggerne slik at resultatet er til alles beste.

I forbindelse med etablering av E6 etablering ønsker vi som naboer og næringsdrivende til E6 komme med følgende innspill:

- Ny trasé legges på vestsiden av eksisterende E6.
- De eksisterende adkomstveiene med tilhørende underganger bevares og forbedres for å møte dagens krav til bruk, med tanke på høyde og bredde. Undergangen ved Biristrand Camping er kun 3,9 meter høy, noe som gjør det utfordrende å passere med lastebil med kapell. Undergangen ved Bakke Camping må bevares og forbedres så godt som mulig gitt de lokale forholdene.
- Etablering av sammenhengende støyskjerm i retning Mjøsa på strekningen fra Furuodden Camping (Gjøvik kommune) og forbi Bakke Camping (Lillehammer kommune). Samtidig er det viktig at campingplassene beholder noe synlighet ifra E6.
- Etablering av en gang- og sykkelvei parallelt med fylkesvei.
- Adkomst til eiendommene under anleggsperioden forutsettes i varetatt, og at støy reduseres for å opprettholde normal drift i størst mulig grad under perioden.

Navn	Poststed	Innspill fra private, grunneiere og rettighetshavere
Heidi Kristoffersen	Biri	Viser til vedlagte høringsuttalelse.
Kristoffer Bergum	Biri	<p>Hei !</p> <p>Gangveg fra Biri og nordover langs Fv 330 må bygges siden det vil bli stor trafikkøkning på den. Dette er en farlig veg for skoleelever/gående og syklende med autovern i nordgående retning på nesten hele strekningen. Skjedd flere nestenulykker her. Farten er høy og vegen er smal for store kjøretøy og prob. med lav sol i nordgående felt. Vegen ble breddet ut ved 4-felt bygging og kult ble lagt i grøfta og asfalt oppå. Store vannmengder graver da ut under vegskulder og det kan sees på vegen. Ble prøvd utbedring våren -19,men røret kom ikke dypt nok, så halvparten av vannet renner under røret og det er heller ikke utløp på grøft fv330(ovenfor gårdstun Roterud) til bekk. Mye vann kommer ovenfra og stopper i Fv330.</p> <p>Det som igjen skjer er att vannet renner under fv330 til "drenering" 4-felt som heller ikke fungerer ut til bekkeløpet. (regn som kommer på vegen renner til grøft,men drenerør tar ikke inn vannet og vannet renner da gjennom steinfylling til fast grunn/leire) Vannet renner da under nye 4-felts vegen som er bygd med steinmasser og vannet kommer ut på dyrket mark ovenfor gårdstun (Roterud) Ved ei kvass regnskur på 20-30mm kom det 7 l vann / 1-2 sek på en strekning på ca 80m ovenfor dyrket mark/gårdstun. Ganger man opp blir det ca 600000 l i døgnet . Drenering i 4-felt er ikke tilfredstillende utført. Bekkerør vil etterhvert henge i løse lufta når vannet har gravd seg ut under. Så det ser ut til att det ble utført en midlertidig jobb her. SVV har info og bilder/videoer over det som er problemet. Hvis ikke har jeg det her.</p> <p>Ved sammenkobling av 4-felt må dette utbedres. Kommer det 100mm og bekken tetter seg er det bare og evakuere herfra med di vannmengder som kommer ovenfra, står i fyllinga og den tyngda på vegen oppå leira. Vannproblemet må løses på øversiden av vegen og ikke på nedsiden.</p> <p>Viltgjerde må settes opp pga kryssningspunkt. Elg og rådyr spiser langs mjøsa og spes. utpå vinteren.</p> <p>Håper Nye Veger skjønner hvordan man leder vann ut til bekker og har oppsynsmenn som følger med på utført jobb og dere får utført en tilfredstillende veg som ikke sklir ut og tenker på di som bor på nedsiden av en veg i bratt terreng.</p> <p>Mvh Kristoffer Bergum Biri.</p>
Thea Ringen	Biri	Skaff lengre gang og sykkelsti på Biristrand! Den kunne fint gått fra Biristrand og helt til Biri...
Trond Neperud	Biri	For all del. Prøv så godt som mulig å unngå å bruke fylkesvei 330 som avlastningsvei under veiutbygginga av nye E6..dette gjelder ikke bare nå , men også ny E6 fra mjøsbrua til Roterud.. veien har alt for dårlig standard til sånn formål.. ikke minst trafikksikkerhets messig
Asmund Hellerud	Biristrand	<p>Noen momenter vedr. E6- utbygging over min eiendom Hellerud 112/1</p> <p>1: Undergang Tilgang til Mjøsa er viktig for meg, framtidige brukere og allmennheten. Jeg håper dette fortsatt er gjennomførbart, om utvidelsen blir mot øst,vest,terrassert eller ei. Det er sterkt ønskelig at undergangen blir der den er i dag, da en felles løsning vil gi lang omvei. Min strandlinje har også naturlige barrierer på begge sider i form av berg.</p> <p>En traktorterrasse, som i dag, muliggjør bruk av arealet ned mot Mjøsa. Da det ikke er dyrket mark på nedsiden, trengs strengt tatt ikke større åpning enn dagens 3x3 m, og om det blir store tekniske problemer, er også en gangtunnell å leve med.(Jfr. Håvamål:- "lite bu er bedre enn inkje...")</p> <p>2: Vatningsanlegg Er ikke i bruk nå, men rørgate fra Mjøsa ligger der, og framtidige brukere bør ikke bli avskåret fra muligheten til å bringe Mjøs vann opp til bygda,f.eks ved å anlegge trekkerør gjennom også den nye veien.</p> <p>3: Matjord Skjer utvidelsen vestover, ønskes matjordlaget fordelt på jordet og/eller dalsøkket ovenfor, på en måte som er skånsomt for grøfter og jordstruktur, f.eks ved tela mark.</p> <p>4: Steinrøyser Om dere kan benytte steinrøysene av nyere dato (som ikke har kulturhistorisk verdi), har jeg nok av disse, også lengre oppe ved garden.</p> <p>Med ønske om godt samarbeid og gode løsninger: Asmund Hellerud</p>
Camilla	Biristrand	Jeg er innflytter i fine Biristrand. Med to barn og samboer. Da vi flyttet hit virket alt så greit og idyllisk,men det var helt til jeg så hvordan trafikken forbi her kjører. Det er ikke plass til noen på sykkel, spark, gående å ferdes trygt langs vegen her sammen med trafikken slik det er nå, uten gang og sykkel veg. Enda verre er det da E6 har omkjøring langs vegen her da det er vegarbeid og ulykker langs e6. Som foreldre tørr man ikke la barna sine ferdes langs vegen, eller la de stå og vente på bussen slene mens kjøretøyene ferdes forbi. Vinteren er enda verre, vegen er smalere, men trafikken går i samme fart. Barna mine får ikke ferdes langs denne vegen alene. Ikke sommer, ikke om vinter. Hvordan i alle dager skal det bli med all omkjøring pga e6. Dere må tenke på menneskets sikkerhet først og fremst! Det må lages gang og sykkel veg. Hver dag er jeg redd for mine barn pga trafikken,siden de må krysse vegen da de kommer med buss hjem fra skolen. Ikke la det skje noe med barna våre på grunn av dårlig gjennomtenkt omkjøring pga e6. Bygg gang og sykkelveg for alle som ferdes langs Biristrandvegen og Birivegen.
Hanne Østby Velure	Biristrand	Allerede i dag merkes økt trafikk av tungtransport langs FV 330 fra Biri til Vingrom.

Hanne Østby Velure	Birstrand	Jeg jobber på Rudshøgda og ser daglig hvor mye tungtransport som kjører Tandevegen 🚚🚚🚚🚚🚚
Hanne Østby Velure	Birstrand	FV 330 trenger gang og sykkelvei hele veien fra Biri til Vingrom. Det ferdes mange langs veien, både til fots og på sykkel. Vi har ingen å miste! Nye veier vil aldri få regnestykket til å gå i pluss, dersom noen mister livet eller blir skadet for livet fordi en tenker kortsiktig profit og ikke trafiksikkerhet. La oss som bor og ferdes langs FV 330 føle oss trygge og ivaretatt av Nye veier. Dere kan faktisk spare dere til «fant» ved ikke å gjøre tiltak
Hans Kristian Bergmann	Birstrand	Når det gjelder Fv 330 Biri Vingrom så er den veien i utgangspunktet dårlig fra før så den må breddes og utbedres før mye av E6 trafikken skal gå der. Det har vært mange nestenulykker på denne veien de gangene E6 er stengt pga ulykker eller vedlikehold. I tillegg må eksisterende gang og sykkelvei forlenges til Biri og Vingrom. Vi som innbyggere og brukere av denne veien kan nok ikke sitte med hendene i fanget hvis intet blir gjort.
Hans Kristian Bergmann	Birstrand	Som bruker av Fv 330 så er den såpass dårlig i utgangspunktet at den må breddes og utbedres før man øker belastningen på den veien. Har vært mange nestenulykker på den veien de gangene E6 er stengt enten pga ulykker eller vedlikehold. I tillegg må eksisterende gang og sykkelvei forlenges i begge retninger til Biri og Vingrom. Vi som innbyggere og brukere av denne veien kan nok ikke sitte med hendene i fanget hvis intet blir gjort.
Henning Flyødegård	Birstrand	Når trafikken øker på Birstrandvegen må det lages lengre gang/sykkelveg både nordover til Vingrom og sørover til Biri! Mange små og store som ferdes etter vegen som myke trafikanter og de må vernes!
Mari Steile Baardseth	Birstrand	Når det ble laget midt deler på samme område ble det veldig slitasje på Strandengveien som ikke ble rettet opp i. Ved ny utbygging er det behov for plan fo støyskjerm for utsatte boliger, vedlikehold av vei og tilstrekkelige trafiksikkerhet på strekningen. Ved økt trafikk på Gamlevegen trengs det gang og sykkelvei på lengre strekning en det vi har nå, særlig på strekningen mellom skrinnhagen og nåværende sykkelvei og videre mot Vingrom der nå blir stadig flere syklist.
Mona Herberg	Birstrand	<p>INNSPILL FRA GÅRDEN BRATSTIGEN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det må ses på undergang,har ønske om overgang pga senere mulighet for å komme på nedsiden av vegen uten problemer i senere tid. -Stikkrenner som er store nok til å trekke rør gjennom til gjødsling og vanningsanlegg. -Viltgjerder må til -Pilsgrimsleden går på oversiden av E6. -Ferdsele til strandsonen må være mulig og lett å komme til. <p>-Er opptatt av støyen som oppstår i mye større grad enn den som er i dag. *Støyskjerming : I forhold til støy inne. : Vinduer,innebygget veranda på husene jeg eier. *Ønske om å gjøre tiltak for utemiljøet, slik at det går an å være ute, uten skjemmende lyder på tomtene jeg eier.</p> <p>-All matjorda skal jeg ha selv. Den må dere tippe der man ønsker det. -Annen jordmasse ønsker jeg også å få kjørt/tippet til min eiendom, rundt mine hus for å fylle opp.</p> <p>Da det gjelder fylkesveg 330, og trafikken på den vegen, så er jeg fortvilet, da det er/blir problemer med hus som står tett til vegen. Dem er, og blir i større grad rammet av rystninger/vibrasjoner av tunge kjøretøy, som igjen gjør at husene sklir ut av posisjon, og faller ned. Her må det skje tiltak, da disse husene har stått her i flere hundre år, og har rett på sin plass. Gårdstunet er verneverdig. Jeg som eier av gården, skal ikke lide for at trafikken øker, slik at grunnen og trykket blir presset mot husene.</p> <p>-Spørsmål om at tapet av dyrket mark, kan erstattes i form av ny dyrket jord?</p> <p>Bygdesamfunnet på skånes og respekteres på en god og fin måte. Det må være trygt å ferdes etter vegen, derfor kan det være aktuelt å forlenge gangveg både mot sør og nord.</p> <p>Håper dere kan ta dette til etterretning, slik at vi som blir rammet/etterkommere, kan leve best mulig med dette i ettertid.</p> <p>Mvh Mona Herberg</p>
Rianne P. Vaagland	Birstrand	<p>1) av/påkjøringsfelt ved Birstrand bør vurderes på nytt</p> <p>2) lysregulering åsrovegen/birstrandvegen forventes. Pr nå er det «umulig» komme seg ut fra åsrovegen i rushtrafikken når E6 er stengt.</p>

Silje T. Ottosen	Birstrand	Vi bor på Birstrand sør for Rogne der gangvegen begynner. Vi har opplevd flere ubehagelige hendelser da store kjøretøy og biler kjører meget fort og vi har liten eller ingen plass å gå på hvis det i tillegg kommer bil møtende og to skal passere hverandre på samme vei +vi gående med hund eller sammen med barn. Vi har noen ganger måtte hoppe ut i grøfta fordi vi har følt oss utrygge. De gangene E6 blir flyttet til gamlevegen pga veiarbeid eller ulykker. Velger vi å ikke gå der, I det hele tatt. Dette fordi det ikke er forsvarlig eller trygt. Det bør legges vekt på at man skal føle seg trygg langs vegen for to beinte og kjøretøy. Det er heller ikke hyggelig og være billist som skal møte lastebil og fotgjenger på en for smal veg for oss alle. Spesielt igjen da E6 har måtte ha omkjøring av forskjellige grunner. Dette må tas hensyn til, da det er uforsvarlig og ikke gjøre det!
Tom Grønstad	BIRISTRAND	<p>Innspill til ny E6 Roterud-Storhove</p> <p>Gårdstunet:Vi bor på gårdstunet Grythe og fylkesveg 330 går gjennom tunet vårt. Mine besteforeldre bor i Birstrandvegen 220 (kårbolig), mine foreldre i Birstrandvegen 222 (kårbolig) og jeg med familie bor i Birstrandvegen 218. Se bilde av gårdstunet. https://goo.gl/maps/xp7MCpVxLyk9G9Vg9</p> <p>Det har i perioder vært store støyplager grunnet trafikken som passerer svært nær husene (Birstrandvegen 220 og 222) I 2015 ble det utført støymålinger i forbindelse omkjøring grunnet vegarbeid på E6. Støymålingene ble utført fordi særlig mine besteforeldre ble plaget av støyen. Måleresultatene viste at «lydnivået overskred grenseverdien under den aktuelle måleperioden»</p> <p>Forventet trafikklekkasje til Fylkesveg 330 (Fv 330). Det er bra at FV 330 ikke skal benyttes som omkjøringsveg. Viser til informasjon under presentasjon av Nye veier på Sigstad 23. april 2019.</p> <p>Det forventes derimot kraftig økning i trafikkmengden på Fv 330 når det kommer bom på ny E6. Viser til dokumentet «Forslag til delfinansiering med bompenger» fra Nye Veier 16.10.2018. https://www.nyeveier.no/media/3176/e6-moelv-oeyer-saksgrunnlag-for-lokalpolitisk-behandling-av-bompengefinansiering.pdf Side 10 (11) . Jeg vil også tro at trafikkmengden vil øke betydelig under byggeperioden. Det er derfor behov for tiltak som reduserer støyen for beboere i Birstrandvegen 220 og 222.</p> <p>Gang og sykkelveg. Viser til forrige punkt omkring forventet trafikklekkasje til fv 330. Det er bra at kommuneplan for Gjøvik viser at det er behov for å forlenge gang-sykkelvegen på Birstrand med to km mot sør. Se side 49: https://www.gjovik.kommune.no/globalassets/dokumenter/samfunn/planer-og-strategidokumenter/kommuneplanens-arealdel/kommuneplanbeskrivelse.pdf</p> <p>Jeg mener at gang og sykkelvei langs fv 330 bør forlenges helt til Biri. Jeg ønsker dialog og avklaring så tidlig som mulig for å finne en god løsning for hvordan gang og sykkelveg skal passere min eiendom.</p> <p>Adgang til del av eiendommen mellom E6 og Mjøsa Det er viktig at maskiner fortsatt får tilgang til dyrka mark og skog mellom E6 og Mjøsa. Kulvert/undergang må være dimensjonert for dette. Den del av eiendommen som ligger ned mot Mjøsa er også et område vi bruker mye som turområde og til lek ved Mjøsa. Det er viktig at vi også kan benytte oss av dette området i byggeperioden og at turmuligheten ned til Mjøsa blir like fin også når ny vei er bygd. Jeg har også ofte observert dyrespor som viser at dyr benytter undergangen til å passere nåværende E6. Jeg har også observert rådyr i området mellom E6 og Mjøsa. Det er tydelige stier som viser at det er mye dyr i området. Jeg mener det derfor er viktig at en god løsning for disse dyrene til å krysse E6 opprettholdes.</p> <p>Med hilsen Tom Grønstad, Birstrandvegen 218, 2837 Birstrand Tilbakemelding/innspill ligger også vedlagt som pdf.</p>
Tor Hadrian Løvstad	BIRISTRAND	<p>Hei! Takk for et gjennomgående orienteringsmøte forrige uke på Vingrom Skole for nye E6 på distansen Roterud-Storhove.</p> <p>Grunnen til at jeg tar kontakt med dere, er for å forhøre meg om hvordan dere kommer til å bruke de tre eksisterende veiovergangene mellom lokalveg og E6 på Birstrand og mulighetene for en avkjørsel på Birstrand ved Strandengen. (veiovergang nr. 2) Informasjon om hvor disse overgangene er lagt ved som filer under vedlegg i denne innsendelsen.</p> <p>Da E6 sist ble bygget ut (2014) ble innbyggerne på Birstrand invitert av Statens Vegvesen og Oppland fylkeskommune til et orienteringsmøte på Birstrand skole, ikke så ulikt møtet jeg var så heldig å få være en del av forrige uke.</p> <p>Under dette møtet ble det lagt frem en plantegning spesielt med tanke på å sette opp et på og avkjørselskryss ved Strandengen på Birstrand. Dette krysset ble det informert om og lovet fra Fylkeskommunen og Statens Vegvesen sitt hold om, ville bli satt opp i neste fase av utbygging av E6 og kom derfor ikke til å inngå i første fase av utbyggingen. Dessverre har jeg ikke tilgang til disse tegningene. Ta kontakt med Oppland Fylkeskommune, godt mulig at de tegningene kan oppdrives derfra.</p>

		<p>Nå som første fase er gjennomført og deler av nye E6 er satt opp, samt oppgradering på lokalveg har blitt utført så langt, kommer vi til fase to, der dere i Nye Veier har blitt tildelt oppdraget å bygge nye E6.</p> <p>Så langt er vi tidlig i prosessen og jeg forstår at det er mulig at plantegningen jeg referer til ikke har havnet i deres hender og dermed muligheten for et kryss på Biristrand ikke kom opp som tema denne kvelden. Likefremt forventes det at nye plantegninger for hvordan en på og avkjørsel ved Strandengen eller et av de andre overgangene vil se ut, samt at kostnaden et slikt foretagende vil koste, tas med i den totale kostnadsrammen. Videre ble det informert på møtet på Vingrom Skole at nye lover, krever at det er minst 5 km mellom hvert kryss. Mellom det nåværende krysset på Vingrom er det ca. 7.4 km til det foreslåtte krysset ved Strandengen. Lenke:https://www.google.com/maps/dir/Vingrom/Strandengvegen+100-90,+2837+Biristrand/@61.020676,10.4308387,5983m/data=!3m2!1e3!4b1!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x466a876653c86ddb:0x481df5d580248167!2m2!1d10.4328505!2d61.0439313!1m5!1m1!1s0x466a7e6332afb357:0x3a0417253a23111d!2m2!1d10.5004513!2d61.0004507</p> <p>Noe som betyr at det vil være lovlig å sette opp et kryss ved Strandengen. En annen mulighet, som vil være mindre gunstig for beboerne på Biristrand og for hyttegrenda oppe på Brattbergsetra/Dempasetra, er overgangen på Roterud. Dette grunnes i lengre reiseavstand på grunn av krysset befinner seg lengre utenfor kjerneområdet til Biristrand, som ligger rundt Biristrand Skole og Strandheim. Overgangene ved Roterud ble sist gang benyttet som omdirigeringsfelt da første del av E6 ble utbygd.</p> <p>Til sist må det fremmes på det sterkeste at det blir bygd et på og avkjøringskryss til Biristrand. Dette er helt avgjørende for fremtiden til Biristrand som en levende bygd. En annen stor fordel ved å ha et kryss på Strandengen vil være at det vil bli mulig å omdirigere trafikken derfra på en mer forsvarlig måte, for bilister, syklist, gående og for dyreliv på bakgrunn av eksisterende infrastruktur.</p> <p>Håper dette var opplysende. Takk for samarbeidet så langt. Ser frem til å høre fra dere! Tar meg gjerne tid til å sette av et møte med dere. Mvh Tor Hadrian Løvstad</p>
Arild Korsnes	Blomsterdalen	<p>Nedbygging av areal er den største trusselen mot artene i naturen. Vi trenger nå å beskytte naturen, ikke skade den.</p> <p>Du skal svare ærlig når dine barnebarn en dag spør: Du visste at de artene vi er avhengige av var truet, hvordan kunne du late som ingenting?</p>
Camilla Lunt Nordstrand	Fåberg	<p>Det kan ikke bygges motorvei gjennom Lågendelta naturreservat. Området er vernet for å ta vare på dyrebare natur, dyrearter og fiskearter. Denne veien og brubyggingen vil være miljøkriminalitet. Vi har ikke råd til å miste mer verdifull og sårbar natur. Det er et statlig og kommunalt ansvar å bevare Lågendelta naturreservat.</p>
Merethe Ekerhaugen	Fåberg	<p>Denne tilbakemeldingen gjelder for gnr/bnr. 162/25, 162/26 og 162/42, Hølenvegen 57, 67 og 65 har følgende anmerkninger til planprogrammet. Skogen til våre eiendommer er planlagt vernet som erstatning for tapt vernet areal i Lågendeltaet naturreservat.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vi gjør oppmerksom på at disse eiendommene er flomutsatt og at en verning ikke må gå på bekostning av planlagt flomvern av eiendommene, ref. flomsikringstiltak, regionalplan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag. 2. Flomvullen som er planlagt i nevnte plan ovenfor går ikke langt nok opp i forhold til der elva har tatt nye løp ved tidligere flommer. 3. Vi er i utgangspunktet i mot verning og ønsker i utgangspunktet at andre arealer en våre eiendommer blir vurdert som erstatningsareal. Sekundært ønsker vi et vern som gjør at vi fortsatt kan utnytte skogen som friområde og ved til eget bruk. 4. Ved en eventuell verning vil verdien på landbrukseieendommene bli forringet slik vi ser det. Hvilke prinsipper blir lagt til grunn for å erstatte verditapet?
Oddgeir Jørstad	Fåberg	<p>Vestsidialternativet med bygging av ny firefelts E6 med bru som krysser Lågen i Lågendeltaet naturreservat ved Hovemoen gard, vil gi flere negative og skadelige inngrep i elva og landskapet rundt. Det vil også ha negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv både i anleggsfasen og etter utbygging som følge av trafikk, støy, støv, midlertidige tiltak og visuelt innsyn.</p> <p>Ny firefelts motorveg med bru vil medføre direkte konflikt med flere kulturminnelokaliteter i dette området som må konsekvensutredes før utbygging. På Våløya og Storvollen ligger det flere fiskevarp som må betraktes som særskilt verdifulle kulturminner, og som ligger i et kulturmiljø som bør bevares. Her har det vært rikt næringsfiske siden middelalderen, noe tidligere eierskap av Ringsaker (Våløya) og Stange menigheter (Storvollen) vitner om. Fiskevarpene på Storvollen og Våløya og ellers i dette området er strekninger med egen bruksrettskrets. Flere av fiskevarpene i Lågen er særskilt matrikulert. Lågen i Fåberg er kjent for rike fisketradisjoner og næringsfiske etter særlig Lågåsild og Storørret. Det er også drivgarnsrettigheter i dette området som vil bli ødelagt ved en E6 utbygging. Ved Våløya har det også foregått næringsfiske etter Lake (låka) i tidligere tider, noe som også bør være en del av et viktig kulturminne.</p> <p>Strekningen i Lågendeltaet fra Vingnes og nordover forbi Våløya og Storvollen og videre oppover i elva, er særskilt viktig gyte og oppvekstområde for flere fiskearter og elvemusling. Krøkle som er hovednæringsføde for Hunderørreten og andre storørretstammer i Mjøsa gyter i dette området om våren og vil bli svært skadelidende ved inngrep og nedslamming. Andre fiskearter som har dette området som gyte og oppvekstområde er blant annet Harr, Abbor, Gjedde, Lake og karpefisk. Den nasjonale og internasjonalt verneverdige og svært sårbare Hunderørretstammen som skal opp i lågen og gyte, starter sin vandring hvert eneste år i juni og varer til november. Lågåsild og sik gyter fra september til november. Sportsfiske og annet friluftsliv er også betydelig i Lågendeltaet naturreservat. Det selges årlig ca tusen fiskekort i området, og det fiskes både fra båt og fra land. Et inngrep av kaliber firefelts motorveg med 20-40 m. høy bru midt gjennom et slikt område vil ødelegge områdets visuelle og landskapsmessige særpreget, og bli mindre attraktivt for friluftsliv og sportsfiske.</p>

<p>Urda Rolstad Jahren , Hans Bernhard Jahren</p>	<p>Fåberg</p>	<p>Innspill vedrørende garden Boleng gnr 29 bnr 1 i Lillehammer. (Kartverket bruker skrivemåten Bulung.) Eier Urda Rolstad Jahren. Kontaktperson Hans Bernhard Jahren. Tlf 91129556</p> <p>Ny firefelts E6 med tunnelinnslag vil medføre betydelig inngrep på garden Boleng. For at skadevirkningene for framtidig gardsdrift ikke skal bli større enn helt nødvendig for framføring av ny E6 vil vi nedenfor påpeke forhold som er viktige for fortsatt gardsdrift og bomulighet. Markeringen på kartet gjelder hele eiendommen innenfor planområdet.</p> <p>Forbruk av dyrka mark og beiteareal. Det er avgjørende at eksisterende veg utvides mot øst. Eksisterende lokalveg fungerer som grense mot dyrka mark så langt mot nord som mulig. I forhold til Statens Vegvesen sitt forslag i kommunedelplanen, vil tunnelinnslag på et lavere nivå og bygging av betongkulvert lenger mot syd muliggjøre reetablering av jordbruksareal nordover mot eiendomsgrense(Bolengsbekken).</p> <p>Ved vurdering av løsninger for vegframføring er det viktig at det blir tatt aronderingsmessige hensyn.</p> <p>Eksempelvis rundkjøring lagt inn i sterkt hellende terreng vil medføre betydelig større avgang av dyrka mark enn det som framkommer av beregning etter skjæringstopp.</p> <p>Ved inngrep vil det langs hele vegen bli behov for å bygge opp nye snuflater nederst på jordet.</p> <p>Kartgrunnlaget(gardskart) er ikke i overenstemmelse med nåværende og framtidig bruk. Arealet på nordsida av den dyrka marka er oppført som skog. Dette arealet, ca. 15daa, nyttes til innmarksbeite, men ligger foreløpig ikke inne i kartgrunnlaget som beite. All matjord som ligger i vegtraseen må nyttes til tilpasning av restareal og etablering av ny dyrka mark.</p> <p>Vatningsanlegg og strandsone. Vatningsanlegg med rørforbindelse og pumpehus må reetableres. Det må være adkomst for bil og større traktorer/utsyr til pumpehus og strand.</p> <p>Under anleggsfasen ser vi at det kan bli veldig utfordrende å opprettholde vatningsmulighet. Vi kan være villig til å vurdere erstatning for tapt avling som et alternativ.</p> <p>Det tilligger garden fiskerettigheter. Disse må fortsatt kunne ivaretas. Dette inkludere mulighet til utsetting av båt og båtplass. Eiendomsrett i strandsonen og Mjøsa beholdes av grunneier.</p> <p>Gardsveg og adkomst til gardens ulike areal. Gardsveg må tilfredsstillende landbruksveg(skogsveg) klasse 3. Alt tømmer fra skogen oppover lia ovenfor garden må kjøres ned til gardsvegen.</p> <p>Løsningen for gardsveg som er skissert i kommunedelplan tilfredsstillende ikke kravene til vegklasse 3 og ødelegger jordet på oversiden av gardsvegen med et stort innhogg.</p> <p>Når hovedlinjer i trasevalget for E6 foreligger vil det være aktuelt å se på nye løsninger for gardsveg som tilfredsstillende krav og ivaretar aronderingsmessige forhold for dyrkamarka.</p> <p>Det må sikres vegadkomst til alle gardens areal.</p> <p>Støy. På støykartene utarbeidet i forbindelse med kommunedelplanen utgjør dagens driftsbygning en støyskjerm som gjør at bolighusene på garden så vidt kommer utenfor rød sone. Driftsbygningen er ikke lenger tidsmessig og en ny driftsbygning vil ikke bli plassert der den gamle står. Det vil bli nødvendig med tiltak mot støy.</p> <p>Bekker. Det er på vår eiendom 2 større bekker og et flomgrøftløp. Ved flomvannføring kommer det særlig ved den søre bekken til dels store stein og grusmasser. For å redusere problemene kan det være aktuelt å bygge en bunnlasterfelle på et udyrket areal og legge bekken i rør fra denne.</p> <p>Det har videre vært et problem at den kommunale Hovslivegen opp i lia ikke har hatt tilstrekkelig flomløpskapasitet. Ved 3 tilfeller i nyere tid har bekken flommet over og kommet vilt nedover lia. Dermed er det gravd krater på jordene. Store mengder jord, grus og stein er ført ut på lokalvegen og mot E6. Det er derfor viktig at Lillehammer Kommune sørger for tilstrekkelig flomløp under Hovslivegen. Hvis ikke vil det kunne oppstå vegstengning som følge av flommasser.</p> <p>Involvering på planstadiet. Vi er veldig interessert i å komme i dialog tidlig i planprosessen. Ved samarbeid og dialog vil en kunne finne best mulig løsninger for framtidig drift av garden, samtidig som behovet for erstatning dermed reduseres.</p> <p>En del av utfordringene vil være like for alle gardene mellom Vingrom og Øyresvika. Det vil kunne være både rasjonelt for Nye Veier og fornuftig for å finne gode løsninger å ha felles møte med alle berørte gardar mellom Vingrom og Øyresvika tidlig i planprosessen. Erstatning/Makeskifte. For vår eiendom Boleng gnr 29 bnr 1 i Lillehammer vil vi være veldig interessert i makeskifteareal i form av skog og eller dyrka mark som erstatning for arealinngrep og andre ulemper.</p> <p>Vennlig hilsen Urda Rolstad Jahren, Hans Bernhard Jahren</p>
<p>Martin Kihle</p>	<p>Gjøvik</p>	<p>Skal helle Biri strand camping jevnes med jorden ? Det er ikke lett å skjønne karte som ligger ute på siden. Eventuelt hvor mye skal dere da av camping plassen.</p>

Rambekknv. 4 AS v/ Hans Markestad	Gjøvik	Se vedlegg for innspill ang Korgveien 40
Alvilde Pilskig	Lillehammer	Det er ikke riktig å lage en vei som ødelegger et vernet naturreservat. Natur skal ikke måtte ofres for en ny vei. Vi trenger ikke en 4 felts motorvei.
Annie Haavemoen	Lillehammer	Vedlagt høringsuttalelse vedrørende vår eiendom, Haavemoen gård, samt forhold som omfatter Hovemoen og Lågendeltaet naturreservat.
Bjørn Skinnerlien	Lillehammer	<p>Rolle. Min rolle som grunneier av Kolberg gnr 116 bnr 1 i Lillehammer kommune, med strandrett i eiendommen 116/6 - herunder delt fiskerett (1/2) med eier av 116/6.</p> <p>Rammer. Kartgrunnlaget med skisserte trasé ved kryssing av Lågen til Hovemoen må oppdateres for retting av stedsnavn. Kolberg gård står ikke på kartgrunnlaget i planene til Nye Veier 2016 og 2019. Viser her til varselkort og skisse side 61. Ber om at dette oppdateres til en digital plattform. (Ganske typisk så finnes ikke Kolberg gård i lokasjonen nederst på siden).</p> <p>Deltakelse. Som grunneier i dette området må min rolle inngå som særlig berørt grunneier, både m.t. på alt. tunnellop, subsidiært også kraft-linjeflytting ved kryssing av Lågen med ny bru.</p> <p>Undertegnede ser positivt på de nye momentene som ble tatt inn under behandlingen i sak 11/18 Utvalg for plan og samfunnsutvikling 15.02.2018. Her ble det vedtatt å utrede bru i tremateriale, med disse underpunkter: Estetisk utforming, Tilpasning av fundament, Lengde på bruspen (senere total lengde på bru i 2019), Miljøvurdering ved valg av tre som byggemateriale</p> <p>Påvirkning på min eiendom. Etter at vestre alternativ for nye E6 ble bestemt for kryssing av Lågen, har jeg med dette forståelse for min eiendoms påvirkning i en eller annen form/grad.</p> <p>Jeg gir min støtte til de ovennevnte punktene for avbøtende tiltak. Når en trekker inn det svært omfattende arbeidet med kraft-linjeflytting - ser jeg at ved valg av alternativ tunnellop vil slike planer bli redusert - ev. bortfalle. Tiltak som er beregnet til kostnader i spennet mellom 40 til 133 MNOK.</p> <p>Trekker man inn fylkesmannens vurderinger KDP-VE til dette, ser jeg at disse står som en kontrast til Statnett sine ønsker. Kabling i en eller annen form for å krysse Lågen, ser jeg vil utgjøre en tre-dobling av kostnadsrammen.</p> <p>Ikke overraskende uti fra den grad av lokalkjennskap/kunnskap en opparbeidet under drift av eiendommen. temaet kraft-linjeflytting er med i saksdokumentene i 2018, og er igjen tatt med i byplansjefens kommentarer (17.06.2019).</p> <p>Statnett sin anbefaling er primært L3 "Vestre alternativ" med omlegging av luft-strekk som ved dette alternativet vil gi en svært stor innvirkning på min eiendom både i anleggsfasen og permanent. Midlertidig flytting skal tilbakeføres til den opprinnelige etter en 10-12 års periode. Dette ble anmerket i mitt innspill til høring i 2018, hvor jeg underbygget den grad av påvirkning dette ville få - i vedlegg av kartskeisse. Det er positivt at dette nå er tatt inn i området for direkte berørt areal.</p> <p>Min eiendom er fra før av sterkt belastet av kraftlinjer, derfor er jeg svært opptatt av at ytterligere utbygging/ombygging av disse må være sistevalget. Det er nærliggende å tro at fylkesmannens innsigelser vedrørende kraftlinjer faller bort, hvis de eksisterende bibeholdes.</p> <p>I side 35 pkt. 6.2.2 (Nye Veier) Kryssing av Lågendelta gis det kommentarer til alternativ trasé for tunnel, med disse hovedpunktene: Kortere og rettere bru, Bygging av bru i tre, Bedre tilpasning av fundamentene, Støyskjerming av bru</p> <p>En ser at dette samsvarer godt med den kommunale behandlingen i Utvalg for plan og samfunnsutvikling. Temaet støy har jeg med tidligere med bekymring, tatt opp i mine innspill til høring i 2017. Derfor er jeg svært tilfreds med at dette nå står som et av hovedpunktene. Det skulle være rimelig å tro at en begrensning i bruas lengde (kortere og rettere bru) også vil avgi mindre støy i åpent landskap. Valg av tremateriale for bru, kan i følge planen gi større muligheter for støydempende tiltak - herunder også med en estetisk gevinst.</p>
Bjørn Skinnerlien	Lillehammer	Mitt sistevalg som grunneier vil være å bli tilført enda flere kraftlinjer på eiendommen.
Egil Inge Nilsen	Lillehammer	Innspill til avbøtende tiltak forbi Vingnes i forbindelse med bygging av ny E6 følger med som vedlegg.
Erik Hov	LILLEHAMMER	<p>Vedlagt er tegning av interessepunkter for Eiendom 28-1 i Lillehammer kommune.</p> <p>Bekkeutløp: Det er til tider store vannmengder som kommer i hver ende av eiendommen, utløp må ha tilstrekkelig dimensjon og funksjon for fremtidig vannmengder. Det oppleves økende vannmengder fra område over eiendommer. Mye skyldes kommunal veg som har stikkrenner som har flere avstikkere og styrer større meneder konsentrert nedover lia.</p> <p>Undergang: Det må etableres undergang tilsvarende dagens størrelse eller større for å sikre tilkomst til strandveg. Denne er nødvendig med tanke på tilkomst til stranda og rask betjening av pumpeanlegg for vanning. Undergang må dimensjoneres så det er mulig og komme gjennom med traktor og kunne svinge inn på strandvegen på begge sider. Underganger er også viktig med tanke på beredskap for Mjøsa med raske tilkomst punkter for redningsmannskaper.</p>

Båtplass: Det må lages en plass hvor det er mulig og sette ut båt. Dette finnes i dag og er viktig for å kunne benytte seg av garnrettigheter/fiskerettigheter man har som grunneier. Båtplass må bygges så små og mellomstore båter kan rygges ut og sjøsettes. Det må også etableres et eget sted for å fortøye båt/båter.

Strandveg: Det må etableres mulighet for ferdesel langs stranda. Dette er viktig for å komme til pumpeanlegg og betjening av disse. I de år det er flom er det nødvendig å komme til med traktor for å løfte ut pumpe og annet sårbart utstyr. Motorferdsel for vedlikehold og betjening av pumpeanlegg må derfor tillates på gangveg/strandveg.

Pumpehus: Det er i dag et pumpelhus ved Mjøsa som benyttes som vanningsanlegg for jordbruksarealene på gården. Dette har sugerør i Mjøsa og rørgate som krysser E6 og lokalvegen. Dette må hensyn tas i vegbyggingen. Det ønskes at det legges til rette for løsnings som sikrer at ved feil på rør under vegbanen at rør lar seg bytte på fremtidens anlegg. Det må også legges til rette for strømmuttak for pumpeanlegget.

Eikeale: Gården har en eldre eikeale på flere hundre år som må vernes og det må vises hensyn til denne under vegbyggingen.

Støy: Det er i dag betydelig støy fra E6, spesielt fra sør og inn mot tunet. Det må gjøres tiltak for å redusere støyen så uteområdet på nærliggende eiendommer ikke forringes. Nødvendig tiltak som f.eks støyvold må iverksettes for å sikre bo og levekvaliteten.

Mvh Erik Hov

Viser forøvrig til tidligere innsending i tillegg.

Ønsker og bemerke at det er funn av historiske gjenstander og hustuffer langs planlagt området for bygging av E6. Vedlagt er tegning som viser funnsted og historiske plasser. Utgravninger viser at det er funnet gullgubber i en langkirke/langhus ved E6. (Se vedlagt artikkel) Dette var av stor interesse ved forrige utbygging av veg og har i senere tid blitt videre utgravd, men trolig ikke ferdigstilt. I og med at det er svært gamle gårder langs mjødstranda, har det vært bosetting fra tidligere tider langs hele mjøsbredden. Blant annet ble det funnet ca 40 kokegroper ved bygging av lokalveg i 1993. Dette var fra området Bolung (innslag tunnel Øyresvika) til innkjøring på gården Nordre Hov.

På gården (Nordre Hov) er det også en Eikeale. Disse trene er registret som lokalt viktige, og er et positivt innslag i landskapet. Det må legges til rette for at denne kan beholdes i sin helhet og ikke reduseres eller skades av vegbyggingen eller anleggsperioden.

Vanningsanlegg er viktig for drift og god utnyttelse av jordbruket i vestsesongen. Spesielt med tanke på året 2018 og hvilke utfordringer tørken da jordet med plantegrunnlaget. Det må derfor settes av plass for vanningsanlegg og tilkomst med redskap for vedlikehold og nødvendige arbeider. Veggen må derfor bygges som kjørbare med traktor. Det vil være aktuelt og kunne ta ut motor for service og i flomutsatte år. I tillegg må det benyttes rør for å hente vann fra Mjøsa og inn på pumpa som er tunge og frakte, disse må ts inn hver vinter pga snø og is. Det må derfor legges til rette for at vi som grunneiere kan komme fra tilkomst(undergang) og til pumpene med traktor. Dette må også registreres som ferdselsrett. Underganger må også dimensjoneres så moderne jordbruks traktorer kan passere og svinge inn på den tenkt tur stien.

Langs strandlinja er det også vært flere fiske varp fra tidligere tider som den gang hadde stor betydning. Disse må passes på for de er et symbol på en rett og kontakten for Mjøsa for gården. Vi har forøvrig garnrett i Mjøsa, som vi også til tider benytter. Det må derfor legges til rette for plass for båt og utkjøring av denne.

Støyen vil også øke betraktning når farten økes fra 80 km/t til 110 km/t. Vi er bekymret for hva dette vil si for bomiljøet både utendørs og innendørs. Statens vegvesen laget en skisse på et kart som viste støyen vi kan forvente oss (Se vedlegg) ved forrige planperiode. Denne viser klart at vi går fra gul sone og inn i rød. Spesielt merker vi det i dag når vi lufter med vindu på soverom om natten og bruk av uteområdet ellers på døgnet. Nødvendig tiltak må derfor settes inn for ikke forringe livskvaliteten og verdien på gården. Det legges også vekt på at det er en låve på nedsiden av bolighusene i dag som skjermes mye for støyen. Det lite trolig at denne vil så lenger en det er motorvei er der, det må derfor sette inn nødvendig tiltak som om denne ikke var plassert her.

Vi ønske og belyse belastningen som vil komme på lokalvegen etter at E6 er ferdig, sånn vi oppfatter det vil det ved å flytte krysset i Vingrom sørover påvirke at flere som kommer fra FV2518 vil svinge inn på FV2540 (lokalvegen ved E6) og kjøre til Lillehammer. Dette vil øke antall døgnpasseringer og endre kjørebruken av veg fra Vingrom. Trolig vil dette også gjelde for ferdsel fra torpavegen (FV250) og til Lillehammer

I anleggsperioden må det vises hensyn til dyrkajorda som ligger ned mot veggen. Anleggstrafikk og ferdsel med tungt utstyr vil forringe jordbruks jorda og påføre permanent skade. Arbeider og ferdsel her må unngås og holdes til et absolutt minimum. Det oppfattes også svært utfordrende og krysser bekker og eikeale som befinner seg på oversiden av dagens lokal veg uten store skader og hinder for vår lokale drift og tilkomst til lokalvei på gårdsveien fra tunet.

Med hilsen Erik Hov, Nordre Hov, Vingromsvegen 307

Erland Hauklien	Lillehammer	<p>Boligfeltet Øyresvika må bevares i størst mulig grad. Tunnellinnslag så langt sør som mulig for å verne grenda. Liten kryssløsning er også essensielt for grenda. Stranda vår må ikke røres, her er det rekreasjon, fiske, kulturarv og vannsportaktiviteter. I anleggsperioden må vi som bor her ha forhold som gjør det bra å bo her. Støy og støv skal ikke påvirke en god natts søvn eller muligheten til å være ute på sin egen eiendom og på stranda. Det tradisjonelle dreggefisket og lågåsildfisket må ikke begrenses pga vei og utfylling i Mjøsa. Øyresvika er unik med sin tilgang til Mjøsa og strand, ellers er det meste fylt ut. Her ligger den naturlige strandlinjen! (en av de siste).</p>
Henrik Natvig	Lillehammer	<p>Dette er min kommentar til planprogrammet som beboer ved Øyresvika i Lillehammer.</p> <p>Generelt : Kommunedelplanen for Vingrom – Ensby skal legges til grunn påpekes det i kap. 2.3.4. Denne ble utarbeidet etter en lang prosess, det var stort engasjement fra beboere og foreninger. Et vesentlig prinsipp som ble avklart med kommunestyrets vedtak og i meklingen var å skjerme områdene nord for Øyresvika av hensyn til nærmiljø, friluft og naturområder, bevart strandlinje og byutvikling rundt Vingnes.</p> <p>Utvidelse av planområdet nord for Øyresvika vil bryte med kommunedelplanens prinsipp om å bevare dette området.</p> <p>Strandlinjen mellom Øyresvika og Vingnes er inkludert, det forutsettes at det ikke innebærer nedbygging av bevart strandlinje innenfor naturreservatet.</p> <p>Når det gjelder tiltak for avlastet veg forventes det at meklingsresultatet blir fulgt opp, for området er dette i hovedsak tiltak som har vært regulert siden 1977 i E6 planen og 1984 i reguleringsplan for Riiselandet.</p> <p>Jeg er fornøyd med at KDP legges til grunn og at bevart strandsone ikke får inngrep og bomiljøet blir bevart blir fra Øyresvika og nordover. Dette er prinsipper som også må legges til grunn for anleggsperioden og utforming av avlastet veg.</p> <p>Kommunedelplanen synliggjør og har kartlagt i liten grad de verdien som finnes nord for Bulungsbekken, det anbefales å lese merknader fra lag og foreninger til kommunedelplanen. Øyresvika velforening, Vingar Grendeutvalg, Sportfiskerforeningen med flere. Dette vil gi viktig kunnskap til deres utredning.</p> <p>Kommentar til kap. 6.2.3 Øyresvika</p> <p>Forhold som angår kryssutforming ved Bulung:</p> <p>Dagens lokalveg nord for Øyresvika har svært dårlig standard, den går gjennom boligområdet på Riiselandet og har relativt mange av og på kjøringer. Den fungerer godt som samleveg til boligområdet, men som lokalgjennomfartsveg fungerer den dårlig p.g.a. standarden. Vegen er også skoleveg og hovedsykkelveg, men oppfyller ikke krav til trafiksikkerhet. Lokalvegen blir mye brukt til trening(jogging, sykkel og ruller). Lokalveg fra Vingrom må kobles sammen med dagens E6 ved Øyresvika, dette vil redusere gjennomgangstrafikk i boligområdet på Riiselandet og forbedre trafiksikkerheten vesentlig.</p> <p>Det forventes at det utarbeides realistiske trafikkanalyser for lokalveg, som kan synliggjøre behov for vegstandard og trafiksikkerhetstiltak.</p> <p>Forhold som angår kollektivtilbudet på Vingnes og Riiselandet:</p> <p>Kollektivtilbudet i området må ikke forringes, dette er vesentlig for arbeidspendlere og skoleelever på ungdomskolen og videregående.</p> <p>Det er i dag bybuss som snur i Øyresvika og pendlerruter til og fra Gjøvik og Saksumdal/Vingrom som går på lokalvegen.</p> <p>Det bør også tilrettelegges for et nytt busstopp langs dagens E6 ved Vingnes, som kan betjene langruter, og vurderes et stopp ved nytt kryss ved Øyresvika dersom noe av kollektivtrafikken vil overføres til dagens E6 forbi Riiselandet.</p> <p>Kommentar til vurdering av fotopunkt:</p> <p>Begrepet fotopunkt i denne sammenhengen er misvisende, stoppet ved kirken er en rasteplass og svært arealkrevende. Dersom fotopunktet/rasteplassen ikke er direkte tilknyttet ny E6 er den ikke nødvendig, dersom rasteplassen skal flyttes til etter avkjøringen til Lillehammer bør den plasseres et sted hvor det er et tilbud og bidra til næringsutvikling, Vingnes og Strandtorget er i dag gode alternativer.</p> <p>En nedbygging av bevart strandlinje for biloppstilling vil være svært negativt, en eventuell stopplomme bør plasseres hvor man skal reetablere strandsone. Fra Øyresvika og nordover er den bevarte strandsonen mye brukt som friluftsområde med god tilgjengelighet med en rekke muligheter for fotografering, en forringelse av disse arealene for økt biltilgjengelig vil være i strid med intensjonene om å bevare strandlinjen.</p> <p>Kommentar til Friluftsliv/by- og bygdeliv:</p> <p>Som sagt i forrige avsnitt vil en nedbygging av strandsonen i Øyresvika/Øyresodden med rasteplass/fotopunkt være svært negativt for friluftsområdene.</p> <p>Vestsiden av Mjøsa består av 11 km. Strandlinje og etter utbyggingen vil 7,4 km. av denne ligge i fyllingsfoten til vei og ha en lav bruksverdi som friluftsområde selv med en god opparbeiding.</p> <p>Det er også områder på vestsiden med godt bevart strandsone, Vingromdammen, Øyresvika, Øyresodden, Riiselande og Vingnes denne er aktivt i bruk til friluftsliv og viktig for nærmiljøet både til lek og aktiviteter.</p> <p>Når Nye veier nå foreslår å vurdere en nedbygging av Øyresvika/Øyresodden til rasteplass vil dette ha store konsekvenser for friluftsområdet. Dette vil være svært negativt både for de som i dag er brukere og de mulighetene som ligger utviklingen av attraktivitet til Mjøsa for aktivitet og reiseliv tilknyttet Vingnes.</p> <p>En tilbakeføring av strandsonen i Brettengsvika er derimot viktig for å få en tilgjengelig strandsone fra Vingnes og sørover. Det bør etter mitt syn legges vekt på å skape en sammenhengende tilgjengelig strandlinje mellom Øyresvika og Vingnes framfor å gjøre store inngrep med utbygging av turveg, dette kan ødelegge de naturkvalitetene som er i området. Sør for Øyresvika forholder dette seg annerledes da strandlinjen vil være nedbygget.</p>

For beboere langs lokalvegen på Riiselandet er en trafiksikker skoleveg viktig, det er med dagens situasjon noen forhold som er utfordrende. Gjennomgangstrafikken har økt betraktelig de senere årene og hastigheten er høy. Denne gjennomgangstrafikken består av noe lokaltrafikk, men det er en stor økning av hytteturister som bruker dette som alternativ rute. Det er en stor andel større kjøretøy i forbindelse med landbruket som er utfordrende på en så smal veg. Støy fra E6 gir et uoversiktlig trafikkbilde og deler av veien mangler gatebelysning. Mitt syn er at det viktigste trafiksikkerhetstiltaket er å unngå gjennomfartstrafikk på dagens lokalveg og at dette må løses i forhold til kryssutformingen sør for Øyresvika.

Kommentar til kap.7 Avlastet E6 ved Lillehammer

Mange av punktene som angår avlastet veg er allerede kommentert, jeg forventer at de avbøtende punktene fra kommunedelplanen blir fulgt opp i videre planlegging.

Kommentar til de enkelte punktene i dette kapitelet:

- Tursti er tidligere kommentert, men presiserer at det viktigste er en tilbakeføring/tilgjengelighet til strandsonen i Brettengsvika. Dette er i samsvar med vedtatt plan for E6 fra 1977.

- Støyskjerming bør anlegges mellom lokalveg og dagens E6, dette vil gi et mer oversiktlig trafikkbilde for skolebarn på lokalvegen. Dette er i samsvar med vedtatt plan for Riiselandet fra 1984. Behovet for støyskjerming ble avklart i denne planen og det er på tide at den blir gjennomført.

- Dagens E6 og lokalvegen bør kobles sammen ved Øyresvika, dette vil redusere trafikk gjennom boligområdet på Riiselandet.

- Fartsgrensen på dagens E6 bør vurderes hele veien til Øyresvika, det er i dag 60 km/t sør for Øyresvika p.g.a. blandet trafikk. Dette bør også gjelde dagens E6 når den blir lokalveg.

- Kryss på Vingnes og ved Øyresvika må utformes slik at kollektivtilbudet forbedres og kan betjene særlig pendlerruter til og fra Gjøvik.

- Det etter mitt syn viktig å se på trafiksikre løsninger for gange og sykkel innenfor dagens regulerte vegareal mellom Vingnes og Øyresvika, dette er et område som er sterkt preget av tidligere vegutbygginger. Et ytterligere beslag av arealer kan være svært negativt for bomiljøet, både når det gjelder friarealene i strandsonen og bomiljøet langs lokalvegen.

Forhold som angår min eiendom 30/3:

Vi har i dag næringsvirksomhet på eiendommen, en bruk av dyrkamarka på sørsiden av eiendommen til anleggsområde vil ikke la seg kombinere med denne virksomheten. Dette vil innebære et stort tap inntekt.

På strandteigen har vi fiskebuer, båt plass, beiterett og fiskerettigheter. Området er regulert friområde og mye brukt av beboere i nærområdet til fiske, turmål, lek og bade plass. Det har vært flere nabolags sammenkomster bl.a. strandrydde dag, grillfest og mjøsfiskerne har fast leirplass her. Jeg drifter området og rydder etter flom, har søppeltømming og har vedlikeholds hogst og slått, men er avhengig av et godt samarbeid med brukerne til området for å unngå forsøpling og hærverk.

Økt tilgjengelighet til strandsonen med sammenhengende tursti til Vingnes vil etter mitt syn være positivt for nærmiljøet, en økt tilgjengelighet for bil og bilturisme vil av erfaring være negativt da det medfører økt forsøpling og uheldig bruk med camping og festing. Dette lar seg ikke kombinere med at friarealet er en viktig lekeplass for nærmiljøet og er årsaken til at jeg har stengt dagens kjørekomst.

Viktig kvalitet på strandteigen er den brede vegetasjon skjermen mot dagens E6, det gir en god opplevelse av Mjøslandskapet.

Jeg er bekymret for at inngrep vil vesentlig forringe det som gjør området til et attraktivt naturområde, og at mine grunneierrettigheter som også gir grunnlag for dagens vedlikehold blir berørt. Jeg ber om at dette hensyntas og planlegges skånsomt i samarbeid med meg som eier og øvrige brukere.

Hilde Hoven

Lillehammer

Motorveg fra Moelv til Øyer vil koste 11,319 milliarder kroner å bygge. I tillegg kommer planleggingskostnadene, lånerentene (5,5 %) og kostnader knytta til bompengeneinnkreving. Forutsatt tilsvarende kostnader som motorvegen Kolomoen -Ensbj, vil total kostnadene med motorvegen fra Moelv til Øyer være om lag 16,8 milliarder kroner.

Nye veger har beregnet at veien har en samfunnsverdi på 5,419 milliarder. Vegene er dermed beregnet å koste om lag 11,381 milliarder mer enn den der verdt.

Statens bidrag er på 5,829 mrd, (34 %). Resten, kr 10,971 milliarder (66 %) skal pendlere, næringsliv og andre bilister betale – i bompenger i løpet av 15 år etter at vegene er ferdig.

Det vil si at bilister må betale 2 millioner i bompenger – hvert eneste døgn- i 15 år – i 5 475 døgn- for å finansiere vegene.

Og om inntektene svikter, noe de garantert vil gjøre, - er det fylkeskommunen, som lånegarantist, som må tømme fellesskapets lommer og legge ned videregående skoler, tannlegetilbud, stenge fylkesveger og bussruter for å prøve å betale den resterende milliardregninga.

Jeg legger ved kostnadsberegninger jeg har gjort for Moelv - Øyer ut fra kostnadene for Kolomoen -Moelv- se Excel-fil.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-131-s-20152016/id2500072/sec5> Av prp 131 s 15/16 framgår det at kostnaden for utbygginga Kolomoen Moelv var ca 8,5 mrd og bompengene 8,7 mrd. (legges også ved som skjermdump av aktuell tekst)

"Fylkesmannen har ikke lovhjæmel til å tillate motorvegen bygget i fredningsområdet

Bildet viser Fossekall i Lågen.

FREDNING: Fylkesmannen i Innlandet har ikke hjemmel til å tillate bygging av ny E6 gjennom fredningsområder i Lågendeltaet, skriver innsenderen. Bildet viser Fossekall i Lågen. Foto: Ragnar Ødegård, (med tillatelse)

Av Hilde Jorunn Hoven, Senterpartiet, Lillehammer

Publisert:02. september 2019, kl. 15:24

DEL

LESERINNLEGG

Vi har sett flere eksempler på - blant annet fra Dovrefjell med vedtak om rivning av 150 år gamle setrer og gamle fjellveger - hvilken kraft naturvernet har. Lågendeltaet i Lillehammer, altså utløpet av Gudbrandsdalslågen i Mjøsa har landets strengeste fredningsvern.

Det eneste av dagens E6 som ligger innenfor fredningsområdet, er selve Lillehammer bru (545 m) som ble åpnet i 1984.

Fredninga skjedde i 1990, altså seks år etter at Lillehammer bru ble bygget. Fordi brua var bygget før fredninga skjedde, er det tillatt med motorisert trafikk på brua, men det var nettopp E6-utbygginga gjennom naturområdet som gjorde at man så behov for å stanse mer nedbygging og ødeleggelse av natur. Det er derfor konkretisert i fredningsforskrifta at det ikke er tillatt å bygge veg.

Hold deg oppdatert og abonner på GDs nyhetsbrev! Da får du de viktigste sakene rett i innboksen din.

Meld deg på vårt nyhetsbrev

På det Indre Østlandet har vi nemlig bare fire slike særegne elvedeltaer -våtmaktsområder, nemlig Nordre Øyeren, Dokkadeltaet, Åkersvika og Lågendeltaet.

Mange fuglearter er helt avhengige av Lågendeltaet enten i hele eller deler av livsløpet; for overvintring, i hekkesesongen eller når de trekker.

For trekkfugler kan den faste «landingsplassen» som fuglene navigerer etter hele reisen fra India eller Afrika, være helt kritisk. Derfor har fredningsbestemmelsene helt siden fredninga skjedde i 1990, vært strengt overholdt fra Fylkesmannens side, noe grunneiere og brukere av området tyelig har fått merke.

Det er en svært snever adgang til å sette fredningsbestemmelsene til side. I praksis er det en nødventil som skal hindre at fredningsforskrifta ikke stanser tiltak som faktisk gagnar fredningas formål, altså å bevare naturområdet. Eksempler kan være forebygging mot flom eller reparasjoner etter flom, som vil kreve motorisert ferdsel.

Det er bare fire grunner til at Fylkesmannen kan gjøre unntak fra fredningsbestemmelsene, nemlig:

1. Formålet med fredninga krever det.
2. Samt for vitenskapelig undersøkelser,.
3. Arbeider av vesentlig samfunnsmessig betydning og
4. i andre særlige tilfeller.

I tillegg er det føyd til at selv om ett eller flere av kravene er oppfylt må tiltaket i tillegg oppfylle kravet om å «ikke stride mot formålet med fredninga».

For å ta det siste først: Bygging av (motor-)veg gjennom fredningsområdet strider åpenbart mot formålet med fredninga. Det står eksplisitt av det er forbudt å bygge veg.

Dessuten er heller ikke vilkår i pkt 1- 4, heller ikke pkt 3; arbeider av vesentlig samfunnsmessig betydning, oppfylt.

For av saksdokumentene (Stortingets Prop. 119 S (2018–2019)) går det faktisk fram at vegprosjektet Moelv- Øyer er forventet å koste 11 319 mill. kr. «har en samfunnsøkonomisk netto nytte beregnet til omlag - 5,9 mrd. 2019-kr».

Altså har Nye Veier AS selv beregnet at motorvegprosjektet ikke bare er verdiløst, men har en gigantisk, negativ verdi for samfunnet på 5,9 milliarder kroner.

Vegprosjektet har ikke «bare» null samfunnsverdi, men sterk NEGATIV samfunnsverdi. Følgelig er ikke bygging av motorveg gjennom reservatet heller «et arbeid av vesentlig samfunnsmessig betydning».

Fylkesmannen har dermed ikke lovhjemmel til å sette til side fredningsbestemmelsene og bygging av veg i fredningsområdet er dermed ulovlig."

KONKLUSJON : AT VEGPROSJEKTET HAR NEGATIV SAMFUNNSVERDI (OMLAG 11 MRD) UNDERSTØTTER IKKE BARE AT FREDNINGSFORSKRIFTA IKKE KAN SETTES TIL SIDE, OG AT STREKNINGEN ØYRESVIKA - STORHOVE MÅ UTELATES FRA PLANPROGRAMMET, MEN AT VEGPROSJEKTET MOELV - ENSBY I SIN HELHET MÅ STANSES FORDI VI IKKE SKAL GJENNOMFØRE PROSJEKTER SOM MEDFØRER NEGATIV UTVIKLING / HAR NEGATIV SAMFUNNSVERDI.

Strekningen Øyresvika- Storhove:

Fordi vegbygging strider mot formålet med fredningen av Lågendeltaet naturreservat, har ikke Fylkesmannen hjemmel til å sette fredningsbestemmelsen til side og tillate bygging av veg i fredningsområdet. At vegprosjektet dessuten er beregnet å ha en negativ samfunnsøkonomisk netto nytte, understøtter dette.

Ut fra dette mener Naturvernforbundet at den planlagte brukryssinga av Lågendeltaet i strid med gjeldende fredningsforskrift, og at strekninga mellom Øyresvika og Storhove må tas ut av planprogrammet.

Det betyr at dagens veg fra Øyresvika til Storhove forblir slik den er i dag.

Hele strekningen:

Med utgangspunkt i at vegprosjektet slik det framstår har negativ samfunnsgevinst, og det heller ikke er foreslått avbøtende tiltak som skal oppvege ulempene, vurderer Naturvernforbundet at planene om utvidelse av dagens to- og trefelts E6 til firefelts motorveg mellom Moelv- Øyerstrider med plan- og bygningslovens formål, og må forkastes.

Minner også om at Norge har hatt Europas mest trafikksikre veger siden 2016. Det var 108 trafikkdrepte i 2018. 108 for mye, men statistikken, som skiller mellom bil-, motorsykel- sykkel- og forgjengerulykker, viser at svært få ulykker skyldes vegen. Det er nemlig slik at bil- og motorsykelulykker rammer menn i en viss alder. og med det faktum at kvinner også kjører de samme vegene uten ulykker, viser at årsak heller mot fart og risiko. Til sammenlikning druknet 102 samme år.

0-visjonsstrekninger har virket og etter at vi fikk midtdeler og forbikjøringsfelt både på Biristrand og i Øyer, forsvant til og med påskeka.

Vegen vi har er bra nok. Sykehus og lensmannskontorer legges ned for å spare penger- til motorvegbygging. Bompengene kommer til å bli en enorm belastning for regionen. Når folk etterhvert blir klar over fakta om bompenger, ødelgges og totalkostnader tror jeg at opinionen snart vil stå samlet om at dette er noe vi nekter å finne oss i og som vi ikke har skuldre til å bære.

Jan Moldal	Lillehammer	Dette brevet gjelder E6 utbygging strekningen Vingrom kirke - Øyresvika. Jeg skriver dette brevet på vegne av familien Bækkevold og Moldal, bnr.28 gnr.8 og gnr.28 bnr.10. Etter mange lykkelige år på et idyllisk sted ved mjøsas bredd, håper vi at denne utbyggingen av E6 ikke raserer denne strekningen. Vårt håp er at vi i fremtiden også kan leve et trygt og lykkelig liv her etter at utbyggingen er ferdig. Som en dikter en gang skrev da han kom med Skibladner på veg langs denne strekningen: Sjå desse bygder bjarte ved Mjøsens fagre strand! Ja, det er Norges hjerte og kjernen i vårt land. På den siste oppdateringen av støykartet er bnr.28 gnr.8 plassert i gul sone, dette er en stor feil da det i åpent terreng ofte er mere støy høyere oppe i terrenget under gitte temperaturer og vindretninger. Håper dette kan endres eller at det eventuelt kan foretas en støymåling. Vårt håp er at det her blir en strekning med 90 km/t og ikke 110 km/t, forskjellen på å kjøre strekningen Vingrom – Ensby er 2 minutter på å øke hastigheten fra 90 km/t til 110 km/t. Denne økningen i hastighet har stor betydning både for støy og utbyggingen av E6, ikke minst økonomisk. Denne økningen i hastighet har ingen effekt for transportnæringen, derfor er det ingen andre etter vår mening som har behov for å spare 2 minutter på veg til hytta. Vi håper at det under utbyggingen blir tatt tilstrekkelig hensyn til midlertidig bruk av private arealer, og midlertidig trafikkavvikling. Vi håper også på et positivt og godt samarbeide med Nye Veier, og at innspill fra beboere langs strekningen Vingrom kirke – Øyresvika blir tatt med i vurderinger under utbyggingen. Lykke til med utbyggingen i god samarbeidsånd!
------------	-------------	---

Kari Svingheim	Lillehammer	Å bygge noe som helst i et naturreservat med strengeste vern, det sier seg jo selv at det er dumt. Det ligger i ordet vern at området skal vernes om, ikke raseres.
Kjell Ove Tobiassen	Lillehammer	Ved deponi av masse her må man tenke på rasfare på grunn av ustabil grunn. (leire) Her fins det rester av den gamle veien mellom Vingnes og Jørstadmoen. På oversiden av nåværende vei. Elgtrekk kommer ned her og over til Hovemoen En av flere beverhytter i området
Lars Kjelkenes Giæver	Lillehammer	Ta vare på jorder og naturreservat med lovens strengeste vern. Det er helt unødvendig å bruke penger på dette veiprojektet som går langs en jernbane som blir nedprioritert. Få heller bilister som meg over på toget. Da blir det god plass til alle som faktisk trenger bilen, og selvfølgelig langt tryggere å kjøre på veien. Det er vanskelig å finne ord for hvor unødvendig og ødeleggende dette prosjektet er. Om det gis dispensasjon for å bygge på naturreservatet med lovens strengeste vern, så vil det være et sterkt signal om at natur og vern ikke har noe som helst betydning. Det er ikke for seint å snu.
Lena Granbakken Haukien	Lillehammer	Boligfeltet Øyresvika må bevares i størst mulig grad. Tunnellinnslag så langt sør som mulig for å verne grenda. Liten kryssløsning er også essensielt for grenda. Stranda vår må ikke røres, her er det rekreasjon, fiske, kulturarv og vannsportaktiviteter. I anleggsperioden må vi som bor her ha forhold som gjør det bra å bo her. Støy og støv skal ikke påvirke en god natts søvn eller muligheten til å være ute på sin egen eiendom og på stranda. Det tradisjonelle dreggefisket og lågåsildfisket må ikke begrenses pga vei og utfylling i Mjøsa. Øyresvika er unik med sin tilgang til Mjøsa og strand, ellers er det meste fylt ut. Her ligger den naturlige strandlinjen! (en av de siste). Vi forventer at prinsippet om å skjerme bolig og naturområdene fra Øyresvika og nordover vedtatt i kommunedelplanen av kommunestyret følges, også når det gjelder anleggsfasen. Avbøtende tiltak langs lokalvegen må gjennomføres i samsvar med meklingsresultatet. Kommunedelplanen ble vedtatt etter en lang prosess, hvor konsekvensene ble vektet . Det må søkes løsninger innenfor de rammene denne planen gir. Boligfeltet Øyresvika må bevares i størst mulig grad. Tunnellinnslag så langt sør som mulig for å verne grenda. Liten kryssløsning er også essensielt for grenda. Stranda vår må ikke røres, her er det rekreasjon, fiske, kulturarv og vannsportaktiviteter. I anleggsperioden må vi som bor her ha forhold som gjør det bra å bo her. Støy og støv skal ikke påvirke en god natts søvn eller muligheten til å være ute på sin egen eiendom og på stranda.
Line G. Skarsvåg	Lillehammer	Et vernet naturreservat bør forbli vernet. Det er og var en grunn til verningen i utgangspunktet. Derfor syns jeg det viktigste i denne forbindelse er å fortsette å ta vare på naturen, og unngå å bygge ny E6 i Lågendeltaet. Integritet overfor tidligere bestemmelser bør veie tyngst.
Marie og Kristian Traaseth	Lillehammer	Se vedlegg - scannet brev
Ole Reistadbakken	Lillehammer	Bekymret for grunnvannet etter boring og sprenging for oss som har brønner og borehull .
Peter Vonlanthen og Marit Hosar	Lillehammer	Vi flyttet til Øyresvika og Vingromsvegen 195 for nøyaktig fire år siden. Vi var da lite oppmerksomme på mulige problemer i forbindelse med nye E6. Gleden både hos oss og i grenda var stor, da det ble oppnådde enighet om at innslag til ny tunell skulle skje sør for Øyresvika. Det er på grunnlag av den vedtatte Kommunedelplanen for Vingrom – Ensby at vi bestemte oss for å investere i både nytt kjøkken og bad. Det er her vi vil tilbringe alderdom vår. Dette betyr også at vi ikke bare ønsker å skjerme Øyresvika, men også områdene nordover langs Mjøsa slik det går fram av vedtatte kommunedelplan. Et annet viktig anliggende er at nåværende E6 ikke bare skal fungere som innkjørsel til Lillehammer, men også som lokalveg for beboerne fra Øyresvika til Vingnes. Ellers vil vi henvise til uttalelsene fra Grendeutvalgene, som vi støtter fullt ut.
stig rune nysveen	Lillehammer	Hei. vedrørende bygging av ny e6, strekning vingrom-vingnes. Er eier og er bosatt på gården søre hov (vingromveien 351-355) i forbindelse med strandlinje, så vill vi beholde vann og fiskerettigheter innenfor der det grenser til. pr dags dato er det tilrettelagt en liten molo(oppbygd med stein) som vi bruker en del i forbindelse med båt-utsetting og fritid, kan være en løsning og slå sammen nordre og søre hov om oppbygging av en felles plass for utsetting av båt o.l på grunn vi grenser til. Angående fremtid drift og bosettelse på gården, må det gjøres noe med støynivået i forbindelse med støy fra biler/ lastebiler o.l, det høres godt pr dags dato, og verre blir det når hastigheten økes, vil tro det da blir rød støy sone helt opp til husene eller faktisk forbi, støy-mur eller jordvoll kan være et alternativ for å hindre støy. Etter det jeg har fått med meg har det blitt satt opp forslag om tursti nedenfor nye e6 mot Mjøsa, vill da foreslå å sammenslå den stien som gang/sykkel og tursti kombinert for i minske unødvendig uttak av privatgrunn og ikke minst dyrebar dyrka mark som har blitt oppbygd over flere 100år på oversiden av Vingromveien.

		<p>Når det gjelder underganger under nåværende e6, synes vi naboer må dette ivaretas i forbindelse med lett tilkomst til Mjøsa og vanningsanlegg, underganger kan ikke være mindre enn den er i dag heller større i forbindelse med dagens traktorer/lastebiler. Naboer/grunneiere burde få disp til å krysse evt kommende tursti i den forbindelse.</p> <p>I de siste årene har vi sett noe endret klima, mer sammenhengende tørke i forbindelse med åker å jorder, i den forbindelse ville det vært lurt å tilrettelegge mulighet for vanningsanlegg til søre hov, da dette vill bli noe vanskelig i ettertid.</p> <p>samtidig har vannmengde økt betraktelig fra Hovsliveien ovenfor gården, som går utover dyrka mark nede hos oss, tiltak og drenering av dyrka mark må til om kort tid for å opprettholde fremtidig produksjon, dette vannet må ledes til Mjøsa, derfor må det ned et underliggende rør under ny vei, som vi har å koble oss til på når dette begynner, da det er umulig å få til etter ny vei er ferdigstilt.</p> <p>Ved evt disponering av nedre del av jordet (dyrka mark) under byggingen i forbindelse med anleggstrafikk, må matjord graves av og tas vare på, for å ha den på igjen når vei er ferdig stilt, evt tap av drifts inntekter på gården de pågående årene med evt anleggstrafikk, hvis nedre del av jordet skal brukes.</p> <p>Mvh stig rune nysveen</p>
Svein Løvseth	lillehammer	<p>Avlastet E-6</p> <p>Viser til møte på Lillehammer Rådhus 22 august 2019 der jeg fikk litt innføring om kommunedelplanen og at mine 2 eiendommer gnr. 162/9 og 162/75 på Riislandet trolig blir berørt. Eiendommene er allerede sterkt belastet av Vingromsveien og delt i 3 deler av dagens E-6, dette medfører restriksjoner, vegstøy, vegstøv, og forurensning så det holder, mer arealavståelse nå forstår jeg ikke at det i det hele tatt kan foreslås, vi skal tross alt bo her og i tillegg får vi flere år med anleggsdrift, vi gruer oss...!!!!!!!</p> <p>Hilsen Svein Løvseth</p>
Svein Løvseth	lillehammer	<p>Gjelder Riislandet, er eier av 162/9 og 162/75 Svein Løvseth</p> <p>Alternativ II-C-2-E, med kort tunnel inn til Lillehammer tror jeg er lagt vekk, men vil si noe i alle fall fordi jeg mener fortsatt at kort tunnel inn til byen fra sør er best. Har meget lang erfaring som yrkessjåfør, eget transportfirma, kjørt vogntog og store kjøretøyer i store deler av Norge og mye i Sverige, der tilrettelegges avkjøringer til store og også små byer, tettsteder, industriområder, her er skiltet, brede veier uten hindringer, fartsdumper, innsnevninger osv. men i Norge ser det ut til at mest mulig hindringer er det beste. Frykter derfor at innkjøringen til Lillehammer fra sør blir smal, fartshumper osv. for å hindre store biler å kjøre, men det er ikke slutt på store biler, de blir større, 25 meter lange vogntog er allerede på veiene. Eksempel: mange av disse skal i nær framtid hente søppel på Roverudmyra for ut transport derfra og vil kjøre inn og ut gjennom Riislandet, i tillegg busser til idrett og skirenn.</p> <p>Min mening : E6 alt. II-C-2-E (lang tunnel og kort inn til byen)</p> <p>Innslaget til E6 tunnelene i Øyresvika finner fast fjell tidligere, mindre løsmasse å flytte, mindre dyrket mark går tapt, i tillegg rettere kurve med tanke om rykter og 120 km. hastighet og bra kryss i Øyresvika.</p> <p>Dette er min mening.</p> <p>Hilsen Svein Løvseth.</p>
Terje Larssen på vegne av nevnte oppsittere	Lillehammer	<p>Merknad til varsel om oppstart av planprogrammet:</p> <p>Følgende oppsittere melder om bekymring for vanntilførselen til sine private brønner i forbindelse med sprengning av tunnellopp ved fremføring av ny E6 under Traaseth-jordet.</p> <p>Vi ber om klargjøring av hvem/hvor eventuelle vannproblemer skal meldes til, og om hvilken beredskap det skal legges opp til i forbindelse med sprengningsarbeidene.</p> <p>Vi forutsetter at det tas ansvar for eventuelle setningsskader, samt sprekkdannelser på hus og eiendom som følge av rystelser fra spregningsarbeidene.</p> <p>Vi ønsker også å uttrykke bekymring for støybelastning fra den nye E6 der trafikken ledes ut på ny bru over Lågen til Hovemoen. Vi ber om at hensynet til å hindre støyforurensning blir nøye vektlagt og at tiltak blir planlagt og iverksatt for å hindre støy ut over dagens nivå.</p> <p>Terje og Wenche Ødegård, Kastrudvn 200, GNR / BNR 115 / 65 Roy Magne Storholm og Ida Aurlien, Kastrudvn 208, GNR / BNR 115 / 64 Jan og Anna Liljebäck, Kastrudvn 210, GNR / BNR 115 / 52 Terje og Tone P. Larssen, Kastrudvn 212, GNR / BNR 115 / 56</p>

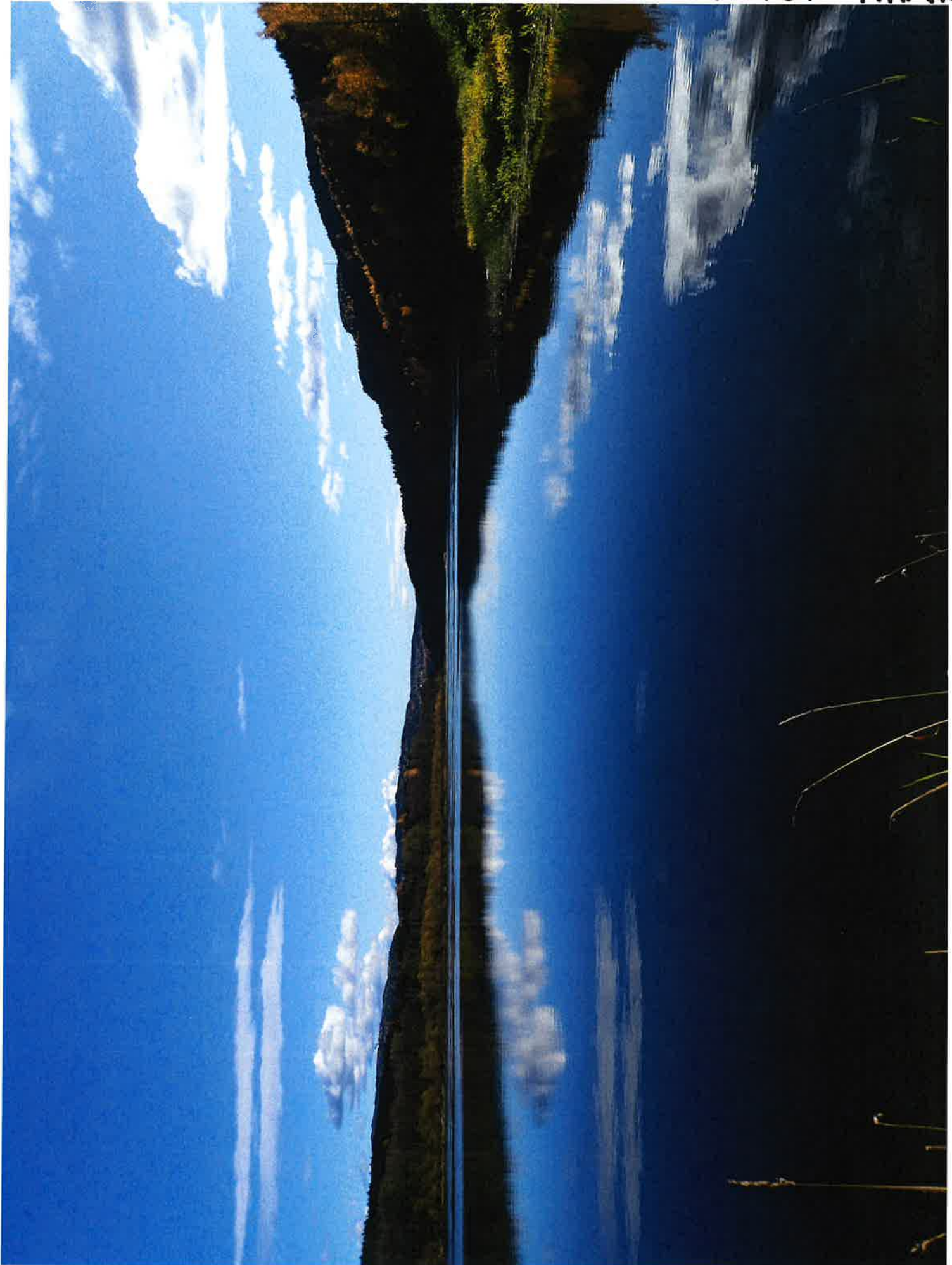
		<p>Iris Kristiansen, Kastrudvn 214, GNR / BNR 115 / 58</p> <p>Thomas Kvisberglien og Helene Kleiven, Kastrudvn 220, GNR / BNR 115 / 10</p> <p>Jørgen Mengshoel og Hilde F Berntsen, Kastrudvn 226, GNR / BNR 115 / 20</p> <p>Bjarne Øvrelid og Hilde Vold, Kastrudvn 232, GNR / BNR 115 / 38</p>
Thorstein Ouren	Lillehammer	<p>Innspill fra gårdsnr. 25 Lillehammer.</p> <p>Vanningsanlegg sammen med Borud bevares evt. flyttes til egnet sted. Gjelder også rør gater og hydranter.</p> <p>Adkomst til strand og vatningspumpe bevares.</p> <p>Båtutsettingsplass bevares.</p> <p>Bevaring av 2 plasser for lågåsildfiske.</p> <p>Støytiltak for bolighus tilhørende gården er særdeles viktig. Gjelder to tidligere husmannsplasser og to bolighus på gården.</p>
Åse Mari Fyksen	Lillehammer	<p>Støydempende tiltak:</p> <p>Angående avlastet E6 fra Øyresvika til Lillehammer: Legg veien i "rør"/tunnel i eksisterende trasè fra Øyresvika, Øyresbrettingen, Riselandet til Vingnes som lyddempende tiltak for bebyggelsen på Riselandet, Vingnes.</p> <p>Dette kan gi flotte muligheter og løsninger mot Mjøsa og mulig arealutnyttelse av tunneltaket for beboere. Arkitektkonkurranse?</p> <p>Veikryss:</p> <p>Angående kryss i Øyresvika - ønskes så lite som mulig - kun til avkjøring for trafikk fra sør og innpåkjøring for de som skal sørover fra Lillehammer.</p> <p>Kan avkjøring til Lillehammer legges i tilknytning til krysset i Vingrom? Tre store kryss på såvidt kort avstand virker unødvendig (Vingrom - Øyre og Hovemoen).</p> <p>Tunnelinnslag sør:</p> <p>Unngå rasing av friluftslivet, naturvernet og bosettingen i Øyresvika og legg tunnelåpningen langt sør, ikke inn på Øyresjordet.</p>
Hanne Owren	Oslo	<p>Gjelder eiendom Paul.A.Owrens vei 288, Sandvold</p> <p>Se vedlegg</p>
Karina Nilssen	Oslo	<p>Ikke lag flere veier og ødelegg naturområder, bygg heller opp tognettet slik at folk kan reise mer miljøvennlig. Vi mennesker, vi vil ikke ha flere veier. Vi vil ha ren natur. Det er det vi trenger for å leve, og det er det som betyr noe for oss. Vi snakker om veiutbyggingen som bl a skal gå over Lågendeltaet. Det kan ikke være mulig at dere velger å bruke ressurser på noe slikt når vi står midt i en natur og miljø krise. Hvor er hjernen bak dette? Hvem er initiativet? Det vil jeg gjerne vite da jeg ønsker å ta en prat med vedkommende og informere litt om hvordan Norge ser ut i 2019.</p>
Erik Livermore	Trondheim	<p>Fullstendig unødvendig utbygging som raserer natur og øker veitrafikk. Det står at det er for å avlaste trafikkpresset, da kan man vitterlig oppgradere jernbanen som ligger rett ved siden av. Håper inderlig denne veiutbyggingen aldri skjer.</p>
Victoria Langholm	Trondheim	<p>Hei!</p> <p>Etter min mening må natur- og jordvern komme først her. Ikke mer irreversibel asfaltering. Forslag: Rust opp jernbanelinjen.</p>
Anne Louise Tvette	Vingrom	<p>Forslag om å bygge en tunnel av industriplast og stålkonstruksjon over den delen av E6 som går forbi Vingrom og friluftsområdet ved Badedammen: Det uttrykkes bekymring fra flere hold om konsekvensene ved utbyggingen av en firefelts E6 vei vil ha for livskvaliteten til bygdas innbyggere mht forurensing, sikkerhet, helse og trivsel samt konsekvensene for en forringet kvalitet av parkanlegget ved Badedammen. En slik tunnel vil kunne skjerme for forurensing av støy, støv og lyd for de av oss som bor, jobber og går på skole rett ved og i nærheten av E6 og for friluftsområdet ved Badedammen.</p> <p>Tunnelen kunne for eksempel strekke seg fra Audens hus og rett forbi veikrysset ved sydgående innkjøring til Vingrom ved Døsvegen. Som et alternativ til støyskjermer kan en tunnel i plast spare hus som ellers kunne bli revet pga støy og lydforurensing nær veien. Badedammen er et friluftsområde som benyttes av flere såbare grupper som skolebarn, familier, turgåere og dyr. Den utgjør et veldig viktig samlingspunkt i bygda. Å bygge i plast er ikke noe nytt. Det eksisterer allerede en mange interessante eksempler på større og mindre bygninge av industriplast fra land i og utenfor Europa. Det forskes også aktivt på bruk av plast. Blant byggeverkene finnes flere eksempler på tuneler i plast som er bygget over større og mindre veier i Europa.</p>
Arne Magnus Bakke	Vingrom	<p>Privat strømkabel og vannrør under E6 og lokalvei ned til Bakke Camping.</p> <p>Her ligger undergang ned til Bakke Camping. Den har mye trafikk i sommerhalvåret. Undergangen er i utgangspunktet ikke mer enn akkurat høy nok til f.eks. lave septikbiler, men veien under eksisterende E6 kan ikke senkes p.g.a. oversvømmelse ved flom i Mjøsa. Må i hvert fall ikke bli lavere, helst skulle man hatt større frihøyde hvis mulig. Viktigst er det uansett at den beholdes slik at turistene har en praktisk ankomstvei til camping.</p>
Arnstein Nydahl	Vingrom	<p>Kryssing av Lågendelta NR.</p> <p>Nærfriluftsliv som fiske, roing, kajakk i Lågen og tur, sykkel, løping mm. i Håvemoen blir sterkt berørt av denne kryssingen. Dette er flotte ressurser og grønne lunger som daglig benyttes av innbyggerne. Arbeid og utforming, når man nå har valgt denne traseen, må søkes gjennomført slik at ressursene i størst mulig grad fortsatt kan benyttes med minst mulig reduksjon av miljøkvaliteter (støy, estetikk, forurensning). Det er gledelig å se at utbyggingen kan innebære at luftstrekkeene ifm. kraftledningene blir borte, men støy og estetikk ifm. ny bro, trafikk og tunnelinnslag må også hensyntas i perspektiv av fortsatt utnyttelse av dette området som nærfriluftsliv.</p>
Cecilie Owren	vingrom	<p>Forslag om å legge deler av E6 forbi Vingrom i industriplast tunnel.</p> <p>E6 forbi Vingrom går forbi et meget sårbart samfunn med en barneskole bare noen få hundre meter unna.</p>

		<p>Jeg vil med dette gi et innspill som både er et miljø og helsetiltak. Forslag: Hva med å bygge en tunnel av industriplast forbi Vingrom sentrum. Slik vil dette være støv og støy dempende og vil være et meget godt alternativ til støyskjerming. En plasttunnel kan konstrueres av industri plast som er gjennvunnet. Den kan bygges av moduler av plast og stål som kan settes sammen med f. eks. åpninger mot Mjøsa. Dette er veldig i tiden og det finnes flere slike tunnel konstruksjoner rundt om i verden. Områdene rundt E6 i Vingrom er meget flittig brukt og vil med en slik tunnel være skjermet. Skolebarn ferdes flere ganger daglig på badedammen i tillegg til all friluftsferdse er det et viktig samlingspunkt. Tunnelen vil forhindre at dyr og barn forulykkes på E6. Dette vil være et bærekraftig og grønt alternativ, i tillegg til at det vil fremme helse og trivsel for alle beboere. En plast tunnel vil også være et flott landemerke ved inngangen til Lillehammer og opp mot Gudbrandsdalen.</p>
Eivind Ormvold	Vingrom	<p>Hei,</p> <p>Vi hører allerede i dag en del støy fra dagens E6 i vårt hus. Jeg håper det blir satt opp tilstrekkelig støyskjerming også for oss som ikke bor helt inntil nye E6, men som allikevel blir utsatt for støy fordi vi ligger høyt i terrenget og støyen dermed går over dagens støyskjermingstiltak.</p>
Espen Harald Bjerke	Vingrom	<p>Nytt e6 kryss Vingrom, søndre alternativ</p> <p>Hvis dette blir alternativet vil det medføre vesentlig økt trafikk forbi Joker, som vil ramme alle beboerne som bor ovenfor og nedenfor veien. Det vil gi utrygg skolevei for mange flere barn enn om krysset blir der det er i dag. Om krysset legges i sør bør det vurderes en tunell med utløp et stykke opp i torpavegen for å unngå trafikk i sentrum av Vingrom. Et nytt kryss der birivegen møter torpa vegen vil bli helt nødvendig om det ikke blir tunell, samt vesentlige tiltak for å sikre skolevegen. For sikker kryssing av birivegen ved Joker bør det anlegges undergang ved joker. En annen fare ved å legge krysset i sør er at nærbutikken, Rema vil miste kundegrunnlag og vil kunne risikere å bli nedlagt. Om det blir kryss i sør må det tilrettelegges for næring av type dagligvare i nærheten av krysset.</p> <p>Støytiltak</p> <p>For oss som bor på brinken rett nord for Loe Rørprodukter (sementfabrikken) er svært plaget av støy. Da broen ble gjenbygget etter flommen for noen år siden, fikk beboerne her støyskjerming. Denne ble anlagt midt mellom vei og bebyggelse. Det ble liten effekt av støyskjermingen med den plasseringen, men den fungerer godt som et fysisk hinder for å holde barn på trygg avstand fra veien. Ved ny vei vil støybelastningen bli enda større, så her må vesentlige tiltak iverksettes.</p> <p>Vårt forslag er å lage miljøtunnell fra sør for Loe Rørprodukter til man er på linje med den tverrgående støyskjermen på Fremstadvegen 13. Denne tunellen kan fungere som mer enn et støytiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den kan også brukes som viltkryssing og samtidig - gi innbyggerne tilgang på strandlinjen. Her kunne man anlagt et badeområde med båtbygde hvor folk utabygds kan legge til. Om det er snakk om å lage en rasteplass/utsiktspunkt ved kirken bør denne investeringen absolutt flyttes til Vingrom sør slik at flere folk kan få glede av den. Ved kirka er det kun en håndfull boliger, mot flere hundre i sentrum Vingrom. For at flest mulig skal få glede av denne investeringen bør den da flyttes til Vingrom sentrum. Muligens også formålet med investeringen bør justeres noe slik at det kan bli en utstrakt bruk (enn bare et utsiktspunkt). Hvis det her anlegges et reelt alternativ til dagens badedamm, med vesentlig bedre fasiliteter enn hva som er tilfellet i dag, vil lokalbefolkningen kunne lettere akseptere at store areal rundt badedammen går tapt. <p>Et annet argument i forhold til støy og miljøtunnel på aktuelt område, er at vegen/støykilden kommer i relativ rett vinkel på husene. Det vil si at støytiltak langs vegen har mindre effekt.</p> <p>Om det ikke blir miljøtunnel må det bli støyskjerming som har en bue som strekker seg over mot kjørebanelen (som en halv tunnel). Jeg har sett eksempler på dette rundt Furuset i Oslo, alternativt en massiv jordvoll.</p>
Geir Ludvig Aasen Ouren	Vingrom	<p>Hei.</p> <p>Det var sagt på møte i Vingrom i går at lokalveien ikke skal bli brukt som omkjøringsvei. Jeg tolker det da slik at E6 blir på nedsiden av lokalveien???</p>
Guri	Vingrom	<p>Mine kommentarer gjelder hele strekningen og har ikke ett spesifikt nedslagsfelt.</p> <p>Trygg trafikk for myke trafikanter! Gang og sykkelvei HELE VEIEN mellom Biri og Vingrom. Skoleunger og turgåere, pilgrimer, turister, de som tar buss til og fra jobb og skole samt alle som av ulike årsaker ferdes på vår lokalvei har krav på TRYGG TRAFIKK. Møtesituasjoner mellom store og små biler blir farlig på denne strekningen selv uten myke trafikanter i veibanen. Veien er smal tross "utvidelse", veiskulder er vekk og erstattet av myk asfaltkant der der burde vært skråning til grøft. Rekkverk langs veien hindrer biler å forsvinne "til skogs" ved utforkjøring, men gjør det også umulig for unger og voksne som bruker veien - i mangel på gang- og sykkelvei - å kaste seg unna når store trailere og travle hyttefolk overser hastighetsskilt og suser av gårde.</p> <p>Trygg trafikk for myke trafikanter medfører mindre foreldrekjøring da unger på trygg måte kan ta seg til skole og sosiale sammenkomster på egen hånd. Den lokale befolkningen savner trygg vei.</p> <p>Ja til gang og sykkelvei HELE VEIEN mellom Biri og Vingrom!!!! Vi har ingen å miste <3</p>

		<p>Støyskjerming. Raskere info om ulykker og raskere reaksjon hvis omkjøring er nødvendig.</p> <p>Erstatning til alle jordeiere som ikke bare mister DYRKA MARK men også sitt LIVSGRUNNLAG og dermed berører sterkt pga store endringer i bedriften. Mangel på jord = redusert spredeareal, redusert mulighet til fôrproduksjon og flere tvinges til å slutte eller redusere besetning som de har arbeidet i 10talls år å bygge opp.</p> <p>Mjølkeku blir ikke erstattet ved å "kjøpe ny et annet sted" - det tar 5-10år å bygge opp en bra stamme med produksjonsdyr. De bedrifter - jordbrukere - som mister jord til veibygging må erstattes rikelig for å unngå konkurser og tvangsnedleggelse.</p> <p>All anleggstransport må legges til rette slik at jordeveier, gårdsveier, hus og beboere ikke utsettes for fare. Anleggstrafikk må så langt som mulig unngås i lokalsamfunnet.</p> <p>Husdyr av alle slag vil bli berørt av sprengning, grunnarbeid, anleggsarbeid. Firmaledelse samt de ansatte må ha forståelse for at bygdesamfunnet blir opprørt av endringer, forandringer og nye utfordringer.</p> <p>Ta bilder av ALT som var før det gjøres endringer. Historiske forandringer må dokumenteres for våre etterkommere. Det ligger mye penger og særdeles mye jobb, slit og tid for alle som har opparbeidet seg et virke på Biristrand. Hus, jorder, grøfter, veier- Det er kostbare løft som nå vil bli veltet overende og jevnet med jorden ... Norsk landbruk har lange tradisjoner som håndverk. Det er mye jobb og kunnskap som ligger bak veldrevne gårder slik vi finner langs Mjøsa ig E6 i Innlandet. Hver enkelt gårdbruker bør kompenseres rikelig både pga tapt arbeidsinntekt, og noen også for mistet livsgrunnlag der så mye av gården spises opp av Nye Veier at de ikke ser en mulighet å fortsette. Den kostbare tidskrevende tunge jobben med å brøyte nytt og arbeide i gang jorda for å bli god produksjonsjord kan ikke erstattes med en liten sum penger. Levende dyr skal ha mat hver dag og har krav på utegang. Dette er uke bedrifter som kan legges på is, dette er ikke aktiva som kan fryses ned for så å settes i gang igjen om noen år. Levende dyr har tilsyn 365dager i året.</p> <p>Mjøsa er en velbrukt badearena. Med enda større veinett og mer støy forringes bademuligheter enda mer. Mjøsa er omringet av trafikkstøy på begge sider: E6 på ene siden og jernbanen på andre siden. Det er ikke store rom for rekreasjon slik Mjøsa bygges inn. Stillhet fins ikke. Ved å bygge storskjermer, tunneller og legge veien vekk fra vannet vil man kunne opprettholde grønne lunger også ned til vannet. Mjøsa er en flerbruksarena året rundt. Båter, fiske, bading m.m sommerstid. Ispilke, skøyter, ski og turer på vinteren. La Innlandet beholde sitt fine vann med flerbruksmuligheter. Legg til rette for trygg adkomst til Mjøsa og oppretthold HCtilpassete brygger.</p> <p>Mjøsa er en sosial samlingsplass uten aldersgrense.</p>
Hans Ingvald Børli	Vingrom	<p>Tilbakemelding gjeler Gnr. 5 bnr 1: Eiendommen har strandlinje og vi ønsker å bevare båthus og pumpehus samt adkomst til Mjøsa med bil/traktor. Det er også viktig at det tas hensyn til røropplegg for vann og el fra pumpehus og opp til vår eiendom. Nedre del av vår eiendom er regulert til næring og vi ønsker fortsatt at denne skal ligge som næringseiendom. Hvis vår adkomsveg blir berørt av utbyggingen er det ønskelig å se på en felles adkomst med gnr. 4 bnr 1 med flere. Vi kan også bistå Nye Veier med massedeponi på vår eiendom evt. plass for sortering av masser. Vi har også områder der overskuddsmasse kan benyttes til nydyrking av jorder.</p>
Hans Rindal	Vingrom	<p>Jeg er eier av 11/1 i Lillehammer og nabo på begge sider av dagens E-6 i deler av parsellen. For gårdsdrift har det alltid vært en knytning mellom gårdsdriften på innsiden av veien og areal/vann på utsiden. Betydningen av denne har variert over tid og vil variere over tid og i det lange perspektivet er det vanskelig å forutsi betydningen av den, men derfor også viktig at den opprettholdes og ikke innskrenkes unødige.</p> <p>I praksis dreier dette seg om fysisk adkomst via underganger og å kunne ferdes på utsiden av E6 på der hvor muligheten for aktivitet skal opprettholdes. Slik aktivitet dreier seg bl.a om:</p> <ul style="list-style-type: none"> *plassering av vannpumper for vanning av dyrket mark *vararør for tilførsel av strøm til pumper og vann fra pumper til dyrket mark *eiendomsrett til strandlinjen der fyllingsfoten slutter og videre ut i Mjøsa, med tilhørende rettigheter som f.eks. fiske

		<p>På 11/1 er det mulighet for notfiske etter Lågåssild, og et opparbeidet fiskevarp. Dette har også kulturhistorisk verdi og bør inngå som en del av den gang/sykkelvei eller annen ferdsel som er bør være en del av dette veiprojektet på utsiden av E6 mot vannet mellom Vingrom og Lillehammer. En slik ferdselsår vil ha betydelig allmenhetens tilgang til innsjøen og E6 visuelle fremtoning mot vannet.</p> <p>Økte hastigheter til føre til økt støy, og konsekvensene av dette må vurderes konkret for objekter langs veien.</p>
Ida Kvamme	Vingrom	<p>Under møtet som ble holdt på Vingrom skole i august ble det spurt mange spørsmål, men svarene uteble.</p> <p>Vi i Vingrom ønsker å være en del av denne prosessen på et tidlig stadium før store valg blir tatt.</p> <p>Jeg ønsker å rette fokuset mot de to alternativene om veikryss, da dette påvirker skole, dagligvare og for de som bor nærme E6 i dag.</p> <p>Vi håper dere ser på alternativer som kan bevare eksisterende næring og bebyggelse i Vingrom sentrum og videre sør mot Birstrand.</p> <p>Vi er flere som lurert på spørsmål om;</p> <ul style="list-style-type: none"> -støyskjerming -mulighet for å få igjen strandtomt på utsiden av E6 om Mjøsa blir benyttet -mulighet av gang og sykkelsti <p>Vi håper som sagt på å få mer info før store beslutninger blir tatt.</p>
Kristian Owren	Vingrom	<p>I forbindelse med utbyggingen og etablering av 4-felts motorveg på strekningen ønsker jeg å foreslå følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ny trase for E6 legges på vestsiden av eksisterende trase forbi vår eiendom. - Sammenhengende støyskjerming fra Furuodden camping (Gjøvik kommune) og til Bø (Lillehammer kommune) Støyskjermingen foreslås mot Mjøsa for å redusere støy for campinggjester, hyttebeboere og innbyggere på nedsiden av E6 trase. - Sikker vei for myke trafikanter i anleggsperioden og i etterkant. Fylkesvei som går parallelt med E6 vil nok bli berørt i anleggsperioden. Vi ønsker at det etableres gang- og sykkelsti fra Joker på Vingrom, som kobles til eksisterende gang- og sykkelsti på Birstrand - Adkomst i byggeperioden. Beboere og drift ved avkjøring Stranda Camping. Som beboer på nedsiden av E6, gnr 1. og bnr 4 i Lillehammer kommune ønsker vi å kjenne til adkomst til området i byggeperioden.
Monica og Stig Asle Søreide	Vingrom	<p>Per i dag er støyen verst når bilene kjører på sør-siden av huset. Her går støyen over støygjerdet.</p> <p>Størst effekt har vi merket av støyskjermingen nede ved veibanen over brua. Vi tenker at den type støyskjerming langs hele veibanen forbi boligfeltet, vil ha god effekt - men støyskjerminen kan med fordel være høyere.</p> <p>Vårt utgangspunkt er at vi trives godt og ønsker å bli boende- MEN:</p> <p>hvis det under prosessen viser seg at støyen blir svært sjenerende, eller det dukker opp øvrige utfordringer med hensyn til vår eiendom, da ønsker vi muligheten til å bli kjøpt ut.</p> <p>For oss er det viktig at både ute- og innemiljøet ikke blir dårligere enn i dag!</p> <p>Vi har allerede en del støy utendørs, samt oppe i 2. etasje ut mot sør.</p>
Ranveig Øverby	Vingrom	<p>Tilbakemelding på VARSEL OM OPPSTART OG HØRING AV PLANPROGRAM - REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD (GJØVIK) - STORHOVE OG AVLASTET E6</p> <p>Vi vil gjøre oppmerksom på at vi, og våre naboer i Paul A. Owrens veg 163 og 165, har vann fra "Berglundskilden" som kommer opp nord for vår eiendom, på jorden tilhørende Lekshus. Det er viktig at dere vet om dette slik at dere ikke forstyrrer denne kilden i arbeidet med ny E6. Da blir vi uten vann. Vi vil også gjøre oppmerksom på at vi har fått opplyst at det skal være kvikkleire i grunnen på vår eiendom, gnr. 4/9. Dette bør dere også ta med i det videre arbeidet med planlegging av ny trasé for E6.</p>
Rino André Snapa / Oda Elise Ødegård	Vingrom	<p>Hei,</p> <p>Vi er spent på hvordan støyen fra nye E6 blir for oss som bor i Døsvegen på Vingrom.</p> <p>Vi hører en konstant "summing" fra E6 slik det er i dag (hører det mye bedre nå med sommertrafikken).</p> <p>Kommer det til å bli en støy-sjekk, eller lignende for alle i nærheten av E6? Eller er det bare innenfor et gitt område?</p>
Hanna Kjærnsby	Ås	<p>Nej! Vi behöver ingen ombyggnation av E6!! Satsa på järnvägen i stället, för mina barns framtids skull.</p>

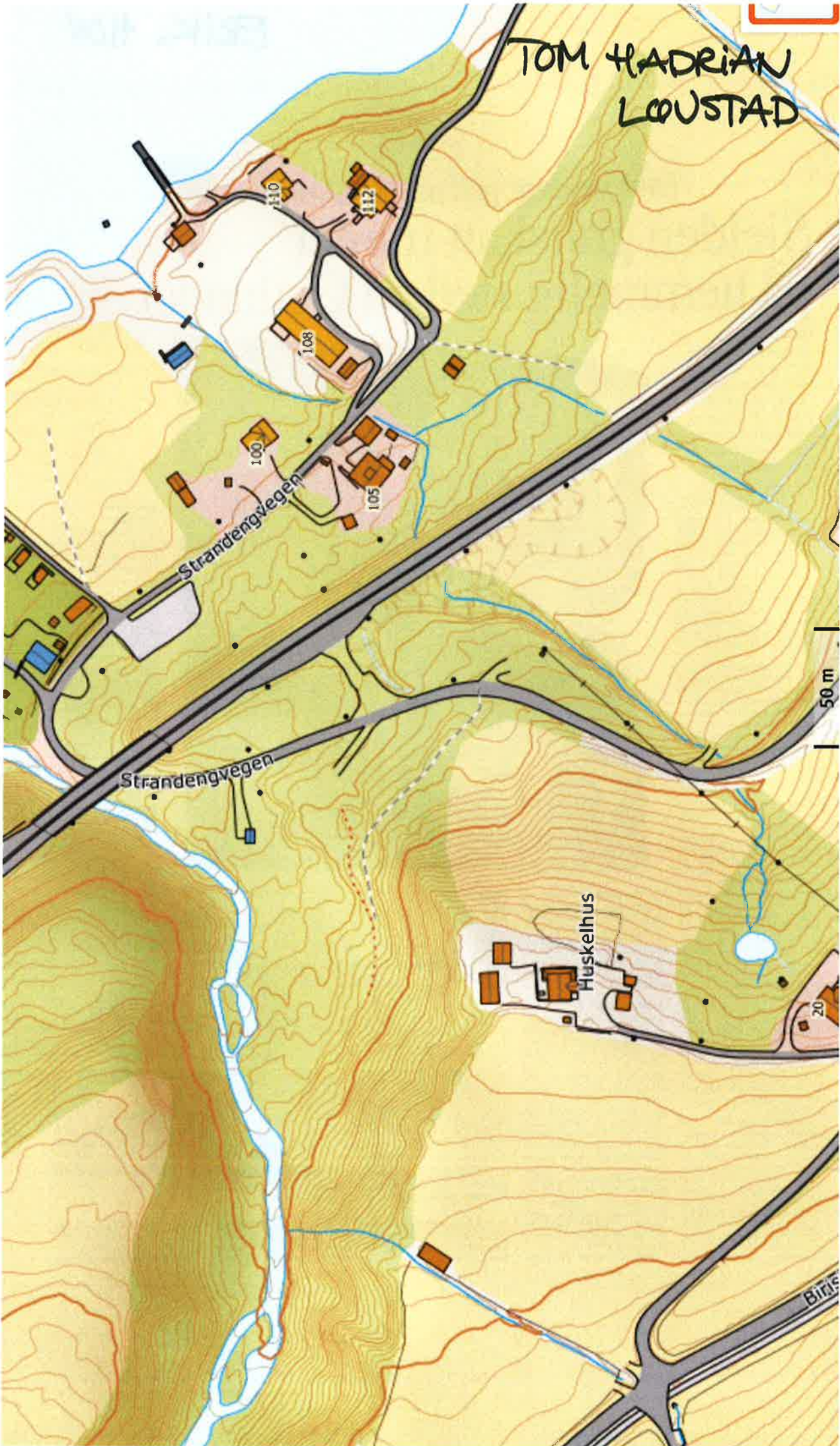
ARNSTEIN NYDAHL

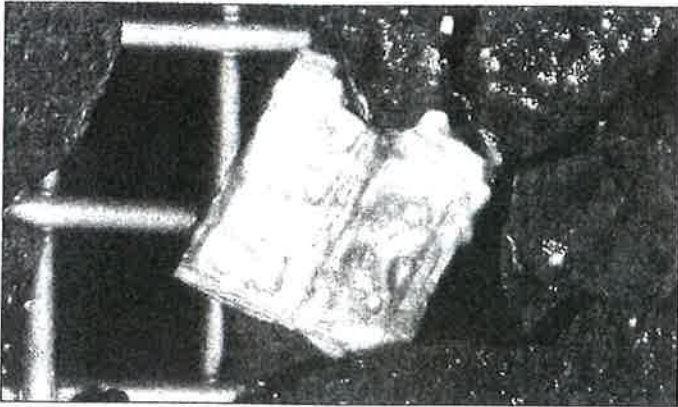


TOM HADRIAN
LØVSTAD



TOM HADRIAN
LOUSTAD





En gullgubbe, bare 8–10 millimeter bred, er funnet blant stein og sand i Vingrom.

FOTO: KULTURHISTORISK MUSEUM/VIVIAN WANGEN

Historisk gullfunn

■ Gudehus ved Mjøsa

De best bevarte rester etter et forhistorisk gudehus som noen gang er funnet i Norge, er påvist på Vingrom ved Lillehammer. Funnet av i alt 29 såkalte «gullgubber» av rent gull, gjør stedet unikt.

Gullgubber

Relieffer, syltynne, bløte og skjøre brikker, laget av rent gull, trolig brukt ved ofringer.

Funnet bare fire steder i Norge, 19 stykker under Mære middelalderkirke i Nord-Trøndelag, 5 på Borg i Lofoten, 7–8 som skal stamme fra Kongsvik i Nordland, foruten på Vingrom. Største funnsted på Bornholm, med over 2000 påvist. De fleste er datert til 500–600-tallet.

Viser som regel en mann og en kvinne staselig kledd vendt mot hverandre (dobbelgubber) eller bare en mann (enkeltgubber).

CATO GUHNELDT

Gudene Frøy og Gerd kan ha blitt tilbedt på stedet, etter funnet av gullgubbene å dømme. Til tross for utgravninger på stedet i 1993, 2004 og 2005, er det først nå i høst man har klart å konkludere med at det trolig er et gudehus man har funnet, minst 15 meter langt.

– Vi har funnet hull etter meget kraftige bærende stokker med diameter rundt 40 cm, som kan tyde på en kraftig bygning som i så fall var synlig på stor avstand når man kom seilende nordover på Mjøsa, opplyser arkeolog Vivian Wangen ved Kulturhistorisk Museum, Universitetet i Oslo. – Når vi mener det er et gudehus, skyldes det mangel på tradisjonelle hverdagsfunn, som bryner, spinnehjul, skår av kokekar og så videre. Bygningen lå i sin tid svært strategisk plassert, der reisen ned gjennom Gudbrandsdalen ble avløst av ferden videre på Mjøsa, eller omvendt.

Gullfunn. Ikke på noe annet sted i Norge er det funnet så mange gullgubber, antatt å være objekter tilknyttet religiøse ritualer, muligens for ofring til gudene. I 2005 ble de første 22 gullgubbene avdekket i og rundt ett av stolpehullene. Med høstens utgravninger, er antall økt til 29.

– De første 22 viste alle en mann og en kvinne, og alle er forskjellige, bortsett fra to, opplyser professor Heid Gjøstein-Resi fra Kulturhistorisk Museum, som har ledet utgravningene.

– Tidligere forskning har knyttet parmotivene til det hellige bryllup og gudene Frøy og Gerd. Det ser ut som om gullgubbene

Aftenposten fakta

er lagt ned med vilje, særlig rundt et stolpehull i midten av bygningen. Detaljene i gullgubbens bildemotiv kan ikke se tydelig med det blotte øyet, og gullbrikkene bare har et tverrmål på cirka 1 cm. De må derfor studeres med lupe med tilpass lyssetting, eller nærfotografere

Gudehov. Funnet av gudebygningen er gjort rett på nedsida av gården Hov, som man nå tror er et svært gammelt gårdsnavn, og som kommer av at det nettopp lå et gudehov på gården.

– I tillegg til gullgubbene har vi funnet påfallende mange ilstål, dvs. datidens fyrtøy i form av et jernstykke som gnistet når man slo med flint på det, sier Wangen.

De åtte arkeologene, som avsluttet sine utgravninger i oktober, fikk seg en overraskelse da de undersøkte stolpehullene. Man fant nemlig spor av at stolpene har vært skiftet ut hele fire ganger, inkludert etter at bygningen brant, men så ble bygget opp igjen.

– Det har fortalt oss at man har ønsket å beholde bygningen på dette stedet over lengre tid. Karstykke sto den i minst hundre eller flere hundre år. Eksempler på slike stolpebårne bygninger er stavkirkene våre, dessuten gamle driftsbygninger på Vestlandet sier Wangen.

cato.guhneldt@aftenposten.no

VEDLEGG ERIK HOV



Utløp bekk

Transformator for
vanningsanlegg

Rørgate kryssning
vanningsanlegg

Utløp vann

Pumpehus
for
vannings-
anlegg

Tilkomsveg
langs stranda

Utløp bekk

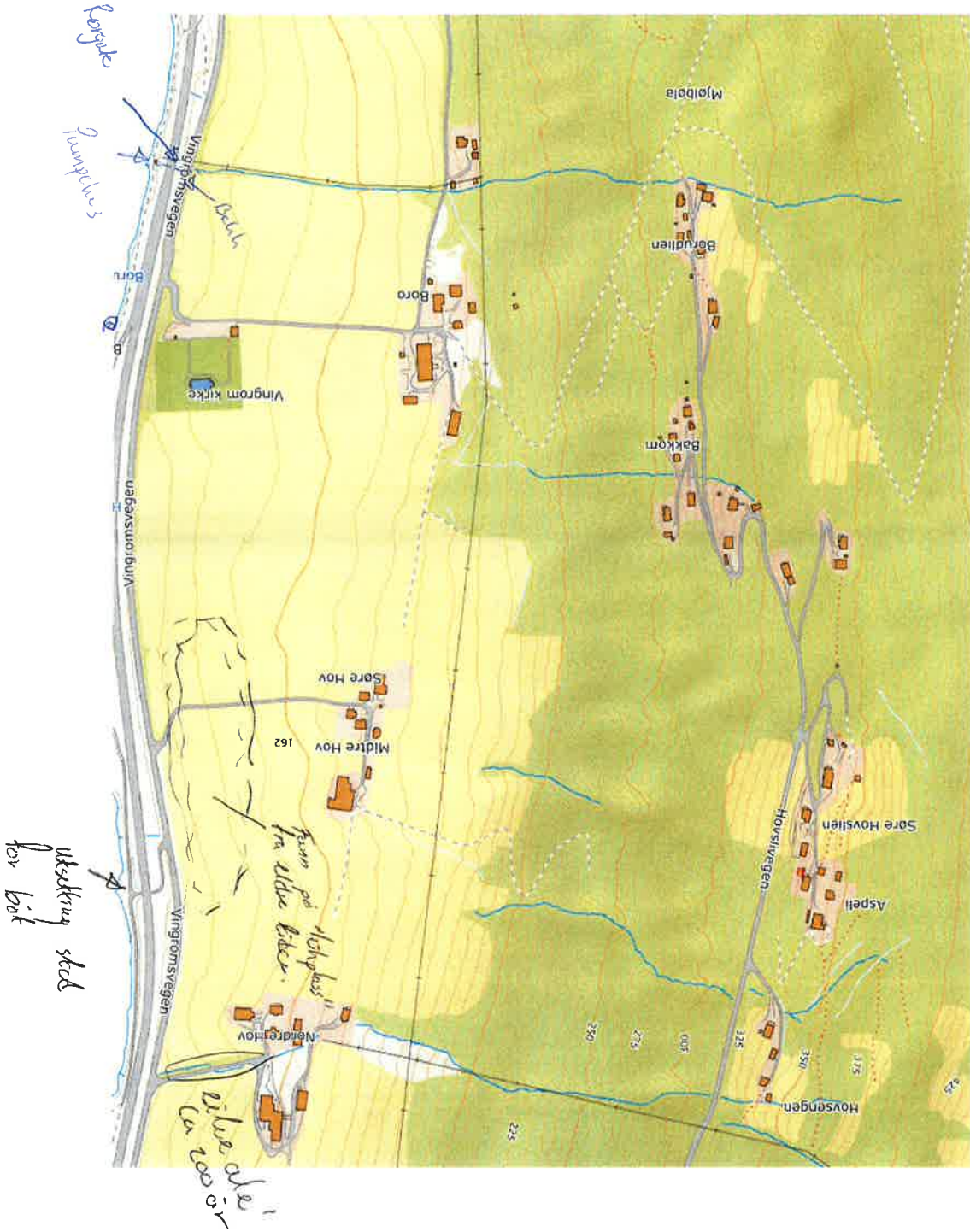
Eikeale'

Kulturminne,
offerplass/krike

Undergang
for tilkomst
til strand

Plass for
utsetting av båt

ERIK HOV



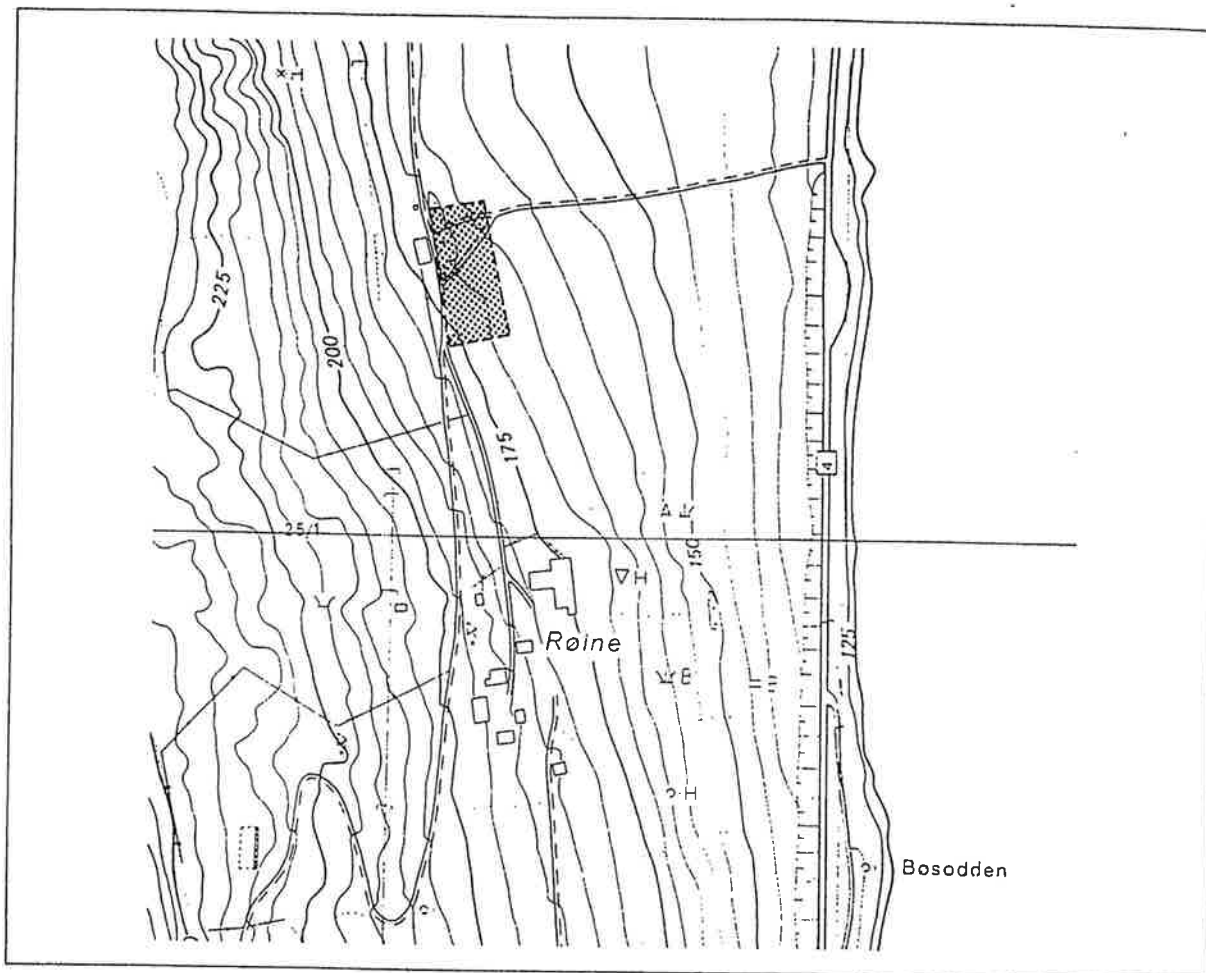


Fig. 59. Røyne kirke. Gårdens sannsynlige middelalderse tunplass markert. Kirkestedet har trolig ligget i åkeren nær tunplassen. Mål. 1:5000. Ekvidistanse 5 m.

3.16.2. Røyne kirke

Det eneste diplom som nevner Røyne kirke omhandler en sjelegave til Fåberg og Røyne kirker (DN XII:108). Olav Dagson gir til Fåberg kirke, halvt kirken "til vpheldzs" og halvt presten til bordhold så mye som han eier i gårdene "Rindædali ok j Bokkomæ" og til "Ronesz kirkio ... til vpheldzs" så mye som han eier i gården "Gellobergie". Brevet er skrevet på kirkevigsledagen i Røyne i 1407/1408. I et brev fra 1411 (DN VII:356) kunngjør to lagrettsmenn at to personer vitnet for sira Ulf i Fåberg at presten som satt på Rise bare hadde hatt to øyresbol av gården Dallerud i Lillehammer sogn. I Stiftsboken finner vi disse jordpartene igjen som to skinn i Gilleberg tilhørende Lillehammer kirke, og parter i Dallerud tilhørende Fåberg prestebord. Det synes som om Røyne-kirkens gods har blitt overført til den kirken som ble sognekirke for Vingrom etter nedleggelsen av dette sognet. Prestebordet til presten i Vingrom ble overført til Fåberg prestebord, som overtok den prestemessige betjeningen av det nedlagte sognet.

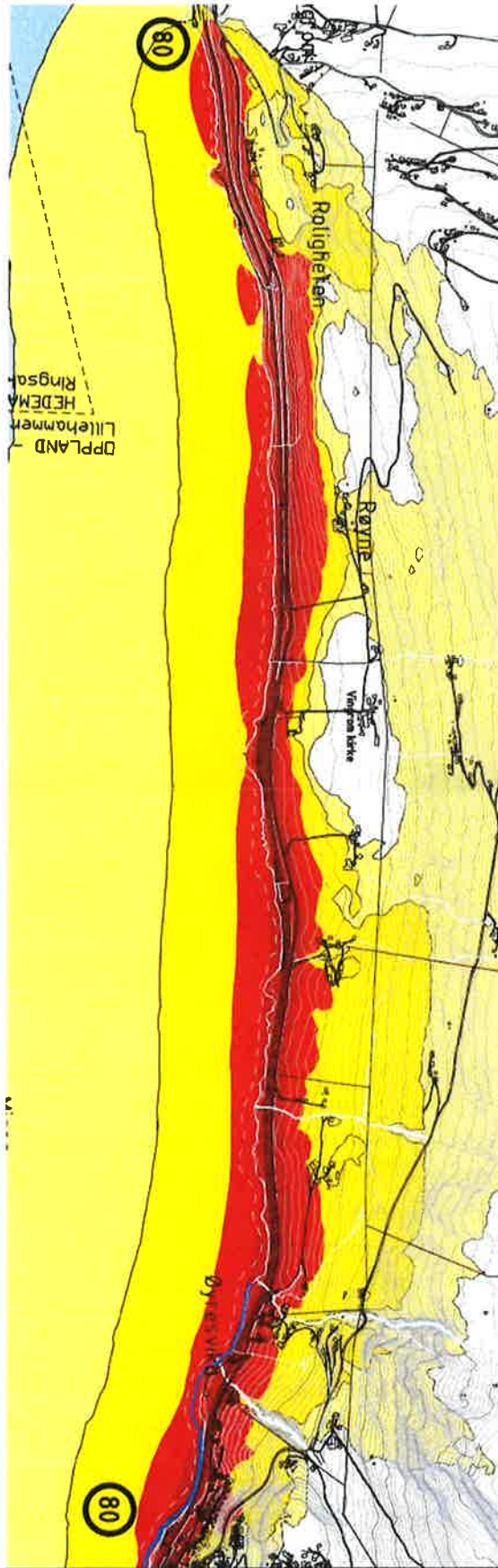
Diplomene gir oss også hint om når sognet og prestekallet ble nedlagt. Olav Dagson deler i 1407

gaven til Fåberg-kirken mellom kirken og prestebordet, mens gaven til kirken på Røyne bare gis til kirkens opphøvd. Det kan bety at kirken ikke hadde egen prest da. Vitnemålet fra 1411 omtaler presten som satt på Rise, og vitnemålet avgis til presten i Fåberg. Det kan ha sammenheng med at han da overtar dette prestebordet. Kirken på Røyne kan ha blitt betjent en tid av Fåberg-presten før den ble nedlagt.

Røyne nevnes første gang i 1367 (DN III:277). Tunet på Røyne ble flyttet i andre halvdel av 1700-årene. Tidligere lå det på et sted som kalles "Gammel-gården" (fig. 59). For ca. 10-15 år siden ble dette stedet planert med bulldoser. Inntil da var det synlig flere tufter på stedet. I utkanten av Gammel-gården ligger fremdeles en koksteinshaug. Eieren forteller at han har vært med på å kjøre bort store mengder grus til drenering fra denne haugen (innb. 1981). Jeg vil tro at Gammel-gården også var Røynes tunplass i middelalderen.

Iflg. tradisjonen på stedet skal kirken ha stått like ved den gamle tunplassen. I en gårdshistorie for Røyne er tradisjonen nedtegnet (Ouren 1926:7). Om Gammel-gården står det at her "fantas også merker

ERIK HOV

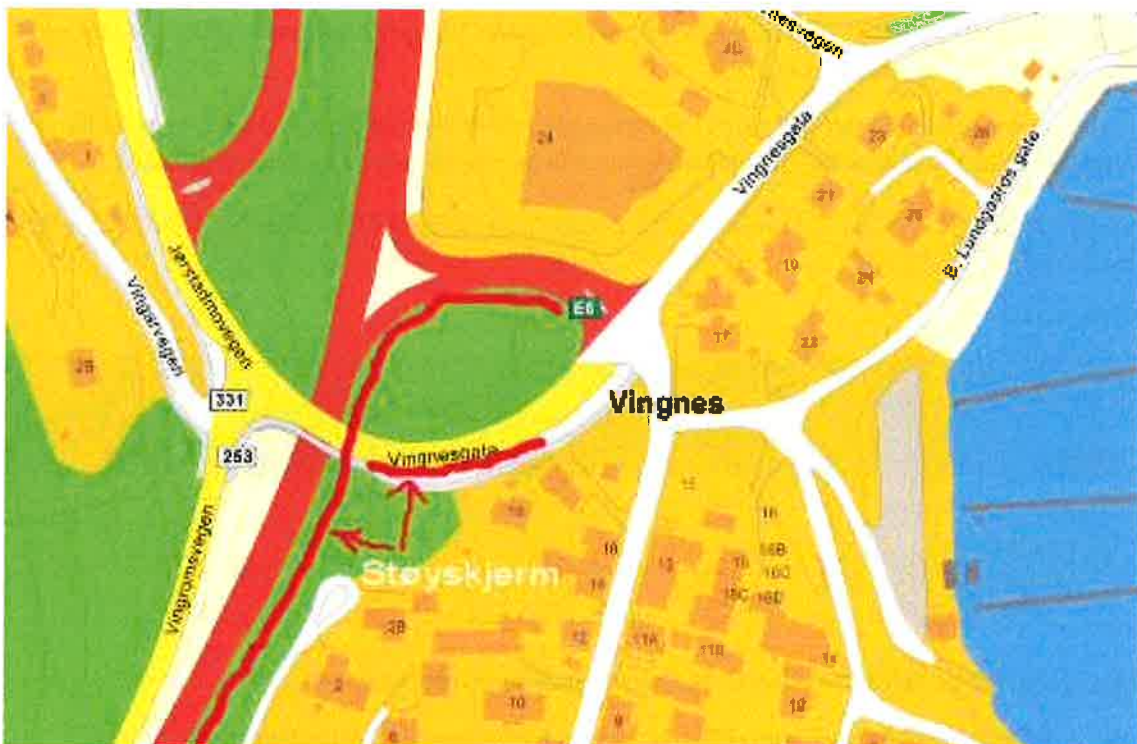


80

samfunnsøkonomisk når en allikevel skal bygge en ny gang/sykel vei forbindelse fra Vingnes til Strandtorget langs Lillehammer bru.

Jeg er også bekymret for anleggstrafikk langs Jørstadvægen og Vingeromsvegen i anleggstiden. Selv bor jeg i Vingnesgata 18 som er nærmeste nabo til Brua som krysser dagens E6 på Vingnes (Vingnes bru som ikke må forveksles med Vingnesbrua nevnt tidligere). I dag lager enkelte kjøretøy som krysser Vingnes Bru resonansvibrasjoner i husete hvor jeg bor. Ved en eventuell anleggstrafikk og store massetransport vil dette øke. Vi er også plaget med mye støy og veistøv, Dette vil også øke og gå utover vår helse. Begge disse veiene er også skolevei hvor mange barn både går langs veiene og krysser dem.

Som avbøtende tiltak er det nevnt støyskjerming av beboere langs dagens E6. Her har jeg innspill til hvor jeg ønsker støyskjerming (se kart) av der jeg bor i Vingnesgata 18. En slik støyskjerming vil også dempe de store støvplagene som vi har.



Fartsgrense på innkjøringsveien til Lillehammer må kraftig ned. Foreslår 50 km/t i likhet med andre innkjøringsveier i tettbygde strøk. Dette vil gjøre det mindre attraktivt å bruke dagens E6 for å spare bompenger. Også fartsboks for å se til at fartsgrensen blir overholdt.

Jeg ønsker dialog og avklaring så tidlig som mulig for å finne en god løsning for hvordan gang og sykkelveg skal passere min eiendom.

Adgang til del av eiendommen mellom E6 og Mjøsa

Det er viktig at maskiner fortsatt får tilgang til dyrka mark og skog mellom E6 og Mjøsa. Kulvert/undergang må være dimensjonert for dette.

Den del av eiendommen som ligger ned mot Mjøsa er også et område vi bruker mye som turområde og til lek ved Mjøsa. Det er viktig at vi også kan benytte oss av dette området i byggeperioden og at turmuligheten ned til Mjøsa blir like fin også når ny vei er bygd. Jeg har også ofte observert dyrespor som viser at dyr benytter undergangen til å passere nåværende E6. Jeg har også observert rådyr i området mellom E6 og Mjøsa. Det er tydelige stier som viser at det er mye dyr i området. Jeg mener det derfor er viktig at en god løsning for disse dyrene til å krysse E6 opprettholdes.

Med hilsen

Tom Grønstad
Birstrandvegen 218
2837 Birstrand

URDA R. OG
HANS B.
JAHREN

Bekker.

Det er på vår eiendom 2 større bekker og et flomgrøftløp.

Ved flomvannføring kommer det særlig ved den søre bekken til dels store stein og grusmasser.

For å redusere problemene kan det være aktuelt å bygge en bunnlasterfelle på et udyrket areal og legge bekken i rør fra denne.

Det har videre vært et problem at den kommunale Hovslivegen oppe i lia ikke har hatt tilstrekkelig flomløpskapasitet. Ved 3 tilfeller i nyere tid har bekken flommet over og kommet vilt nedover lia.

Dermed er det gravd krater på jordene. Store mengder jord, grus og stein er ført ut på lokalvegen og mot E6. Det er derfor viktig at Lillehammer Kommune sørger for tilstrekkelig flomløp under Hovslivegen. Hvis ikke vil det kunne oppstå vegstengning som følge av flommasser.

Involvering på planstadiet.

Vi er veldig interessert i å komme i dialog tidlig i planprosessen. Ved samarbeid og dialog vil en kunne finne best mulig løsninger for framtidig drift av garden, samtidig som behovet for erstatning dermed reduseres.

En del av utfordringene vil være like for alle gardene mellom Vingrom og Øyresvika.

Det vil kunne være både rasjonelt for Nye Veier og fornuftig for å finne gode løsninger å ha felles møte med alle berørte gardar mellom Vingrom og Øyresvika tidlig i planprosessen.

Erstatning/Makeskifte

For vår eiendom Boleng gnr 29 bnr 1 i Lillehammer vil vi være veldig interessert i makeskifteareal i form av skog og eller dyrka mark som erstatning for arealinngrep og andre ulemper.

Vennlig hilsen

Urda Rolstad Jahren

Hans Bernhard Jahren

I tillegg har vi en besetning på ca 30 vinterføra sau i en av driftsbygningene. Omfanget av virksomheten krever tilgang til dagens jordbruksarealer for å fôrgrunnlag til dyra.

Av sikkerhetsmessige årsaker ser vi det som svært utfordrende å kunne opprettholde drift i anleggsperioden. Et midlertidig opphør av drifta vil ha store økonomiske konsekvenser. Det forventes derfor konkrete forslag til tiltak som kan redusere ulempene dette med fører. Eksempelvis alternative treningsområder, erstatningsjord og sikring av adkomstveg.

Veganlegget vil forringe bokvaliteten, både i anleggsperioden, men naturligvis også når anlegget er ferdigstilt. Verdien av eiendommen reduseres betydelig.

Lågendeltaet er «grønn oase» i Lillehammer kommune, mye brukt til elvepadling, fiske og annet friluftsliv. '

Under redegjør vi for de forhold som omfatter eiendommen og næringsvirksomheten på gården, samt noe av de forhold som tidligere er omtalt som negative konsekvenser for området i temarapportene (Statens Vegvesen).

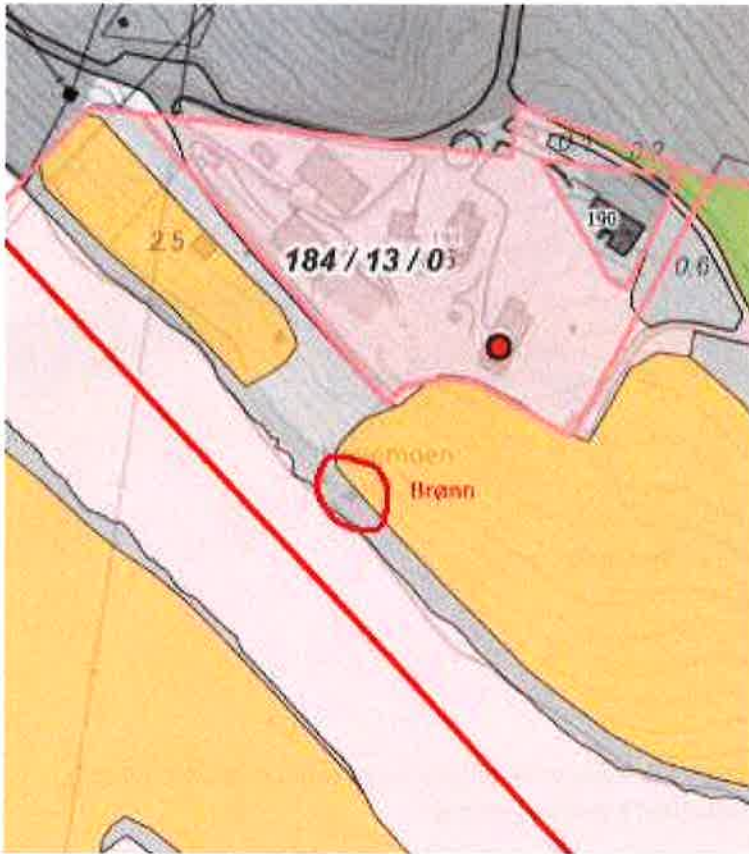
Forhold vedrørende Haavemoen gård, næringsvirksomhet

Adkomstveger

Det er vesentlig at adkomstvegen fra Hovemoen til gården ikke benyttes som anleggsveg eller adkomstveg for vegprosjektet. Veggen går i dag over grunnen til fylkeskommunen, men alt vegvedlikehold, brøyting og strøing utføres og koster av grunneier på Haavemoen gård. Veggen brukes i stor grad av syklister, turgåere og til trening av hest. I tillegg er den skoleveg for fire barn (Jørstadmoen skole).

Veggen fortsetter forbi gårdstunet før den svinger ned til Midttuva og krysser det innerste elveløpet til Våløya. Dette er adkomstvegen til jordbruksarealet på Våløya.

Vedlagt kart over adkomstveg.



Massedepoier

Massedepoier på eiendommen og i Lågendeltaet naturreservat må begrenses til et minimum. Endret løp av vannmasser i elva vil gi større risiko for flom på utsatte arealer.

Støy

Statens Vegvesen har gjort støyberegninger i området, se vedlagt skisse.



Punktet merket 5 (lilla) på Midttuva er utlastningsplass for sau, disse beiter på Storvollen i sommersesongen.

Trening av hester foregår på veier og stinett i hele Hovemoen. I tillegg er stinettet mye brukt til friluftsmål. Adkomst videre nordover langs elva forbi Midtvadet er viktig. Det bør derfor anlegges en undergang under veganlegget der brua treffer land på østsiden.

For at trening av hestene skal kunne opprettholdes under anleggsperioden, bør det vurderes å bygge en støysolert ridehall på anlegget. Aktuelt areal for dette kan være på dagens treningsbane, anvist i kart.

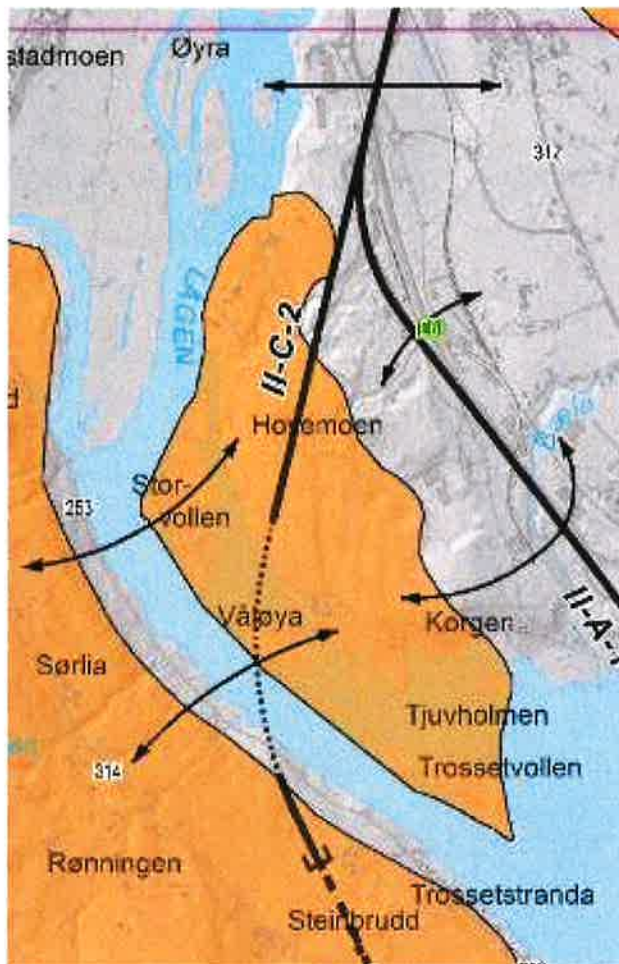
Hensyn vedrørende Lågendeltaet naturreservat, samt kulturminner

Området i Hovemoen og Lågendeltaet naturreservat er omtalt i temarapportene, utarbeidet av Statens Vegvesen.

Naturressurser

1) Fisk

Området inngår i Lågendeltaet naturreservat og omfatter viktige vandringsveier, gyte-, overvintrings og oppvekstområder for fisk (Johnsen, Museth og Dokk 2015). Ørret, sik, lagesild, lake og krøkle vandrer fra Mjøsa gjennom Lågendeltaet og opp i Lågen til gyteplassene. Det er registrert gyteplass for storørret ved Gausas utløp, ellers ligger gyteplassene nordover i Lågen. I de mer strømmende partiene i deltaet, som ovenfor Våløya og opp til start på delstrekning 3 (ved Gausdalsarmen), er det



Trekkruiter for vilt. Fra Temarapport naturmiljø, Statens Vegvesen 2017

3) Fugl

Om Lågendeltaet naturreservat heter det i fredningsforskriften: «Formålet med fredningen er å bevare et viktig og spesielt våtmarksområde i sin naturlige tilstand med vegetasjon og dyreliv, og å verne om et spesielt rikt og interessant fugleliv, særlig av hensyn til trekkende, hekkende og overvintrende vannfugl» (Forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat, Lillehammer kommune, Oppland). Ved vern av Lågendeltaet er områdets betydning for fugl på trekkvektlagt i stor grad. Storvollen- og øyområdet, går fra Trossetvollene til Øyra. Dette er et oppholdsområde og viktig hekkeområde for dykkender og fiskeender. «Grensen» for området følger vannstrengen/flomløpet mot Lågendeltaet fuglefredningsområde og opp mot kraftlinja.

4) Stinett, kulturminner

Dagens traséalternativ deler friluftsområdet i Hovemoen på en slik måte at en stor del av stinettverket ødelegges. Mange av stiene rundt Haavemoen gård er anlagt under 2. verdenskrig, av russiske krigsfanger som ble holdt fanget i Hovemoen leir. Det er ikke redegjort etter kommentar til forrige høring hvordan kulturminnene skal ivaretas eller stinettet opprettholdes. Stinettet som går gjennom Hovemoen langs elva bør videreføres nordover til Gausdal Landhandleri, utenom anleggsområdet.

HANNE OWREN

Hanne Owren

Sognsveien 157

0860 Oslo

02.09.2019

Medvirkningsportal Nye Veier E6 Roterud – Storhove

Jeg er eier av Sandvold, g.nr. 1, b.nr. 2, Lillehammer og eiendommen grenser til E6.

Familien har eid eiendommen siden 1959 og er flittig brukt som fritidsbolig. Huset ble totalrenovert i 2011.

Vi ønsker at ny E6 utvides vestover i forhold til dagens trasé. I motsatt fall blir eiendommen svært forringet og det må lages ny adkomstvei fram til boligen.

Under alle omstendigheter **ønskes effektiv støyskjerming.**

Med vennlig hilsen

Hanne Owren

Mob 414 47 169

Finansiering E6 Kolomoen - Moelv (KM) - vedtatt i 2016

Beløp i millioner kroner

	Statens andel	Bompenger	Totalt kostnader
Planleggingskostnader	0	168	168
Byggekostnad : 48 % stat / 52 % bompenger	4 063	4 355	8 418
Renter	0	3 400	3 400
Bompengereadministrasjonskostnader	0	515	515

4063 **8438** **12501**

4063 **8700** **12763**

MEN det står likevel i saken at totale bompenger er 8,7 mrd (!)

31,80 % 68,20 % 100 %

Byggekostnader

8,418 mrd 100 %

Bompengekostnadene

8,7 mrd 103,34 %

Anslag for finansiering utvidelse av eksisterende E6 Moelv - Øyer i 2019

	Statens andel	Bompenger	Totalt kostnader
Planleggingskostnader		226	226 * 134,5% av KM
Byggekostnad : 51,5 % stat / 48,5 % bompenger	5 829	5 490	11 319
Renter		4 573	4 573 * 134,5% av KM
Bompengereadministrasjonskostnader		693	693 * 134,5% av KM

5829 **10982** **16811**

34,70 % 65,30 % 100 %

HILDE HOVEN

CECILIE OWREN



CECILIE OWREN



HANS MARKESTAD

Fra: Hans Markestad [hans@markestad.no]

Til: Lillehammer Kommune Postmottak

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

Kopi:

Sendt: 21.08.2019 10:39:40

Emne: 2019-08-20 Lillehammer kommune.docx

Vedlegg: 2019-08-20 Lillehammer kommune.docx

Lillehammer kommune,

Vedlagt oversendes brev vedr. Korgvn. 40, Lillehammer – Arkivkode Plan 2019p242, løpenum 19/1994.

Mvh

Rambekkv. 4 AS

Hans Markestad

Styreformann

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

postmottak@lillehammer.kommune.no

Gjøvik, den 2019-08-20

Arkivkode: Plan 2019p242
Løpenum: 19/19944

Vedr.: Korgveien 40.

Vi er eier av ovennevnte eiendom.

Vi viser i den forbindelse til den mottatte kartskissen som viser at det planlegges en avlastningsveg som tangerer vår eiendom.

Vårt spørsmål i denne omgang er følgende:

Er det sannsynlig at den inntegnede veg vil følge den prikkede linja og ikke blir trykket enda lenger ned på vår eiendom?

I så fall vil ulempen for oss bli meget ugunstig for videre drift i Mjøsbil Mekonomen.

Det går videre fram av kartskissen at den nye vegen skulle gå gjennom bygningsmassen til vår nabo Livets Senter.

Når disse planene eventuelt blir stadfestet og vi er blitt orientert om dette, vil vi komme tilbake med vårt innspill.

Med vennlig hilsen
Rambekkv. 4 AS

Hans Markestad
Styreformann

Hans Markestad
Fridtjof Nansens veg 10
2816 Gjøvik
M 905 01 422
e-post: hans@markestad.no

MARIE & KRISTIAN TRAASETH

Nordre Traaseth 03.09.19

HØRINGSUTTALELSE OM PLANPROGRAM FOR E-6 ROTERUD - STORHOVE.

Innledning:

Vi mener dagens E-6, Roterud – Storhove har både bra kapasitet og kvalitet. Den kan enkelt utvides til 3 kjørebener og støyskjermes på nødvendige strekninger.

Dette vil styrke handel og reiseliv på Lillehammer og spare Lågendeltaet for veibygging, som i følge verne forskriften er ulovlig.

Så til våre synspunkt på 4 – felts E-6 mellom Roterud – Storhove:

Våre synspunkt gjelder tunneltraseen Øyresvika – til nordre påhogg / Nordre Traaseth / Kolberg.

Gul tunneltrase gjør mye mindre skade enn rød trase!

- Mindre skade på kulturlandskapet og sparer dyrket mark
- Mulighet for bru bygget i tre er gunstig for klimaregnskapet
- Lavere og kortere bru over Lågen, som er uten stigning vil forårsake mindre støy og gi lavere CO2 utslipp.

Med vennlig hilsen

Marie og Kristian Traaseth