

REGULERINGSPLAN FOR AVLASTET E6 – OPPSUMMERING AV HØRINGSUTTALELSER MED KOMMUNEDIREKTØRENS KOMMENTARER

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 02.02.22–25.03.2022. I løpet av perioden kom det inn 19 merknader. Dette notatet sammenstiller og svarer ut innkomne merknader. Merknadene i sin helhet til 2. gangs høring/offentlig ettersyn følger som vedlegg (saksframleggets vedlegg A8).

UTTALELSER FRA MYNDIGHETER

Statsforvalteren i Innlandet (SF), datert 24.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p><u>Tiltak 1: Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika.</u> SF viser til at de mindre justeringene som er gjort endrer ikke deres merknader til tiltaket. De viser til deres uttalelse ved 1. gangs høring.</p> <p><i>«Statsforvalteren forventer at det skal tilstrebes å oppnå 3 meters bredde uten at dette gir permanente arealbeslag i naturreservatet og at mest mulig av turstien kan vedlikeholdes maskinelt.</i></p> <p><i>Dersom geotekniske undersøkelser viser at det er vanskelig å etablere turstien på enkelte områder, må dagens E6 vurderes å smalnes inn eller at den parallellforskyves innover for å få plass til turstien.»</i></p>	<p>Deler av strekninger som er 3 meter bred og som i dag har tilkomst for maskinell drift, vil ha mulighet for maskinell drift, men ikke på de smaleste partiene der turvegen kun er 1,5 meter. Hensynet til naturreservatet er vegd tungt i vurderingen av bredder på turvegen. På bakgrunn av de utredningene som er gjennomført opplyser Nye Veier (NV) at turvegen er byggbar slik den nå foreligger.</p>
<p><u>Tiltak 2: Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes.</u> SF tar til etterretning at kommunen ikke har valgt å gå videre med anbefalingen deres om å følge opp KDP. Trafikksikkerheten bedres muligens noe, men det reguleres ikke sammenhengende fortau langs vegen. Dette er i strid med meklingsresultatet fra KDP.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p><u>Tiltak 3 og 4: Støyskjerming av eksisterende bebyggelse og av friluftsområdene.</u> SF viser til at det er gjort noen oppdateringer av støyutredning og krav til lokal skjerming av enkelte boliger. SF mener nå planforslaget i tilstrekkelig grad sikrer boligene langs avlastet E6 et akseptabelt støynivå i tråd med grenseverdier i støyretningslinje T-1442/2021. Statsforvalteren anser derfor innsigelsen som imøtekommet.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

<p><u>Tiltak 5: Miljøtiltak på Vingnes</u> Det skal gjøres en justering av veiprofilet som muligens kan bidra til redusert hastighet. Dette er positivt. SFs anbefaler fortsatt rundkjøring. Dette ville redusere miljøulempen som støy og arealbeslag. Innsigelsen anses som imøtekommet.</p>	<p>Tas til orientering. Rundkjøring vil gi arealer til transformasjon, men anbefales ikke da det gir en dårligere løsning mtp. framkommelighet og kapasitet. Støy ivaretas gjennom hastighetsreduserende tiltak og støyskjerming.</p>
<p><u>Tiltak 6: Gang- og sykkelveger fra Vingnes til Storhove:</u> SF fremmet ved 1. gangs høring innsigelse til at g/s-veg over Lillehammer bru ikke var med i planforslaget. Tiltaket var et viktig punkt i meklingen i KDP og de kan ikke se at betingelsene for å realisere denne g/s-vegen har endret seg vesentlig. Trafikkberegningen er riktignok lave for bruk av sykkelveien, men de tar ikke hensyn til kommunens endrede planer for arealbruk på strekningen. De kan ikke se at der er annet enn relativt kortsiktige kostnadsvurderinger knyttet til bygging og drift som har vært argument for ikke å bygge tiltaket.</p> <p>SF har etter 1. gangs høring hatt møter med Nye Veier, Innlandet fylkeskommune og Lillehammer kommune om innsigelsen. I møtene er det blitt sett på muligheten til å finne en annen løsning mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden, samt vurdere muligheten for en merket sykkelvei i veibanen på Lillehammer bru.</p> <p>Nå ved 2. gangs høring videreføres hovedalternativet med g/s-veg via Vingnesbrua og Strandpromenaden, og videre mot Storhove. Dette alternativet med bruk av Bryggevegen medfører en omvei på nærmere 2 km for syklister mellom Vingnes og Storhove. SF har etter møtene med Nye Veier og Lillehammer kommune, samt etter gjennomgang av planmaterialet kommet frem til at innsigelsen til manglende gang- og sykkelvei over Lillehammer bru frafalles. Dette er etter deres syn sterkt beklagelig og i strid med føringer i overordnet plan. De forutsetter at trafiksikkerheten forbi Strandtorget blir ivaretatt, samt at Lillehammer kommune bør jobbe videre med å styrke trygge sykkelveier som støtter opp under mer sykling.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p><u>Tiltak 7: Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget</u></p>	<p>Tas til orientering, kryssombygging inngår i planmaterialet.</p>

<p>SF mener forslaget som nå er fremmet for ombygging av krysset på Strandtorget er i tråd med KDP. De vil likevel anbefale kommunen å ta inn krav om sammenhengende støyskjerming mot Lågendeltaet naturreservat og friområder fra Vingnes til Mosodden, for å kunne utvide friområder som blir skjermet mot støy, samt bedre støysituasjonen i Lågendeltaet.</p>	
<p><u>Tiltak 8: Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6.</u> SF viser til KDP og at avlastet E6 forbi Mosodden/strandsona langs Lågen utformes mer i retning av ei miljøgate med lavere fart og bedre mulighet for tverrforbindelser. Dette vil gi nye bruksmuligheter i området knyttet til nærmiljø- og friluftslivsformål. SF viser videre til tidligere innspill om en ny forbindelse nedenfor Busmoen. Her er grønnstrukturen i dag delt i to av E6. Dette kunne vært avbøtt med en ny tverrforbindelse for å gjøre friområdene på hver side av E6 mer sammenhengende.</p>	<p>Tas til orientering. I KDP er det ikke krav til undergang på denne strekningen.</p>
<p><u>Naturmangfold</u> Innsigelse om manglende planbestemmelse for å ivareta hensyn til rødlistede arter og naturtyper er imøtekommet da dette nå er sikret gjennom planbestemmelse 6.1 - Miljøprogram.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Innsigelse om egen planbestemmelse for å ivareta støynivået i naturreservatet i anleggsfasen er også imøtekommet ved ordlyden i 2.10. At innsigelsen betraktes som imøtekommet forutsetter dog at følgende bestemmelse tas inn: «<i>Turveg mellom Vingnes og Øyresvika og støyskjerm på Lillehammer bru skal ikke anlegges i perioden 1. april – 31. mai av hensyn til trekkende fugl i naturreservatet</i>». Bestemmelsen over vil da sammenfalle med gyteperiodene for både krøkle og harr.</p>	<p>Bestemmelse 2.10 er supplert i tråd med SFs uttalelse.</p>
<p>SF hadde innsigelse til manglende støydemping på Lillehammer bru ved. 1. gangs høring. Det er ikke tatt med støydemping på Lillehammer bru ved 2. gangs høring. Dermed opprettholdes de innsigelse her. Det er kommentert fra kommunen at dette kan innarbeides hvis det settes som krav gjennom dispensasjonsbehandlingen av ny E6 bru.</p>	<p>Det er regulert inn en 250 meter lang støyskjerm, som strekker seg fra eksisterende støyvoll på Vingnes og ut på Lillehammer bru som skjermer Leirvika. Støyskjermer skal være min. 1,1 meter og er tenkt fastmontert på eksisterende rekkverk. Etablering er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser, samt vilkår i dispensasjon fra verneforskriften.</p>

<p>SF gjentar også sin kommentar fra 1. gangs høring om lys, ut fra retningslinje i YM-plan for E6 Roterud - Storhove. Denne sier at <i>ved etablering av ny vegbelysning skal belysning anlegges slik at opplysning av kryssende vannobjekter skal unngås.</i></p> <p>SF forutsetter at unødvendig lysforurensing også tas i betraktning mer generelt, særlig inntil vassdrag, f.eks. å dempe eller ikke bruke lys i perioder når det ikke trengs.</p>	<p>Reguleringsbestemmelse pkt. 2.15 gir føringer for belysningen mot naturreservatet.</p> <p>Evt. demping/slukking av lys i perioder mot vassdrag/naturreservatet må tas gjennom øvrig forvaltning av området.</p>
<p><u>Samfunnssikkerhet og beredskap</u></p> <p>Risiko- og sårbarhetsanalysen som følger planforslaget, er den samme som fulgte reguleringsplanen da den var på høring i 2021. Det er ikke endringer i omtalen av samfunnssikkerhet i planbeskrivelsen. De viser til uttalelsen fra 2021, der de uttalte at samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn syntes å være ivaretatt i planen.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Noregs vassdrag- og energidirektorat (NVE), datert 18.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
	<p>Forhold til E6 Roterud-Storhove (E6RS) omtales ikke her, se saksframleggets vedlegg 10.</p>
<p><u>Ledningsnett for elektrisitet</u></p> <p>NVE hadde innsigelse til planen fordi det var mangler knyttet til eksisterende og framtidig ledningsnett, dvs. hvordan ledningsnett og kompensasjonen av areal avsatt til båndlegging for framtidig oppgradering av sentralnettet, var framstilt i plankartet. I tillegg var det mangler ved regulerings-bestemmelsene for ivaretagelse av transmisjonsnett ved avlastet E6. Plankartet og bestemmelser er endret i tråd med NVEs innsigelse slik at ledningsnettet nå er korrekt framstilt. Planområdet utstrekning og båndleggingssone H740_1 er utvidet slik at det er sikret et sammenhengende areal på 170 daa øst for E6 på Hovemoen som er Statnetts arealbehov for et nasjonalt viktig anlegg av denne typen. NVE kan derfor trekke innsigelsen til disse innsigelsespunktene.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Etter 2. gangs høring/offentlig ettersyn anbefaler kommunedirektøren å ta ut båndleggingssona for framtidig oppgradering av sentralnettet i Hovemoen og innsigelsen er således ikke trukket.</p>
<p><u>NVEs faglige råd:</u></p> <p>Flomsikker høyde i Mjøsa: Reguleringsplanen legger 200-års flom + klimapåslag til grunn for</p>	<p>Tas til orientering. En endring av flomhøyden for Mjøsa endrer ikke</p>

<p>dimensjonering av vassdragskryssinger og som flomsikkert nivå langs Mjøsa. NVE gjør oppmerksom på at det ble offentliggjort nye flomhøyder for Mjøsa 11.02.2022. Så langt de er kjent med saken, er kotehøyde 127,2 (200-års flom inkludert sikkerhetsmargin) tidligere lagt til grunn i planen. NVE anbefaler at det nå økes til 127,3.</p>	<p>hensynssone flom som ligger i plankartet.</p> <p>De planlagte tiltakene er prosjektert over ny flomhøyde.</p>
<p>Dokumentasjon av sikkerhet mot skred forutsetter at dagens vegetasjons- og terrengforhold opprettholdes. De anbefaler at tiltak for å opprettholde denne funksjonen innarbeides i planen.</p>	<p>Viser til kommunedirektørens utsvarelse av NVEs merknad ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn. Den reelle skredfaren er vurdert, omtalt og godt dokumentert. Området for evt. bevaring av vegetasjon ligger utenfor planområdet. Det vurderes som ikke nødvendig å ta dette med. Området ligger i en bratt skråning, og hogst anses som lite aktuelt. Vegetasjon er en av faktorene, men terrengformasjoner (løsne-områder og skredbaner) og skredhistorikk er også vesentlige aspekter som drøftes i skredfarerapporten. Det er heller ikke slik at skredfaren kun er vurdert opp mot vegetasjon. Aktsomhetsområdene for skred framkommer i plankartet og forbyr eller krever dokumentasjon for sikker bygging i aktuelle sikkerhetsklasser.</p>

Forsvarsbygg, datert 14.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Forsvarsbygg viser til høringsdokumentene og deres innsigelse til reguleringsplanen utlagt til 1. gangs høring. Forsvarsbygg har innsigelse til planforslaget frem til disse utfordringene er løst.</p> <p>Det har vært dialog mellom Rambøll/NV og Forsvarsbygg i perioden mellom 1. og 2. gangs høring. Rambøll har utarbeidet skisse for plassering av vaktbu, perimetersikring og vegsystem inne i Hovemoen leir. Forsvarsbygg ber om at denne skissen blir lagt inn i planbeskrivelsen for å synliggjøre løsningene.</p> <p>Innsigelsens første punkt: «Planforslaget, slik det er fremstilt, synliggjør ikke i tilstrekkelig grad</p>	<p>Innsigelsen er imøtekommet ved at Forsvarets adkomstveg er vist med vegformål i plankartet og det er tatt inn en illustrasjon på framtidig situasjon i planbeskrivelsen.</p>

<p><i>hvordan plassering av vakt, sikring og tilfredsstillende vegsystem inn i området er løst.»</i></p> <p>Planforslag utlagt til 2. gangs høring synliggjør ikke hvordan plassering av vakt, sikring og vegsystem inne i området er tenkt løst.</p> <p>Forsvarsbygg opprettholder innsigelse til første kulepunkt, da det interne vegsystemet ikke er inkludert i planforslaget.</p>	
<p>Innsigelsens andre punkt: <i>«Planforslaget, slik det er fremstilt, synliggjør ikke i tilstrekkelig grad bestemmelser om rekkefølge mellom utbygging av det formål planen skal fremme, avlastet E6, og den infrastruktur som Forsvaret må ha operativt».</i></p> <p>Forsvarsbygg viser til planbestemmelsen pkt. 6.12. Under forutsetning av at bestemmelsen blir vedtatt slik den foreligger til 2. gangs høring, så vil innsigelsen til dette punktet bli trukket etter vedtaksbehandling av reguleringsplanen.</p>	<p>Tas til orientering. Bestemmelsen endres ikke.</p>
<p>Innsigelsens tredje punkt: <i>«Planforslaget foreslår «midlertidig bygge- og anleggsområde» innenfor eksisterende militær perimetersikring. Ettersom det ikke vil bli gitt tilgang til Forsvaret sitt areal innenfor perimetersikringen, utover den tilgang som vil være nødvendig for å etablere vaktbu, perimetersikring og infrastruktur, må planforslaget omarbeides på dette punktet».</i></p> <p>I plankart til 2. gangs høringer det ikke vist midlertidig bygge- og anleggsområde innenfor areal for ny perimetersikring på Hovemoen leir. Under forutsetning av at bestemmelsen blir vedtatt slik den foreligger til 2. gangs høring, så vil innsigelsen til dette punktet bli trukket etter vedtaksbehandling av reguleringsplanen.</p>	<p>Tas til orientering, bestemmelsen endres ikke.</p>

Innlandet fylkeskommune (IFK), datert 04/28.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og avl. E6. Punkt 1-14 gjelder E6RS, mens punkt 15-17. gjelder avlastet E6 Lillehammer.</p>	<p>Forhold til E6RS omtales ikke her, se saksframleggets vedlegg 10.</p>

15. Fylkesutvalget trekker innsigelsen knyttet til utredningsgrunnlaget, som gjelder vurdering av et krysningspunkt for syklende og gående på Storhove. G/s-vegen er forskjøvet sidelengs i grensesnittet mellom de to reguleringsplanene, og de ber om at dette justeres før sluttbehandling.	Tas til orientering. Grensesnittet mellom planene er justert i reguleringsplanen for E6RS.
16. Fylkesutvalget anbefaler hovedalternativet for g/s-veg fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkel forbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. IFK fraråder alternativ 6C for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer etablering av påhengt g/s-veg over Lillehammer bru. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikanntytten vurderes som liten sett i forhold til kostnadene.	Tas til orientering.
17. Som fremtidig vegeier forutsetter Fylkesutvalget at avlastet vegnett overleveres med en kvalitet og standard som er i tråd med kravene i regelverket. Eventuell innsnevring av vegbredder, ombygging kryss, ny skilting, lys, støyskjerming, vegoppmerking osv. for å tilpasse avlastet veg til en annen veg klasse, må planlegges og finansieres fullt ut av Nye Veier.	Eventuell omklassifisering behandles gjennom egen prosess, mellom dagens og framtidig vegeier.

Statens vegvesen (SVV), datert 28.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
SVV har avgitt en felles merknad til E6 Roterud - Storhove og avlastet E6. Her angis bare merknader knyttet til avlastet E6.	Forhold til E6RS omtales ikke her, se saksframleggets vedlegg 10.
<u>Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika:</u> Turstien planlegges med tilpasset bredde mellom 1,5 meter og 3 meter avhengig av de stedlige forholdene. De mener dette er tilfredsstillende.	Tas til orientering.
<u>Tiltak for myke trafikanter langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes.</u> Her forutsettes det at plassering av Vingrom kryss i nord uten bompenger på strekningen mellom Vingrom og Lillehammer vil føre til at det vil bli lite gjennomkjøringstrafikk langs Vingromsvegen. Her er det viktig at trafikktallene følges opp i ettertid. Det er ikke sagt noe om det finnes en plan B dersom det viser seg at det blir vesentlig mer trafikk enn forventet.	Det legges til grunn kryss nord i Vingrom på E6RS. Dette vurderes å medføre lav trafikkmengde på Vingromsvegen. Kommunedirektøren legger til grunn at dersom trafikkmengden blir større enn beregnet skal det vurderes ytterligere trafiksikkerhetstiltak på Vingromsvegen, iht. bompengeproposisjonen.
<u>Støyskjermer for eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru.</u>	Tas til orientering.

SVV har ingen merknader til dette. Boliger i området vil få bedre forhold enn i dag, men trafikken vil fortsatt være stor og den planlagte støyskjermingen vil bidra til bedring.	
<u>Miljøtiltak på Vingnes</u> Alternativet som beholder dagens kryssløsning legges til grunn. Planlagt midtrabatt vil bidra til fartsreduksjon, og det er nå satt krav til utførelse også av beplantning. SVV mener forslaget tilfredsstillende kravene i KDP og vil bidra til bedre forhold ved Vingnes knyttet til dagens E6. Det reguleres også en pendlerparkeringsplass på vestsiden av dagens E6 på vegne av kommunen. Dette ikke en del av Nye Veiers prosjekt, men de mener det er et positivt tiltak som kommunen kan gjennomføre.	Tas til orientering.
<u>Flomsikker kryssombygging ved Strandtøret.</u> SVV mener dette er et svært viktig tiltak. Nye Veier anbefaler ikke tiltaket, men de mener ombygging vil annonsere byen bedre. Reguleringsplanen regulerer areal som muliggjør dimensjonering for rundkjøring med trafikk prognosert for 2040.	Tas til orientering. Rundkjøringen reguleres og det er rekkefølgebestemmelser med krav om etablering.
<u>Rundkjøring ved Hovemoen:</u> Det legges opp til en trearmet rundkjøring for å gi bedre atkomst til Hovemoen og tømmerterminalen fra avlastet E6 og reguleringsplanen muliggjør dimensjonering av trafikk prognosert for 2040. Løsningen gir god atkomst til Hovemoen samtidig som at rundkjøringen ligger godt i veglinja.	Tas til orientering.
<u>G/s-veg over Lillehammer bru</u> Det legges ikke opp til påhengt sykkeløsning på Lillehammer bru. Potensialet for syklende langs Lillehammer bru vil være begrenset. SVV mener at det er riktig å prioritere Vingnesbrua som trase for syklistene, særlig fordi sentrum er et viktig målpunkt og sykkeltrase som alternativ til E6 går gjennom sentrum.	Tas til orientering.

Statnett, datert 25.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og avlastet E6.	Forhold til E6RS omtales ikke her, se saksframleggets vedlegg 10.

Statnetts tidligere merknad er imøtekommet ved at hensynssone for Statnetts transmisjonsnettledninger er innarbeidet i plankartet med tilhørende reguleringsbestemmelser. De har ikke øvrige merknader til planen.	Tas til orientering. Etter 2. gangs høring/offentlig ettersyn anbefaler kommunedirektøren å ta ut båndleggingssone for framtidig oppgradering av sentralnettet i Hovemoen.
--	--

BaneNOR (BN), datert 23.03.22

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og avlastet E6.	Forhold til E6RS omtales ikke her, se saksframleggets vedlegg 10.
BN viser til byggestart for hensettingsanlegget kan bli i løpet av 2023. Gjennomføring av tiltak som berører begge parter må koordineres, slik at etablerte anlegg har nødvendig atkomst i anleggsperioden.	Tas til orientering. NV har informert om at det legges opp til en koordinering med BN.
BN minner om at tiltak nærmere spormidtd enn 30 meter kan være søknadspliktige etter jernbaneloven § 10. Gjennomføring av tiltak som kan påvirke togtrafikken må avtales i god tid, og samordnes med andre tiltak som fordrer opphold i togtrafikken. De forutsetter at normal drift på tømmerterminalen ikke forstyrres uten etter avtale med BN. Det må ikke igangsettes tiltak som kan ha negativ påvirkning på jernbanens stabilitet og sikkerhet, eller kan gi økt vannføring mot jernbanen.	Tas til orientering.
Ifølge merknadsdokumentet er deres merknader ved første gang høring ivaretatt. Det vil være behov for dialog om nærføring ved tømmerterminalen, etablering av g/s-veg langs hensettingsanlegg og under eksisterende jernbanebru mot tømmerterminalen. De forventer at dialogen følges opp som forutsatt, og har ikke ytterligere merknader.	Tas til orientering.

Mattilsynet, datert 11.03.22

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og avlastet E6.	Forhold til E6RS omtales ikke her, se saksframleggets vedlegg 10.
<u>Drikkevann</u> Mattilsynet har tidligere gitt uttale angående drikkevann til reguleringsplanen, innspillene er tatt hensyn til i det videre planarbeidet.	Tas til orientering.

<p><u>Vannmiljø/fiskevelferd</u> I planprogrammet står det at det kan bli aktuelt med utfylling av Mjøsa. Det er viktig at dette arbeidet gjennomføres så skånsomt som mulig/dyrevelferdsmessig forsvarlig for å ikke forstyrre fisken i Mjøsa. Det innebærer at tiltaket bør gjøres utenom typisk vandrings sesong. Ved utfylling av vassdrag bør «sprengstein» ikke benyttes, pga. at det kan være rester av sprengstoff (særlig nitrat og ammonium) i massen som kan gi lokale miljøvirkninger.</p> <p><u>Plantehelse</u> Lov om plantehelse stiller krav om at det må tas hensyn til plantehelse og spredning av planteskadegjørere. Det er viktig at det ikke blir flyttet planteskadeliggjørere i forbindelse med anleggsarbeidet og flytting av masser, en kartlegging av disse bør derfor gjennomføres før arbeidene starter opp.</p>	<p>Tas til orientering, utfylling i Mjøsa er ikke aktuelt for turvegen regulert gjennom planforslaget for avlastet E6.</p> <p>Tas til orientering. Annet lovverk gjelder uavhengig av vedtak etter plan- og bygningsloven.</p>
---	--

Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), datert 25.03.22

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og avlastet E6.	Forhold til E6RS omtales ikke her, se saksframleggets vedlegg 10.
DMF gav uttalelse med merknad til høring av forprosjekt i brev av 28.04.2020 der det ble bedt om å ivareta eventuelt berørte deler av Hovemoen grusforekomst. DMF kan ikke se at planforslaget legger om til vesentlig ny omdisponering av grusforekomsten i områder som ikke tidligere er vurdert til å være gjort utilgjengelig ved nedbygging. DMF har derfor ingen ytterligere merknad til andre gangs høring av planforslaget.	Tas til orientering.

Nye Veier AS (NV), datert 24.03.22

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
NV viser til merknaden ved 1. gang høring, datert 03.09.2021 og brev datert 03.01.2022.	
I planforslaget er det regulert alternative løsninger for flere av tiltakene, og NV har kommet med faglige anbefalinger knyttet til disse alternativene. De har også gjort vurderinger av om det er tiltak som ikke bør gjennomføres. NV fraråder fortsatt tiltaket g/s-veg over Lillehammer	Tatt til orientering. Det anbefales ikke g/s-veg over Lillehammer bru.

<p>bru på grunn av lav samfunnsnytte, høye kostnader, et dårlig klimaregnskap og betydelige ulemper mht. drift og vedlikehold.</p>	
<p><u>Tursti</u> Under bestemmelse pkt. 3.3.1, 4. ledd er det i tillegg vist til hvilke eiendommer som kan benytte turveg o_GT3 som adkomst. Denne listen må suppleres med følgende for turveg o_GFT5: «Turveg o_GT5 kan benyttes som adkomst til eiendommene 162/9 og 162/82.» Disse eiendommene har i dag kun fått sikret adkomst gjennom f_SKV2 og f_SKV3, noe som også må korrigeres til f_SKV3 og f_SKV4 (bestemmelse 3.2.2).</p>	<p>Eiendommer som kan benytte turvegen som adkomst er oppdatert, se bestemmelse 3.3.1.</p>
<p><u>Tiltak langs Vingromsvegen mellom Øyresvika og Vingnes.</u> I planforslagene for avlastet E6 og E6RS er rekkefølgekrav om opparbeidelse av tiltak for gående og syklende mv. langs Vingromsvegen, endret til at tiltakene være ferdigstilte før deler av anleggsarbeidene på E6 sør for Øyresvika kan igangsettes. Kravet om gjennomføring før igangsetting av anleggsarbeider på E6 for nevnte områder er etter NVs formening ikke hensiktsmessig. For videre oppfølging av dette rekkefølgekravet vises det til egen dialog med Lillehammer kommune (LK) og uttalelsen fra NV til E6RS.</p>	<p>Kommunedirektøren viser til utsvarelse til E6RS, se saksframleggets vedlegg 10.</p>
<p><u>Støyreduserende tiltak på dagens E6-trasé og i etablerte friluftsområder.</u> Bestemmelsene 2.1 og 2.10 er endret etter høring. Disse endringene har stor betydning for gjennomføringen av de støyreduserende tiltakene. Dette er kommentert nedenfor.</p> <p>Når det gjelder LK sin tilføyelse i pkt. 2.10, 3 ledd viser NV sammenheng til brev av 03.01.2022, der det er NVs faglige anbefalinger ved oversendelsen av planforslaget til LK ved 2. gangs høring som ligger til grunn.</p> <p>Når det gjelder 2.10, 4 ledd viser NV til at denne bestemmelsen må harmonisere med</p>	<p>Tas til orientering. Bestemmelsene 2.1 og 2.10 er endret.</p> <p>Iht. KDP skal støyretningslinjen T-1442/16 tabell 3, eller enhver tids gjeldende støyretningslinje legges til grunn. Suppleringen i bestemmelse 2.10 3. ledd ivaretar KDP på en tilfredsstillende måte.</p> <p>Kommunedirektøren viser også til at innsigelsen fra SF vedr. støy er imøtekommet gjennom å ta inn denne bestemmelsen.</p> <p>Bestemmelsen er endret for å imøtekomme innsigelse fra SF, se kommentar ovenfor til SF.</p>

<p>bestemmelsen i E6RS, blant annet for støyverdi og tidsperiode. Dersom bestemmelsen for E6RS endres, vil det være naturlig å endre av bestemmelsen som gjelder for avlastet E6.</p>	
<p><u>Pkt. 2.1 Arkitektur og estetikk. Endringer</u> 2.1, 4 ledd. NV anmoder om det bestemmelsen endres til: «<i>Støyskjermer skal utføres i tre, naturstein, betong og/eller glass</i>». Bakgrunnen er støyskjermer på strekningen Mosodden nord som planlegges som betongelementer på vegbanen, som også skal fungere som rekkverk.</p> <p>2.1, 5. ledd. Ved denne endringen er det tatt bort henvisningen at dette gjelder støyskjermer for bebyggelsen på Vingnes. «<i>Bebyggelsen på Vingnes</i>» kan være uklar, men det var også ment mot boligbebyggelsen på Riselandet. Ved å fjerne stedshenvisningen i bestemmelsen gjelder dette nå alle støyskjermer innfor planområdet. Både støyskjermer mot Vingnesvika, men også støyskjermer mot friluftsområdene ved Mosodden (vest for Lågen/Mjøsa) vil få krav til visuell vertikalbryting for hver 25 meter og med krav til 1/6 av brytingen skal være vegetasjon. Dersom kommunens intensjon er at denne bestemmelsen skal gjelde alle støyskjermer på strekningen vil dette være svært problematisk å gjennomføre for støyskjermer langs friluftsområdene ved at skjermene må flyttes ut i friområdet, samt at skjermene blir vesentlig høyere. For Vingnesvika vil anleggelse av beplantning medføre inngrep i dagens steinfylling. Videre påpeker NV at angivelsen av minimumsverdien for brytningene i støyskjermer må endres til at det skal ta hensyn til behov og stedlige forhold.</p> <p>NV foreslår følgende ordlyd: «<i>Støyskjermer for boligområdene fra Øyresvika t.o.m. Vingnes skal ha visuell brytning i overflate eller vertikalkurvatur for hver 25 meter. Brytning omfatter variasjon i overflatestruktur eller materialvalg – glass, naturstein, felter med vegetasjon. Andelen felter med vegetasjon i tilknyttet støyskjermer skal tilpasses behov og stedlige forhold</i>».</p> <p>2.1, 6. ledd. Ved å endre denne bestemmelsen fra «kan» til «skal» ha transparente partier for skjerm som er høyere enn 1,5 meter gjelder denne nå også skjermen mot friluftsområdet i</p>	<p>Bestemmelse 2.1 er revidert slik at det differensieres mellom støyskjermer for bebyggelsen og for friluftsområdene. For lave støyskjermer som skal skjerme friluftsområdene er utformingskravet blitt noe justert slik at støyskjermerne kan integreres i rekkverket. Det er ikke satt utformingskrav til de lave skjermene, dvs. at disse kan etableres i betong.</p>

<p>Vingnesvika, da den fysiske skjermen er høyere enn 1,5 meter. Når det gjelder vegetasjon og plassutfordringen viser de til punktet over ang. 5. ledd. Videre anbefaler NV å ikke ha transparente partier på skjermen mot Vingnesvika på grunn av drift og vedlikehold av støyskjermen. Skjermen er kun 1,2 meter over vegbanen, slik at den fortsatt gir utsyn mot Lillehammer.</p> <p>NV ber om at bestemmelsen 6. ledd får følgende ordlyd: <i>«Støyskjermer vest for Lågen/Mjøsa som er høyere enn 1,5 m over vegbanen skal ha transparente partier tilpasset behov for utsikt/innsyn. Planting av vegetasjon skal fordeles jevnt mellom for- og bakside av skjerner/voller. Fordeling av transparente og lukkede fasader på støyskjermer skal bevisst utformes med utgangspunkt i lokal bebyggelse og landskapsopplevelse for gående og syklende».</i></p>	
<p><u>Opparbeidelse av gang/sykkelvei mellom Vingnes bru vest og Storhove nord for fv. 2522.</u> I pkt. 6.10, fremgår det hvilke tiltak som skal etableres. NV viser til at o_SGS 11 til 14 er eksisterende gang- og sykkelveger som skal opprettholdes og ikke skal endres i tråd med tiltakene på Strandtorget, men bestemmelsen bør suppleres med o-SGS 27. O_SGS 27 er en endring av bredde og passering av g/s-veg i tilknytning til rundkjøringen på Hovemoen.</p>	<p>Henvisningene i rekkefølgebestemmelsen er endret i tråd med revidert plankart.</p>
<p><u>Overvannshåndtering</u> De viser til deres høringsuttalelse til 1. gangs høring datert 03.09.2021, og gjentar at en helhetlig plan for vannhåndtering må gjelde på de strekningene det gjøres nye tiltak. Dette må også presiseres i pkt. 2.14.</p>	<p>Bestemmelsen er endret i tråd med NVs uttalelse.</p>
<p><u>Grunnvannsbrønner</u> Kommunen har foretatt en ny endring i pkt. 2.12: NV lurer på hva kommunen legger i ordlyden: <i>«der det gjøres tiltak for eksisterende grunnvannsbrønner»?</i> NV viser til merknaden ved 1. gangs høring og presiserer at dette kun må gjelde de grunnvannsbrønner som blir berørt av nye tiltak/anlegg og ikke alle grunnvannsbrønner på strekningen.</p> <p>Videre er det gjort en faglig vurdering av krav om overvåkningsprogram for grunnvannsbrønner som</p>	<p>Bestemmelsen er revidert og supplert med <i>«berørt av nye tiltak».</i></p> <p>Tas til orientering.</p>

<p>tilsier at dette gir liten nytte, dvs. at de mener det ikke er hensiktsmessig med et undersøkelsesprogram i tre faser.</p>	
---	--

UTTALELSER FRA ORGANISASJONER, LAG OG FORENINGER

Vingar grendeutvalg, Busmoen vel, Norsk ornitologisk forening, ferskvannsbiolog, datert 25.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p><u>Vingromsvegen:</u> Vingar grendeutvalg påpeker at det viktigst med en løsning som ivaretar trygg skoleveg og legger til rette for kollektivtrafikk. Løsninger med et-felts veg i 2,5 km vil ikke bli et funksjonelt vegsystem for verken buss, bil eller sykkel. De er skuffet over at et alternativ som følger opp betingelsene i KDP med fortau på en side av vegen ikke er utredet.</p> <p>Den beste minimumsløsningen for brukerne av vegen ville være to-felt med fortau fra Hovslivegen til Vingnes, hastighetsreducerende tiltak med innsnevring til Øyresvika. Målet om trygg skoleveg for ungene på Riselandet blir ikke oppfylt da Vingromsvegen ikke bygges med fortau.</p> <p>Med kravet om at Vingromsvegen skal oppgraderes til å bli trafiksikkert senest 2 år etter veg åpning, må det også sikres at den ikke blir benyttet i anleggsfasen gjennom bestemmelser.</p>	<p>For Vingromsvegen anbefaler kommunedirektøren timeglassinnsnevring for å redusere hastigheten gjennom området og således ivareta trafiksikkerheten. I forprosjektet ble det utredet muligheten for fortausløsning med full vegbredde. Dette er ikke mulig uten store inngrep i private eiendommer på strekningen, både for fremføringen av fortauet, men også for etablering av nye avkjørsler til eiendommene. I tillegg vil en slik løsning ha store kostnader. Kommunedirektøren vurderer tiltaket opp mot valg av kryssløsning i Vingrom. Hovedalternativet vil best ivareta fremkommeligheten for alle trafikanter.</p> <p>Ifølge NV skal ikke Vingromsvegen benyttes i anleggsfasen for E6RS på den aktuelle strekningen, men det vil måtte gå anleggstrafikk på Vingromsvegen i forbindelse med etablering av tiltaket (timeglassinnsnevringene) langs Vingromsvegen. Kommunedirektøren har endret rekkefølgebestemmelsene knyttet til etablering av trafiksikkerhetstiltakene på Vingromsvegen slik at det skal være ferdigstilt før Vingromsvegen åpnes for ordinær trafikk etter gjennomført anleggsvirksomhet.</p>
<p><u>Dagens E6:</u> Målet om at dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika er ikke oppnådd på denne</p>	<p>Det anbefales ikke sammenkobling i Øyresvika bl.a. av hensyn til trafikkmengde og antall rundkjøring</p>

<p>strekningen da det er ingen kobling mot lokalvegnettet. Dette virker som dårlig utnyttelse av denne vegstrekningen. Dersom denne strekningen blir definert som lokalveg vil den kunne brukes av syklende frem til Øyresvika i henhold til veglova, det må være avkjørsel for syklende i Øyresvika. NVs foreslåtte løsning med sammenkobling og rundkjøring midt i boligområdet i Øyresvika vil ha store negative konsekvenser.</p> <p>Tilrettelegging for bussholdeplass lang dagens E6 på Vingnes er svært positivt for kollektivtilbudet, men det må også lages bussholdeplass ved Øyresvika både i nord og sørgående retning for å ivareta kollektivtilbudet for området.</p>	<p>på strekningen Øyresvika-Strandtorget. Det er tilrettelagt for nye kollektivholdeplasser ved Vingnes for regionbusser. Det lokale kollektivtilbudet blir ivaretatt langs Vingromsvegen hvor det skal etableres kantstopp.</p>
<p><u>Støyskjerming:</u> Utførelsen av støyskjerming av bebyggelsen fra Øyresvika til Vingnes må være slik at den ikke blir en barriere mellom Vingromsvegen og Mjøsa og berørte beboere får anledning til å gi innspill ved prosjektering. Anleggsfasen vil medføre økt belastning av tungtrafikk og støyskjerming bør gjennomføres før oppstart av tunnelarbeidene.</p>	<p>Reguleringsbestemmelsen gir føringer for utformingen av støyskjermen, der deler av skjermen skal være av glass. Etablering av tiltaket er i tråd med bestemmelsen i KDP.</p>
<p><u>Tursti:</u> De viser til tidligere gitt innspill som angår strandsonen og tursti. For å i størst mulig grad bevare strandmiljøet og unngå unødvendig forstyrrelse av fuglelivet bør turstien, der det er mulig legges i god avstand fra strandkant. Flere steder bør det etableres kantvegetasjon/ buskvegetasjon mellom stien og vannet.</p> <p>Det er viktig at turstien ikke fortrenger den lokalebruken av friluftsområdet til fiske og rekreasjon, lågåsild fiske og dreggefiske. De har tidligere påpekt at vegskråningen i Brettengsvika burde strandsonen bli reetableres. Dette ville vesentlig forbedret forhold for fugl og fisk, samt opplevelsen av turstien.</p> <p>Av hensynet til kvaliteten til naturreservatet burde anlegningen av tursti bli sett i sammenheng med restaurering og tilbakeføring av naturlig strandsone. Det bør være de samme bestemmelsene for restaurering og reetablering av strandsone langs avlastet E6, som for strandsonen langs Vingromlandet.</p>	<p>Turvegen legges vekk fra strandsonen der det er mulig, for å opprettholde den lokale bruken av området med blant annet lågåsildfiske. På en strekning er turvegen flyttet nærmere E6 for å unngå nærføring til eksisterende fiskebu. Gjennom etablering av turvegen vil strandsonen bli mer tilgjengelig. Turvegens bredde og linjeføring er optimalisert for å ikke medføre inngrep i naturreservatet. Turvegen medfører ikke inngrep i naturreservatet.</p>
<p><u>Delstrekning Vingnes</u></p>	<p>Videreføring av dagens kryssløsning anbefales. I forprosjektet ble det sett</p>

<p>For de foreslåtte miljøtiltakene på Vingnes er de enige med vurderingen om bruk av dagens kryssløsning. Det er ikke ønskelig med rundkjøringsforslaget som ville medføre økt trafikk i området, men de er forundret over at det ikke er utarbeidet et forslag med rundkjøring på opptrekksarmen lengst nord, det ville frigjort mye areal til forbedring av vegsystemet ved Vingnesgata</p> <p>Det er viktig med gode løsninger for fotgjengere i området, det er mange barn som går til butikken, skole og bussholdeplasser her. En utbedring med fortau på begge sider av Vingnesgata ved butikken og til Vingnesbrua et viktig tiltak. Kommunen påpeker i sitt notat at sammenhengende g/s-veg er ikke ivaretatt, de forventer at dette blir ivaretatt fra Vingromsvegen til Storhove. De kan ikke se at de tiltakene som er skissert i planbeskrivelsen er innarbeidet i reguleringsplankartet, de forventer at tiltakene blir gjennomført slik det er beskrevet. Videre forventer de at tiltakene gir sammenhengende g/s-veg med opphøyde fotgjengeroverganger fra Vingnesbrua til Jørstadmovegen.</p>	<p>på en løsning med avkjøring mot Jørstadmovegen der arealer mot Vingnesgata ble frigjort. Dette ble ikke tatt med videre pga. utfordringer med høyder og tilkobling til det øvrige vegnettet. Tiltakene som er skissert i planbeskrivelsen er tatt inn i plankartet. Den viser bl.a. nytt fortau langs Vingnesgata og sammen med eksisterende fortau på motsatt side gir dette en bedret løsning for gående. Tiltakene er regulert inn i plankartet, etter høring er veg geometrien i krysset Vingnesgata og på- og avkjøringsrampa strammet opp.</p>
<p>Støyskjerming mot friluftsområder er det viktigste miljøtiltaket på Vingnes, og må gjennomføres slik skissert.</p>	<p>I reguleringsplan er det støyskjermer langs friluftsområdet og gjennom Vingnes for øvrig. I tillegg er det tatt inn en støyskjermer på Lillehammer bru som skjermer Leirvika.</p>
<p><u>Delstrekning Vingnes – Sannom.</u> <u>Lillehammer bru:</u> Vingnesbrua ligger høyere i terrenget og er en enklere adkomstvei mellom Vingnes og byen. Tilkost mellom Strandpromenaden og Bryggevegen (brua) må tilrettelegges best mulig for gående og syklende. Det vil uansett i fremtiden bli tillatt å sykle over Lillehammer bru i vegbanen når denne blir del av lokalveinettet.</p> <p>Områdene ved Lillehammerbru er nær de viktigste områdene for fugl i reservatet. Det bør vurderes tiltak som lavere fart, skjerming av støy og lysforurensing mot Lågen fra Lillehammer bru, for eksempel enn fartsgrense på 40 – 50 km / time, det vil være et godt kompromiss mellom trafikkflyt og kjøreopplevelse. I perioden 15. april</p>	<p>G/s-veg over Vingnesbrua anbefales. Det er vurdert flere alternativer for å bedre koblingen i fra Vingnesbruas østside og ned til Strandpromenaden, i forprosjektet. Disse er forkastet som følge av bl.a. landskapsinngrep og kostnader.</p> <p>Hastighet reguleres ikke i reguleringsplanen, men må tas som eget skiltvedtak. Avklaring om det skal åpnes for syklist på avlastet E6 uten g/s-bane etter ny E6 er på plass, vil først bli avklart gjennom omklassifisering av veggen samt eget skiltvedtak.</p>

<p>gil 14. mai bør alle ta ekstra hensyn til de hekkende og fredede fuglene i reservatet. Fartsgrensen bør senkes i denne perioden- f. eks til 30 km/t.</p>	<p>Selv med ny E6, vil ÅDT i 2040 på avlastet E6 være stor på grunn av trafikken inn og ut av Lillehammer sentrum. Avbøtende tiltak for den samlede belastningen i naturreservatet behandles gjennom dispensasjon fra verneforskriften.</p>
<p><u>Rundkjøring ved Strandtorget:</u> Ombygging av dagens av- og påkjøringsramper ved Strandtorget til rundkjøring vil frigjøre arealer mot strandkanten og bidra til utvikling og standardheving av området Strandtorget/Strandpromenaden innen næring/bolig/rekreasjon.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p><u>Kryssombygging Sannom:</u> Farten på avlastet E6 dempes naturlig og trafiksikkerheten bedres betraktelig ved et slik tiltak. Av- og påkjøringsrampen i Sannom legger beslag på store arealer og bør vurderes ombygget til rundkjøring av samme årsak som Strandtorget. Når dagens E6 blir lokalveg med lavere fart blir eksisterende trafikkmaskiner unødvendig plasskrevende.</p>	<p>Kryssombygging ved Sannom inngår ikke i KDP.</p>
<p><u>Strandpromenaden/Mosodden:</u> De viser til at store deler av strandsonen er i dag bygget opp av sprengstein/ fyllinger. Dette er ugunstig i forhold til gyte- og oppvekstområder for fisk. De mener at store deler av disse sprengsteinområdene bør skiftes ut med mest mulig naturlig strand/ steinmasser. Tilløpsbekkene Bæla og Skurva og omkringliggende landskap bør restaureres for å optimalisere oppvekstbetingelsene for et bredt spekter fisk og insektarter. For å unngå unødvendig forstyrrelse av fuglelivet bør turstien, der det er mulig legges i god avstand fra strandkant. Flere steder bør det etableres kantvegetasjon/buskevegetasjon mellom stien og vannet.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Turvegen langs Mjøsa er lagt så langt vekk fra strandkanten som mulig. Kantvegetasjon mellom turveg og Mjøsa/Lågen ivaretas gjennom hensynssoner.</p>
<p>Naturreservatet og Lillehammers industri- og tømmerfløtningshistorie bør presenteres bedre enn i dag på ulike opplevelsespunkter langs strandsonen.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p><u>Busmoen:</u> Med redusert trafikkbelastning på dagens E6 vil gresslettene utenfor Busmoen bli langt mer anvendelige til flere typer</p>	<p>Tas til orientering. Området mellom Busmoen og avlastet E6 reguleres til</p>

<p>fritidsaktiviteter (som strandvolley, små fotballbaner, aking etc.)</p> <p>Utløpet av Mesnaelva bør utredes som mulig badeplass da vannet i Mesnaelva alltid er varmere enn Lågenvannet.</p>	<p>friområde. Bestemmelsene for dette formålet åpner for etablering av tiltak som fremmer friluftsliv, aktivitet, lek og rekreasjon.</p>
---	--

Vingnes vel, datert 21.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p><u>Støyskjerming avkjøringsvei</u></p> <p>Vingnes Vel har mottatt en rekke henvendelser om et uakseptabelt og sterkt kritikkverdig støynivå, både fra Vingnes egne innbyggere og fra besøkende. Støyskjermingen på E6 mot Vingnes er svært mangelfull. Dette har vært et stadig større problem over tid, som ikke alene løses med tunnel. Det er derfor avgjørende at den planlagte avkjøringsveien til Lillehammer sørfra skjermes med en tilstrekkelig høy, og kraftig lydabsorberende, støyskjerming. I tillegg støtter de kommunedirektørens vurdering om å redusere farten på avkjøringsveien. Styret i Vingnes Vel mener at farten bør reduseres til 60 km/t av hensyn til støy og trafiksikkerhet.</p> <p>Vingnes Vel vil også anføre viktigheten av at støyskjermingen følger avkjøringsveien hele veien gjennom dagens E6-trase. Det ville vært optimalt om den kunne strekke seg fra Vingrom kirke i sør, og minimum frem til det som blir den nye bybrua. Optimalt hadde vært om også denne brua kunne få støyskerm. I dag er også støyen fra E6-brua over til østsiden en utfordring for beboerne i området. Ellers mener Vingens vel pga. målinger at støyskermene må etableres nå og ikke vente hverken på avkjøringsvei eller tunnel. Den skjermingen er helt nødvendig nå.</p>	<p>Tas til orientering. Det etableres støyskjermer på strekningen Øyresvika - Vingnes, som sammen med redusert trafikk vil føre til en vesentlig bedring av støyforholdene etter at ny E6 er åpnet.</p> <p>Det er Statens vegvesen som er skiltmyndighet og vil fastsette hastigheter etter vedtak av plan. Hastighet reguleres ikke etter plan- og bygningsloven.</p> <p>Støyskjermer langs avlastet E6 er i tråd med kravet i KDP. En forlengelse av støyskerm fra Øyresvika til Vingrom kirke gir liten nytte.</p> <p>Etter 2. gangs høring er det tatt inn støyskerm på Lillehammer bru for skjerming av Leirvika.</p>
<p><u>Tursti</u></p> <p>Vingnes Vel minner om at det langs Mjøsa i dag også er en aktiv praksis med fisketradisjoner og bruk av båt, som er en viktig del av kulturmiljøet. Denne praksisen er en del av Vingnes' immaterielle kulturarv, og det tradisjonsrike fisket etter lågåsild og Mjøs ørret må få leve videre. De ber derfor om at en slik tursti hensyntar det levende maritime kulturen i området, og at hensynet til et levende kulturmiljø med bading og tradisjonsfiske hensyntas. For øvrig stiller Vingnes Vel seg positive til tiltakene som gjør det tryggere for myke trafikanter i området samt miljøtiltak som forbedrer kontakten mellom kulturmiljøer og</p>	<p>Tas til orientering. Tilgangen ned til Mjøsa på strekningen endres ikke, og det tradisjonelle lågåsildfiske mm. kan opprettholdes.</p> <p>Der bredde på arealet mellom avlastet E6 og naturreservatet er stor nok, er turvegen trukket vekk fra strandsonen.</p>

gjør det attraktivt for beboere og tilreisende å benytte seg av området.	
<u>Gang og sykkelveg</u> Gode g/s-veger er viktig for å knytte Vingnes sammen med østsiden. Dette vil også en del av Lillehammers grønne strategi, og ambisjoner som sykkelby. I dag fungerer for eksempel sammenkoblingen mellom Strandpromenaden og Sundgata/Bryggeveien dårlig. Det er viktig at slike flaskehals elimineres, slik også SF og kommunedirektøren er inne på. På den måten blir det enklere for byens innbyggere å velge grønne transportløsninger.	Tas til orientering. Sammenkoblingen, dvs. kryssingen av Dampsagvegen/ Strandpromenaden til strandpromenaden foreslås utbedret i reguleringsplanen. Forslaget som SF skisserer i sin merknad til 1. gangs høring/offentlig ettersyn anbefales ikke bl.a. som følge av innløsning av private boliger og terrengmessige forhold.

Lillehammer Næringsforening, Visit Lillehammer, Strandtorget, Lillehammer sentrum Drift, datert 25.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Det vises videre til innspill fra undertegnede organisasjoner gitt ifm. 1. gangs høring. Innspillene er i liten grad vektlagt i reviderte plandokumenter, men oppsummeres slik; Fartsgrenser på avlastet E6; dette noteres skal behandles senere, i separat prosess. Det er da viktig at det ikke foreta nedklassifisering av veien nå, slik at dette hindrer senere fartsgrense på 70 km/t. Slik fartsgrense er viktig for effektiv adkomst til Strandtorget og byen.	Tas til orientering. Skilting behandles gjennom egen prosess med eget skiltvedtak hvor Statens vegvesen har myndighet. Hastighet reguleres ikke etter plan- og bygningsloven.
Etablering av ny rundkjøring på Strandtorget anbefales ikke. Det må ift. flomfare være tilstrekkelig med heving av eksisterende vegbane. En lengre anleggsperiode begrenser adkomsten til byen og må unngås.	Ombygging av dagens kryssløsning er et viktig tiltak for å nedklassifisere dagens E6 til lokalveg. Det er ikke ønskelig med to parallelle hovedveger gjennom Lillehammer. Anleggsfasen vil en kunne planlegge for, og denne fasen kan avbøtes med god informasjon og anleggsgjennomføring.
Skilting til byen og attraksjoner; dette noteres skal behandles senere, i separat prosess. Organisasjonene forventer å bli holdt orientert om dette, slik at de kan komme med innspill.	Tas til orientering. Det er Statens vegvesen som er skiltmyndighet.
Avkjøring i Hovemoen til byen; må være så effektiv som mulig, og høyest mulig fart må opprettholdes på gamle E6 sørover til Strandtorget og byen. Igjen; rask adkomst til byen begrenser skadevirkningene av E6 i vestlig trasé.	Tas til orientering. Forslaget til rundkjøring på Hovemoen legger til rette for bedre adkomst til næringsområder i nord. Det legges ikke inn ytterligere tiltak som skal redusere hastigheten på strekningen mot Lillehammer

Konklusjon; alle tiltak som begrenser fart, og øker den tid det tar å komme seg fra E6 og til Strandtorget og sentrum, må unngås.	sentrum fra nytt hovedkryss på E6 i Hovemoen.
---	---

UTTALELSER FRA BERØRTE PARTER

Ann Kristin Eggen og Kenneth Dokkeberg, datert 09.02.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Innspillsgiver er grunneiere av Voldsløkka 16 og ser av skisser at det har kommet forslag om å legge g/s-veg på en måte som gjør det uforenelig med å fortsette å bo her. De vil på det sterkeste motsette seg dette.</p> <p>De ser også at kommunestyret anbefaler en annen løsning (trapp ned fra Vingnesbrua) – tiltak 6. De ser at dette er en mye bedre løsning. Den er også i tråd med bruksmønsteret de ser i dag. Folk går opp og ned denne traseen og en utbedring med trapp virker som en svært god løsning.</p>	Tas til orientering. Det anbefales ikke etablering av g/s-veg over eiendommen.

Lena og Erland Haukli, datert 24.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Tiltak 2 alternativ 2F støttes. Det har allerede vært stor inngripen i bebyggelse i Øyresvika, dette alternativet vil gjøre slik at ikke flere hus må saneres og at de som er berørt ved kryss i Øyresvika slipper dette. Kryss nord i Vingrom vil sikre tilgang til ny E6 på en tilfredsstillende måte.	Tas til orientering. Det anbefales ikke sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6 i Øyresvika.
Haukelien ønsker at tiltak som beskrevet i 1. gangs høring legges til grunn. Det er viktig at Vingromsvegen er åpen for gjennomkjøring, med nedsatt fartsgrense til 30 km/t. Avlastet E6 bør få en fartsgrense på 60 km/t fra Boleng til Lillehammer bru.	Vingromsvegen skal være åpen for gjennomkjøring etter at anleggsperioden for E6RS er gjennomført. Hastighet reguleres ikke etter plan- og bygningsloven. Det er Statens vegvesen som er skiltmyndighet og vedtar hastigheter i eget vedtak.
De ønsker tursti velkommen, men er opptatt av at tilgangen til Mjøsa ikke forringes for lågåsildfiskere og dreggere, de må ha tilgang slik at de får kjørt ned utstyr. Samtidig er det essensielt at turstien ikke legges helt ut i strandsonen på den lille stranden som er igjen i Øyresvika.	Tas til orientering. Tilgangen ned til Mjøsa på strekningen endres ikke. Der bredden på arealet mellom avlastet E6 og naturreservatet er stor nok, er turvegen trukket vekk fra strandsonen.

<p>Haukliken ønsket fortau langs veggen. Hvis dette ikke er mulig vil tursti være et godt alternativ hvis denne holdes åpent for myke trafikanter også på vinterstid og at fartsgrense blir satt ned.</p>	<p>Fortau langs traseen i tillegg til dagens vegbredder er ikke mulig uten store konsekvenser for eiendommene langs traseen. To-felts veg med fortau er forkasta i forprosjektet som følge av inngrep i private eiendommer og uforholdsmessig store kostnader. På deler av turvegstrækningen vil det ikke være mulig med vinter-vedlikehold pga. bredde.</p>
<p>De har notert seg at det ikke er lagt noen nye planer for støyskjerming hos Vingromsvegen 193 og 201, men at eksisterende støyskjerm skal beholdes. Dette betegnes som for krevende og lite kostnadseffektive. De kan ikke se i de siste plandokumenter støyberegning for disse boligene. Det stopper ved Odde. På spørsmål til NV sies det at dette var beregnet ved E6 og tunnel og ikke ved avlastet. Dette mener de er noe som burde vært sett på igjen, samt at støynivå utendørs og på soverom (med vindu i luftstilling) mot veggen. Argumentet om at det kun gjelder 2 boliger er for tynt.</p>	<p>Støyberegninger og støyskjerming langs Vingromsvegen 193-231 er utredet i forbindelse med E6RS. Sumstøy, dvs. en samlet støybelastning fra ny E6 og avlastet E6, er vurdert i planforslaget til E6RS. Boligene i Øyresvika vil ligge i gul støysone, og det vil være behov for støyreducerende tiltak på/ved boligene som følges opp i byggefasen.</p>
<p>De ønsker strenge begrensninger på anleggstrafikk på Vingromsvegen forbi soverom og utearealer. De ønsker nattero mellom 23 og 0700 i hele anleggsperioden.</p>	<p>Tas til orientering. Anleggsgjennomføringen skal forholde seg til T-1442/2021. Disse har et strengere krav i tidsperioden kl.23-07, jf. tabell 4.</p>
<p>Vingromsvegen 223 har anleggsområde tegnet helt inn på tomten, det ønskes nærmere beskrivelse av hva dette vil innebære for beboere der. I dialog med Nye veier har dette ikke kommet klart frem.</p>	<p>Reguleringsplan er i dette området regulert i tråd med kommuneplanens arealdel og er årsaken til at formålsavgrensningen er inne på denne eiendommen. Dersom tiltakshaver har behov for å gjennomføre tiltak på eiendommen vil det innebære at de må ha tiltrede, dvs. en privatrettslig avtale mellom tiltakshaver og grunneier. Grunneier må således kontaktes før eventuelle tiltak gjennomføres på eiendommen.</p>
<p>Til slutt påpeker de at dialogen har vært liten og tilfeldig. Beboere har kommet hjem til anleggsmaskiner på tomten uten å være varslet etc. NV har en utfordring med å varsle og informere om hva som skal skje. Dette forventer de en forbedring på når anleggsprosessen starter.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Urda Rolstad Jahren og Hans Bernhard Jahren, datert 24.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p><u>Framkommelighet for landbruksmaskiner Vingnes-Øyresvika.</u></p> <p>I kommentarer etter innspill i 1. gangs høring hevdes at ingen skurtresker har bredere utvendig sporvidde enn 3,25 m. Dette er ikke riktig. Oversikt fra Felleskjøpet viser at flere skurtreskere har utvendig sporvidde over 3,5 m.</p> <p>Det er derfor viktig at innsnevringene som er foreslått utformes slik at et hjul kan kjøre opp på fortauet og at det ikke blir skilt eller andre innretninger som begrenser framkommelighet for kjøretøy inntil 4,1 m. (Med dispensasjon og følgebil).</p>	<p>Tas til orientering. Kjøretøy som nevnes med opptil 4,1 meters bredde må ha følgebil. Innsnevringene skal utformes som fortau. Disse skal ha nedsenk slik at brede landbrukskjøretøy kan benytte seg av fortauskanten til å passere innsnevringene. Innspill om plassering av skilt og andre innretninger ved innsnevringene må håndteres i byggeplanfasen.</p>
<p><u>Snuplass for buss.</u></p> <p>I plankartet for reguleringsplan E6 Roterud-Storhove er det skissert et felt SKV 12. De savner en omtale av vendehammer for buss. De mener dette er en dårlig løsning. Busselskapet ønsker ikke å rygge for å snu, men en rundkjøringsmulighet. Rygging av busser i innkjøringen til bolighus er en dårlig løsning mtp. trafiksikkerhet.</p> <p>En etablering av snuplass for buss på det aktuelle sted vil vanskeliggjøre reetablering av jordbruksareal fordi det blir veldig bratt ettersom bussplassen kommer langt inn i bakken. Dette er på bekostning av flere dekar jordbruksareal. Videre vil både flytting av bekken, og etablering av renseanlegg for tunnelvann vanskeliggjøre bygging av snuplass for buss.</p> <p>Det er i dag ikke lokalbuss som går til Øyresvika. Hvis det likevel er behov for snuplass kan denne lages som enkel rundkjøring for buss i nærheten av eksisterende busstopp i Øyresvika. Her kan størstedelen av rundkjøringa legges på arealet mellom lokalvegen og eksisterende E6 trase, og vil i mindre grad gå inn på dyrkamark.</p>	<p>Forholdet svares ut i E6RS, se saksframleggets vedlegg 10.</p>

Guro Myrum og Geir Haugen, datert 25.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Tiltak 2 alternativ 2F støttes. Dette for å unngå at flere hus i Øyresvika blir revet. Kryss nord for Vingrom sikrer tilgang til ny E6, dette er tilstrekkelig.</p>	<p>Tas til orientering. Det anbefales ikke sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6 i Øyresvika.</p>

Det er en fordel for beboere i Vingromsvegen at vegen er åpen for gjennomkjøring. Det må legges til rette for gående/syklende langs vegen.	Vegen skal være åpen for gjennomkjøring. Trafikksikkerheten bedres på strekningen ved etablering av innsnevringen og fortau ved bussholdeplassene. Det vises til at trafikkmengden på Vingromsvegen ventes å bli lav som følge av kryssplassering i Vingrom.
For avlastet E6 ønsker de fartsgrense på 60 km/t fra Øyresvika til Storhove.	Hastighet reguleres ikke etter plan- og bygningsloven.
Tilgang til Mjøsa med undergang i Øyresvika må opprettholdes.	Kulverten og tilgangen til Mjøsa opprettholdes slik den er i dag.
Innspill ang. anleggstrafikk og anleggsarbeid i forbindelse med tunellarbeid er oppsummert og kommentert i E6 Roterud-Storhove.	Forholdet svares ut i E6RS, se saksframleggets vedlegg 10.

Henrik Natvig, datert 25.03.22

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Natvig viser til hensynsone H 560-6 kantvegetasjon. Det er uklart om bestemmelsen forbyr skjøtsel. Hans strandteig består av en større gresslette i forbindelse med fiskebuer og naust. Denne klippes regelmessig. Området brukes til bading og båtopplag, ber om at hensynsonen fjernes for dette området på lik linje med øvrige strandteiger lenger nord. For å opprettholde dagens bruk til båtopplag og friluftsliv (badestrand).	Tas til orientering. Skjøtsel som ikke reduserer den økologiske funksjonen, kan gjennomføres. Hensynssonen fjernes fra området, tilsvarende strandteiger lenger nord.
Kjøreadkomst til strandteigen må sikres i bestemmelsene. Dette mangler for veg mellom lokalvei og tursti f-SVK2.	Tas til orientering. Bestemmelse 3.2.2 gir føringer for hvilke gnr/bnr som kan benytte f-SKV2 og denne er supplert.
Vingromsvegen 177 må støyskjermas tilstrekkelig i henhold til kommunedelplanens bestemmelser. Støyskjerm må reguleres sør for Øyresbekken, slik at sørsiden av huset blir skjermet.	Tas til orientering. Støyskjermen er regulert frem til Øyresbekken, mens bestemmelse 2.10 sikrer at for eiendommer på strekningen Øyresvika-Lillehammer bru som etter de fastlagte tiltakene i plankartet (støyskjerm) får et støynivå over 55dB Lden, skal det gis tilbud om lokal støyskjerming for en uteplass, samt lokale skjermingstiltak slik at støynivå utenfor rom med støyfølsomt bruksformål ikke overstiger grenseverdier i tabell 2 i T-

	1442/21. Det vises for øvrig til notat D-not-002 utarbeidet etter 1. gangs høring som sier at i detaljeringsfasen bør forlengelse vurderes framfor lokale tiltak.
--	---

Bjørn G. Bredeesen, datert 24.03.22

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Bredesen peker på at de som bor i Øyresvika, setter stor pris på at det kommer ny E6 forbi Lillehammer, men de er bekymret for støy og støv i anleggsperioden av ny tunell som blir tett på deres boligområde.</p> <p>Det er ikke planlagt noen form for støyskjerming for vårt boligområde i byggeperioden av ny tunell.</p> <p>Tunellen kommer tett på dem som bor her i Øyresvika og det blir mye støy og støv når det kommer til å kjøre ut av tunellen 240 lass med masse på døgn.</p> <p>Bredesen håper dere vurderer dette og finner en løsning på det. De er også imot at tunellen bare skal bygges fra en side slik det ble vedtatt i kommunestyremøte at NV skulle vurdere. Det kommer da til å bli mye lengre byggeperiode og det kommer til å gå utover de som bor i Øyresvika, de kommer til å bli mye mer belastet med en dobbelt så lang anleggsperiode.</p>	<p>Tas til orientering. Forholdet svares ut i E6RS, se saksframleggets vedlegg 10.</p>