

REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD-STORHOVE – 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 43 merknader. Dette notatet sammenstiller og svarer ut innkomne merknader til 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Merknadene i sin helhet følger som vedlegg (se saksframleggets vedlegg 11).

Nr	Avsender	Dato	Oppsummering av innkomne merknader	Kommunedirektørens kommentarer til innkomne merknader
Statlige myndigheter				
1	Statsforvalteren i Innlandet (SF)	25.03.22	<p>1. SF opprettholder innsigelse til planforslaget fremmet ved første gangs høring, på følgende punkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Manglende ivaretagelse av friluftsliv</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ SF mener foreslåtte avbøtende og kompensierende tiltak for tap av areal på Vingromdammen ikke er tilstrekkelige. SF støtter fylkeskommunens uttalelse om at kvaliteten på erstatningsarealet ikke er tilfredsstillende. SF forutsetter at det sees nærmere på nye arealer, og at det blir en dialog om mulige løsninger. ○ SF ber kommunen ta inn anbefalt parkering ved fv. 2540 i planen, for å sikre parkeringsmuligheter for de som skal ned til strandsonen og turstien. ○ En sammenhengende forbindelse for friluftsliv gjennom Hovemoen, adkomst til Hovemoen og omlegging av stier på Hovemoen må sikres i kart og bestemmelser. • <u>Jordvern</u> Innsigelsen opprettholdes med bakgrunn i fortsatt stor omdisponering av dyrka mark og at gjennomføring av kompensierende tiltak ikke er tilstrekkelig sikret i planen. Innsigelsene kan løses ved at det inngås avtaler med grunneiere om kompensierende tiltak og at dette innarbeides i kart og bestemmelser. Det forutsettes at det kan dokumenteres at tiltakene kan gjennomføres og at de faktisk forbedrer den dyrkede mark. Videre må det lages et arealregnskap som viser at tapte arealer faktisk er kompensert. Dette forutsetter enighet om faktoren for kompensasjon. • <u>Kryssing av Lågen - støy i og inntil naturreservatet:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet fra ny E6. Innsigelsen kan løses om planbestemmelse 2.5.4.1 pkt. «Støy i driftsfase» endres slik at det står 58 dB Lden i stedet for 60 dB Lden. ○ Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet i anleggsfasen i bestemt periode. Innsigelsen kan løses med følgende planbestemmelse: «Masseknusing og annet støyende anleggsarbeid og transport skal ikke gi støy over 65 dB i Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i tidsrommet kl. 21.00-09.00 i perioden 5. april – 10. juni. I tillegg må det tas inn en bestemmelse som sikrer at det er etablert tilstrekkelig støyskjerming av knuseverkene ved Trosset og på Hovemoen i perioden 1. april – 31. oktober (rekkefølgebestemmelse). Hva som er «tilstrekkelig» må defineres enten gjennom kart som viser plassering og høyde av støyskjerming eller godkjent kart for maks støynivå. 	<p>1.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Friluftsliv – Det er gjort vesentlige endringer i Vingromdammen for å øke kvaliteten på friluftsområdet og sikre bedre kvalitet på erstatningsarealet for inngrepet i Vingromdammen. Det kommunaltekniske anlegget og store deler av parkeringsarealet i Vingromdammen er flyttet ut til «trekanten» nord for Rema 1000 noe som frigjør et større friluftslivområde i Vingromdammen. Det vises for øvrig til endringer gjort til 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Det er vurdert selvstendig bru over Rinna, men av hensyn til bl.a. flom anbefales ikke denne løsningen. Forbindelsen over Rinna er utvidet til 2,5 meter. Turstier, for eksempel i Hovemoen, som blir brutt av ny E6 skal reetableres og kobles sammen med øvrig turstinnett. Det anbefales ikke etablering av p-plass ved fv. 2540 da dette vil medføre beslag av dyrka mark. • Jordvern – Det er gjort mindre justeringer i plankartet som medfører reduksjon i beslaget av dyrka mark. Det er utarbeidet et oppdatert arealregnskap. Ny E6 beslaglegger ca. 91,1 daa dyrka mark, og i planforslaget er det regulert ca. 117 daa nydyrkingsarealer. Det er framlagt dokumentasjon på at deponi på dyrka mark vil gi en forbedring og kvalitetsheving, samt det er framlagt dokumentasjon på at tiltaket blir gjennomført. Bestemmelsen for kvalitetsheving er revidert for å sikre at oppfølging av nydyrkingsarealer/deponiområdene slik at disse får ønsket kvalitet og produksjon. • Støy i og inntil naturreservatet – Bestemmelsene er endret i tråd med SFs høringssuttalelse. For vurderingen av støyskjerming av knuseverkene på Trosset og i Hovemoen er støyrapporten supplert. Rapportens anbefalinger er innarbeidet i plankart og bestemmelser. • Vassdrag – Notater er innarbeidet og gjort juridisk bindende gjennom «Estetisk oppfølgingsplan». I tillegg til denne er plankart og bestemmelsene revidert. <p>2.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Midlertidig anleggsveg på Trosset – Det er utarbeidet en alternativ vurdering av anleggsveg på Trosset i høringsperioden. Av hensyn til bl.a. trafiksikkerhet og belastning på berørte parter anbefales anleggsveg over dyrka mark på strekningen Nordre Trosset-Børkje. Beslaget av dyrka mark er midlertidig og plandokumentene ivaretar matjorda slik at når området er tilbakeført skal kvaliteten på dyrka marka være ivarettatt. • Vassdrag/kompenserende tiltak – kompensierende tiltak ved Nordre Hov er sikret etablert gjennom plandokumentene.

	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Vassdrag:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Konsekvenser av utfyllinger i Mjøsa: <ul style="list-style-type: none"> - Manglende kunnskapsgrunnlag for utfylling i Mjøsa. Innsigelsen kan løses ved at det legges fram dybdekart og strekningsvise detaljerte kart som viser variasjon i utforming av strandsonen, både med odder og bukter, og varierte dybdeforhold. Disse kartene må gjøres juridisk bindende, for eksempel ved å ta dem inn i estetisk oppfølgingsplan. - Manglende avklaring i plankartet av strandsonen i Mjøsa. Plankartet må vise de større strukturene (nes, odder etc.) som skal anlegges i den nye strandsonen. Statsforvalteren har innsigelse vedr. strandsonen i Mjøsa fram til plankartet viser ny utfyllingslinje, anleggsbelte og skråningsutslag i tråd med NOTA-nam-002. ○ Kantvegetasjon rundt Mjøsa: <ul style="list-style-type: none"> - Manglende bestemmelser for å sikre kantvegetasjon. Innsigelsen opprettholdes til innholdet i notat NOTA-nam-001 er tatt inn i den estetiske oppfølgingsplanen. Planen bør også beskrive hvilke områder der det skal være tett vegetasjon og der eventuell siktrydding kan tillates. ○ Innsigelse til planlagt tursti i strandsone mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping inntil plankart er oppdatert og etterlyst kunnskapsgrunnlag er på plass. <p>2. SF fremmer nye innsigelser til planforslaget ved andre gangs høring, på følgende punkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Jordvern</u> Anleggsvegen medfører midlertidig omdisponering av dyrket jord, som medfører at ressursen reduseres og kvaliteten forringes. SF mener at andre alternativer må utredes, og viser til innspillet om å anlegge g/s-veg langs Jørstadmovegen fra kryss med Kastrudvegen til nordre bebyggelse på Trossetstranda. SF har med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi og mangelfull utredning av alternativ løsning, innsigelse til anleggsvegen på dyrket jord over Trosset. • <u>Vassdrag/kompenserende tiltak:</u> Innsigelse dersom kompenserende tiltak i form av restaurering av odden ved Hov, med tilføring av naturlig bunnsstrat, ikke tas inn i planen og bestemmelsene. <p>3. SF anser følgende innsigelser fremmet i første gangs høring, som imøtekommet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mangelfull sikring av avbøtende tiltak i forhold til støy • Manglende ivaretagelse av landskapshensyn på strekningen • Manglende bestemmelser knyttet til klimavennlig materialbruk • Kryssing av Lågen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Høyspent: Mangelfull utredning og manglende sikring av avbøtende tiltak, av verneinteresser og naturmangfoldhensyn ○ Bruløsning: <ul style="list-style-type: none"> - Innsigelse til løsningen med fritt frembygget bru i kommunedelplan-traseen, av hensyn til naturmangfold og økologisk viktige funksjonsområder for fisk - manglende sikring av krav om omlegging av 22-kV linjen 	<p>3. Tas til orientering.</p> <p>4.</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Planområdet gjennom Hovemoen blir redusert som følge av at båndleggingssona for framtidig oppgradering av sentral nettet fjernes. Det reguleres kun nødvendige midlertidige bygge- og anleggsområder for ny E6 gjennom Hovemoen. b. Tas til orientering, se pkt. ovenfor. c. Kommunedirektøren ser fordelen med å forlenge tunnelportalene av hensyn til landskaps- og jordvern hensyn, men anbefaler ikke dette med bakgrunn i klimagassutslipp. Det er tatt en gjennomgang av «Estetisk oppfølgingsplan» hvor bør byttet med skal, samt noen formuleringer er spisset. d. Tas til orientering. Hvilket materiale som velges vurderes i byggeplanfasen. Krav til klimagassutslipp for materialer er sikret gjennom bestemmelsene. e. Tas til orientering. f. Plankartet er endret i tråd med SFs høringsuttalelse. g. Tas til orientering. Det foreslås ikke regulert g/s-veg på strekningen. h. Bestemmelsene er supplert i tråd med SFs forslag.
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Vassdrag: <ul style="list-style-type: none"> ○ Konsekvenser av utfyllinger i Mjøsa: <ul style="list-style-type: none"> - Manglende bestemmelser for «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone» som sikrer reetablering av en naturlig innsjøbunn ○ Manglende bestemmelse for sikring av fiskevandring i driftsfasen <p>4. Øvrige merknader:</p> <p>a. <u>Næringsområder</u> Det bør vurderes å justere inn plangrensen for reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove, gjennom næringsområdet på Hovemoen, til å sammenfalle med byggegrensen og de midlertidige anleggsområdene. Så kan kommunedelplanen være gjeldene til kommunen får utarbeidet en områdeplan for næringsområdet.</p> <p>b. <u>Hensynssone båndlegging etter andre lover - energiloven H740_2</u> Hensynssonen dekker et svært stort areal på Hovemoen og legger sterke restriksjoner på bruk av avsatt næringsareal. Dersom en slik hensynssone skal benyttes må det være klart at det skal gjennomføres en prosess etter energiloven i løpet av de neste fire årene. Dette kan være utfordrende med tanke på å sikre framtidig kabling, da det trolig ligger lenger frem i tid en fire år.</p> <p>c. <u>Landskap, estetisk oppfølgingsplan</u> Mange formuleringer i estetisk oppfølgingsplan er lite bindende, og det er derfor usikkert i hvilken grad føringene for landskapsforming faktisk blir gjennomført. SFs vil særlig be kommunen om å gå igjennom og bytte bør formuleringer med skal i mye større grad enn det som er tilfellet i foreliggende estetisk oppfølgingsplan. Tykkelse på jordsmonn må spesifiseres nærmere slik at det er mulig å reetablere en flersjiktet kantvegetasjon mot vassdrag. SF mener prinsipp for utforming for tunnelportaler må justeres, og anbefaler kommunen å gi føringer om å forlenge tunnelløpene noe slik at det vil være mulig å fylle tilbake mot påhuggsområdet. Dette er viktig for å dempe negative landspaspasvirkningene av portalområdene.</p> <p>d. <u>Klimagassutslipp</u> SF spør om det er mulig å benytte tre i deler av veganlegget, f.eks. i mindre bruer/rekkverk/master osv. Dette kan gi en signaleffekt for på sikt å øke bruken av tre.</p> <p>e. <u>Naturmangfold og verneområder - forholdet til naturmangfoldloven §§ 8 – 12</u> Forutsetningen om at høyspentlinjer skal kables bør etter SFs syn vurderes spesielt opp mot prinsippene i nml. §§ 10-12.</p> <p>f. <u>Framstilling i kart</u> Regulert areal innenfor verneområdet er markert med hensynssone H720_2, område vernet med hjemmel i naturmangfoldloven. SF mener areal på land innenfor verneområdet bør avsettes med formål naturvern med sosikode 5300, eventuelt i kombinasjon med andre formål som LNF.</p> <p>g. <u>Annet</u></p>	
--	--	--

		<p>Hvis det skal tilrettelegges for gående og syklende langs Jørstadvovegen må utgangspunktet være at dette i størst mulig grad gjøres på vestsiden av veien for å påvirke kantsoner mot Lågen og naturreservatet minst mulig.</p> <p>h. <u>Forurensning</u> I planbestemmelser for E6 Roterud-Storhove, 2.5.5 Inngrep i vassdrag og vannforekomster må det legges til: <i>Tiltak som innebærer mudring, dumping eller utfylling i vassdrag skal også ha tillatelse etter forurensningsloven.</i> I planbestemmelse 3.5.2, andre avsnitt. Etter jf. Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven. Legg til: <i>Se også bestemmelse 2.5.5.</i></p>	
Innlandet fylkeskommune (IFK)	04-28.03.22	<p>1. Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget.</p> <p>2. Fylkesutvalget trekker innsigelsen knyttet til utredningsgrunnlaget for sidevegsnettet, under forutsetning av at følgende punkter følges opp før sluttbehandling av planforslaget:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Endring av rekkefølgekrav 6.14: Etablering av ny gang- og sykkelveg fra Vingrom kryss nord og sørover til Holte skal være ferdigstilt innen åpning av ny E6. • Endring av rekkefølgekrav 6.16: Etablering av adkomst for syklende og gående fra Paul A. Owrens veg til Vingromdammen skal være ferdigstilt innen åpning av ny E6. • Krysningpunktet på Paul A. Owrens veg for turvegen i Vingrom som går langs vestsiden av Rinna bearbeides for å ivareta en trafiksikker løsning. En midlertidig turveg på samme strekning i anleggsfasen sikres med gjerde mot industriområdet. Dette må følges opp i plankart og bestemmelser. • Det reguleres inn nødvendig areal for tilrettelagt bussholdeplass i Paul A. Owrens veg i plankartet (jf. trafiksikkerhetsrapport). Det må knyttes rekkefølgekrav til tiltaket som sikrer opparbeidelse innen åpning av ny E6. • Det forutsettes at ny kulvert på Jørstadvovegen der E6-brua kommer i land får en utforming som ivaretar syklistene på en god måte. Det må være nok bredde for to passerende kjøretøy, samt et fortau på minimum 2 meter på hver side. Kulverten må også ha belysning. <p>3. Fylkesutvalget mener det er positivt at planforslaget sikrer en sammenhengende turvegforbindelse langs Mjøsa og over Rinna i Vingrom. Løsningen med turveg på E6-brua over Rinna anses som lite attraktiv og frarådes. Fylkesutvalget ber om at turvegforbindelsen over Rinna sikres med en frittliggende turvegbru.</p> <p>4. Fylkesutvalget anser ikke forslaget til erstatningsareal for det statlig sikra friluftsområdet som går tapt i Vingrom som et egnet areal. Kvaliteten på erstatningsarealet er ikke tilfredsstillende og det bes om at forslagsstiller finner annet areal i samarbeid med Lillehammer kommune.</p> <p>5. Hovemoen er et viktig nærfriluftslivsområde i Lillehammer. Fylkesutvalget støtter kommunestyrets vedtak punkt 5 om at forslagsstiller må utrede et alternativ med kryssing av ny E6 i Hovemoen med bru. Dette for å sikre bedre og trafiksikker fremkommelighet for gående og syklende på tvers av E6 i Hovemoen.</p> <p>6. Fylkesutvalget anbefaler alternativet med adkomst til Vormstugujordet i en trearmet rundkjøring fra sør og at dagens T-kryss inn mot Gausdal Landhandleri opprettholdes. Dette vil gi best utnyttelse av næringsarealet.</p> <p>7. Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikanter, inkludert syklende/gående,</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Innsigelsen er løst med følgende endringer i plandokumentene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekkefølgebestemmelse 6.14 er endret i tråd med IFKs uttalelse. • De forholdene som omhandler adkomst i 6.16 ligger nå i rekkefølgebestemmelse 6.18 og er endret slik at tiltakene skal være ferdigstilt før ny E6 tas i bruk. Det er gjort en trafiksikkerhetsvurdering av krysningpunktet på fv. 250. Vurderingen peker på forhold som ikke kan reguleres, men må følges opp i byggeplanfasen. • Det er ikke tenkt midlertidig turveg langs Rinna. Myke trafikanter ivaretas gjennom bestemmelsene, som bl.a. sikrer at det skal etableres trafiksikre løsninger i anleggsfasen. • Bussholdeplassen ved Bakke camping er tatt inn i plankartet og etablering er sikret gjennom rekkefølgebestemmelsene. • Vegformålet er regulert med 10,5 meters bredde. I tråd med bestemmelsene skal bredde på kulvert avklares mellom tiltakshaver og vegeier. <p>3. Tas til orientering. Det er vurdert en selvstendig bru, men som følge av hensynet til bl.a. flom anbefales ikke en slik løsning.</p> <p>4. Det er gjort flere endringer i plandokumentene for å sikre et større friluftslivsområde i Vingromdammen, se besvarelse av Statsforvalterens høringsuttalelse pkt. 1.</p> <p>5. Tas til orientering og bruløsningen har vært ute på begrensa høring. IFK har gitt uttalelse ifbm. denne høringen og den er svart ut i saksframleggets vedlegg 12.</p> <p>6. Tas til orientering. Det anbefales med bakgrunn i arealdisponeringen av området alt. 2.</p> <p>7. Alle trafikanter er ivaretatt gjennom bestemmelsene i anleggsfasen.</p> <p>8. Tas til orientering. Kommunedirektøren anser dette som et privatrettslig forhold mellom tiltakshaver og vegeier.</p> <p>9. ROS-analysen beskriver at det forutsettes «<i>fremkommelighet og sikkerhet for alle trafikanter i anleggsfasen ivaretas i videre planlegging av anleggsgjennomføringen</i>». Ifølge NV er det allerede gjennomført innledende samarbeidsmøte mellom byggherre, totalentreprenør, vegeier og skiltmyndighet. Fylkeskommunen vil som vegeier involveres tett mht. utarbeidelse av arbeidsvarslingsplaner og som godkjenningmyndighet for arbeid som påvirker fylkesvegnettet.</p>

	<p>traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden.</p> <p>8. Fylkesutvalget krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i anleggsperioden som følge av ny E6.</p> <p>9. Fylkesutvalget forventer at ROS-analysen utdypes med tanke på virkninger for fylkesvegnettet som følge av anleggsarbeidet, spesielt når det gjelder hvordan avvikssituasjoner skal håndteres. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting.</p> <p>10. Fylkesutvalget gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 170887, 267061, 267069, 267071, 269984, 273121, 273200, 273260, 273271, samt berørte deler av sikringsone/lokaltet for ID277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID89607 (-3 og -6), 222592, 250344, 269994, 273932, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281, 273282, 283791, 283792 og 283793 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser.</p> <p>Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommunen fremmer innsigelse til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart samt planbestemmelser er justert tilsvarende.</p> <p>11. Fylkesutvalget forutsetter endringer før vedtak av planen som vesentlig forbedrer landskapstilpasningen og som er i tråd med estetisk oppfølgingsplan. Dette gjelder særskilt for oppfyllinger og tunnelportal i det regionalt viktige kulturlandskapet mellom Vingrom kirke og Øyresvika, for utformingen av portalområdet ved Trosset og bruas møte med land på begge sider av Lågen.</p> <p>12. Fylkesutvalget forventer at det søkes etter muligheter for transparent støyskjerm over Lågen bru som ivaretar både fuglelivet og reiseopplevelsen.</p> <p>13. Fylkesutvalget ber om at det i planbestemmelse § 2.5.9 Rigg- og marksikringsplan tilføyes at Innlandet fylkeskommune skal forelegges planen før byggetiltakene igangsettes. Grunnen til dette er at mye av det som fastsettes i rigg- og marksikringsplanen ligger innenfor fylkeskommunens ansvarsområder og at flere forhold som vanligvis fastsettes i reguleringsplanen er flyttet til rigg- og marksikringsplanen.</p> <p>14. Fylkesutvalget opprettholder innsigelsene som ble fremmet til 1. gangs høring, vedrørende reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk og etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika. Hovedårsaken til dette er at man ikke kan se at notatet som skal svare ut innsigelsene er innarbeidet i høringsdokumentene ved 2. gangs høring, at notatet ikke er en del av den formelle høringen, og at det ikke er gjort endringer i plankart og planbestemmelser mellom 1. og 2. gangs høring som viser endringene i det nyeste notatet som er oversendt vedrørende utfyllinger i Mjøsa. Innsigelsene kan trekkes under forutsetning av at følgende punkter endres før sluttbehandling av planforslaget:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Notatet «NOTA-nam-002» datert 04.02.22 «<i>Vassdrag - innsigelser knyttet til Mjøsas strandsone - supplerende opplysninger</i>» må oppdateres med 	<p>10. Planbestemmelsen og plankartet er oppdatert i tråd med IFKs høringsuttalelse.</p> <p>11. Tiltak som reduserer landskapsvirkningene av tiltaket vurderes som tilstrekkelig ivaretatt gjennom «Estetisk oppfølgingsplan».</p> <p>12. Hensynet til fugl i Lågen vektlegges og i tråd med vilkårene i dispensasjon fra verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat skal støyskjermen være tett.</p> <p>13. Bestemmelsen endres ikke. Tiltakshaver er ansvarlig for å innhente nødvendige tillatelser etter annet lovverk før tiltaket igangsettes og det som IFK beskriver er således ivaretatt.</p> <p>14. Notater er innarbeidet og gjort juridisk bindende gjennom «Estetisk oppfølgingsplan». Plankart, bestemmelsene og «estetisk oppfølgingsplan» er revidert, samt tatt inn kompenserende tiltak for utfyllingen i Mjøsa.</p>
--	---	---

			<p>strekingsvise detaljerte kart og gjøres juridisk bindende. Dette kan eks. gjøres ved å innlemme notatet i estetisk oppfølgingsplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> Plankart og planbestemmelser må oppdateres, og gjenspeile det som står i det oppdaterte notatet. Dette inkluderer å sikre at kompensierende tiltak gjennomføres. Plankartet må vise ny utfyllingslinje, anleggsbelte og skråningsutslag i tråd med notatet. 	
2	Statnett	25.03.22	<p>Statnetts tidligere merknad er imøtekommet med at hensynssoner H740 for eksisterende og planlagte elektriske anlegg er innarbeidet i reguleringsplankartet.</p>	<p>Ut fra en samlet vurdering er båndleggingssona for framtidig elektriske anlegg (H740) anbefalt tatt ut. Eksisterende høgspenningssona som er innenfor planområdet ivaretas med H740.</p>
3	Statens vegvesen (SVV)	28.03.22	<p>Ved 1. gangs høring fremmet Statens vegvesen innsigelser på vegne av Nye Veier (NV) til kryss midt i Vingrom og KDP-brua over Lågen. Ved annen gangs høring er disse alternativene tatt ut og det foreligger derfor ikke lenger grunnlag for innsigelse.</p> <p>SVV fremmet også innsigelse til manglende utredning av konsekvenser for lokalvegnettet. En slik utredning er nå gjennomført, og SVV har noen merknader til denne:</p> <ul style="list-style-type: none"> Det legges opp til utredning av konsekvenser for fv. 213 i neste parsell, E6 Moelv – Roterud. Det må klargjøres hvordan en har tenkt at trafikksituasjonen skal følges opp. Det savnes også en vurdering av når eventuelle tiltak skal settes inn og hvilke tiltak. Det forutsettes at dette tas bedre tak i når neste parsell planlegges. SVV mener at gående og syklende vil merke konsekvensene av E6-utbyggingen dersom det blir lekkasjer som følge av anleggsaktivitet og/eller bompenger. Trafikktallene må fremskrives 20 år etter veg åpning, som antas være 2026. <p>Øvrige merknader:</p> <ul style="list-style-type: none"> Det anbefales å ta kontakt med SVV for videre arbeid med skilting for en god prosess videre. Det forutsettes at tverrforbindelser mellom tunnellopene i planen planlegges i tråd med håndbokkrav. SVV tar til etterretning at kommunen ønsker å opprettholde byggegrense på 30 meter gjennom Vingrom sentrum og Hovemoen. Det forutsettes at ivaretagelse av kontrollplasser etter at E6 er ferdig utbygget avklares videre med Trafikant og kjøretøy. SVV tar til etterretning at kommunen ikke ønsker å anlegge bussholdeplasser i kryssområdet på Storhove. Det bes om at det reguleres inn venteareal utenfor bussholdeplassene ved Vingrom nord og Vingrom sentrum også i nordgående retning. Det er vanlig og hensiktsmessig at forslag til klassifisering av vegnett som berøres av en vegutbygging vises i reguleringsplan. Selve klassifiseringen foretas som egen prosess senere. 	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering. Sidevegnettet vurderes å være tilstrekkelig utredet gjennom planforslaget. Myke trafikanter i anleggsfasen ivaretas gjennom bestemmelsene.</p> <p>Øvrige merknader tas til orientering. Venteareal ved bussholdeplassen ved kryss nord i Vingrom er ivaretatt i planforslaget.</p>
4	Bane NOR (innspill til E6 Roterud – Storhove)	23.03.22	<ul style="list-style-type: none"> Tiltak planlegges nær eksisterende tømmerterminal og planlagt hensettingsanlegg for tog. Gjennomføring av tiltak som berører begge parter må koordineres, slik at etablerte anlegg har nødvendig atkomst i anleggsperioden. Det forventes at dialog om dette følges opp. 	<p>Tas til orientering. NV opplyser at ev. arbeider nær tømmerterminal og hensettingsanlegg skal planlegges i samarbeid med Bane NOR.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> • Det minnes om at tiltak nærmere spormid enn 30 meter kan være søknadspårlig etter jernbaneloven § 10. • Merknader ved første gang høring vurderes om ivaretatt. 	
5	Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)	25.03.22	<ul style="list-style-type: none"> • DMF reiste innsigelse til planforslaget ifm. 1. gangs høring. I gjeldende planforslag er det utarbeidet reviderte bestemmelser som tilsvarer DMF sitt løsningsforslag. DMF vurderer at bestemmelsene vil sikre driftsgrunnlag ved eksisterende uttak ved Hovemoen, og at de ivaretar de viktige ressursene. • Planen vil utløse ytterligere behov for å regulere uttaksformål innenfor BN 1-8 for at intensjonen med planen kan realiseres. Lillehammer kommune og driver av masseuttakene rådes til å gå i dialog for å følge opp videre regulering av den fremtidige driften ved Hovemoen. • DMF ga ved 1. gangs høring faglig råd om at masser av høy kvalitet ikke unødvendig gikk til innfylling der masser av lavere kvalitet kunne benyttes. DMF tar til etterretning at dette ikke har ført til endrede bestemmelser. 	Tas til orientering.
6	Mattilsynet	11.03.22	<ul style="list-style-type: none"> • Mattilsynets tidligere innspill angående drikkevann er tatt hensyn til i planarbeidet. • Av hensyn til dyrevelferd er det viktig at utfylling i Mjøsa gjennomføres så skånsomt som mulig. Tiltaket bør gjøres utenom typisk vandringssesong. 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. • Det er viktig at planteskadegjørere ikke spres i forbindelse med anleggsarbeidet og flytting av masser, og en kartlegging av disse bør derfor gjennomføres før arbeidene starter opp. • Mattilsynet ber om å bli orientert i det videre planarbeidet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tas til orientering. • Sprengstein vil bli benyttet i utfyllingene. Bestemmelsene vurderes å ivareta vassdraget på en tilfredsstillende måte og tiltakshaver må innhente nødvendige tillatelser etter annet lovverk før utfyllingen kan igangsettes. • Tas til orientering. Iht. bestemmelsene skal det utføres kartlegging av fremmede arter. • Tas til orientering.
7	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	18.03.22	<ul style="list-style-type: none"> • NVE opprettholder innsigelsen til planen for E6 Roterud –Storhove på grunn av manglende dokumentasjonsgrunnlag for reetablering av strandsona langs Mjøsa. NVE mener planen som et minimum må utrede dybdeforhold, utfyllingsbehov og hvor/hvordan det er mulig å ivareta eller gjenskape gode biotoper i strandsonen til Mjøsa. Innsigelse er hjemlet i vrl. §§ 5, 8, 11 og 20. Innsigelsen kan trekkes dersom: <ul style="list-style-type: none"> ○ Notatet «NOTA-nam-002» datert 04.02.22 «Vassdrag - innsigelser knyttet til Mjøsas strandsoner - supplerende opplysninger» blir oppdatert med strekningsvise detaljerte kart og gjøres juridisk bindende. ○ Plankart og planbestemmelser oppdateres, og gjenspeiler det som står i det oppdaterte notatet. Dette inkluderer å sikre at kompensierende tiltak gjennomføres, samt at areal som ikke berøres av midlertidig anleggsbelte vurderes og vises. Plankartet må vise ny utfyllingslinje, anleggsbelte og skråningsutslag i tråd med notatet. NVE mener man må vurdere bruk av hensynssoner der anleggsvirksomhet skal unngås. ○ Det må tas inn bestemmelser som forbyr bekkelukking i LNFR og #200-#202-områder, samt i øvrige områder som omfatter vassdrag (jf. 2.5.5, 3.5.2, 3.5.3, 3.6.2, 5.4). 	<ul style="list-style-type: none"> • Notater er innarbeidet og gjort juridisk bindende gjennom «Estetisk oppfølgingsplan». Plankart, bestemmelsene og «estetisk oppfølgingsplan» er revidert, samt tatt inn kompensierende tiltak for utfyllingen i Mjøsa. Det er tatt inn bestemmelse som forbyr bekkelukking.

			<ul style="list-style-type: none"> • NVE fremmer ny innsigelse ifbm. antatte endringer i byggetid og byggeløsninger for ny bru etter 1. gangs offentlig ettersyn. NVE fremmer innsigelse til planen inntil det er dokumentert at vannlinjeberegninger og beredskapsløsninger er i tråd med nye planene og det er vist at tiltakene ikke øker faren for flom, erosjon eller massetransport slik at det kan gi negative konsekvenser for allmenne interesser i vassdrag (jf. vrl §§ 5, 8 og 20). Det vises også til TEK17 § 7-1, andre ledd. • NVE trekker innsigelsene knyttet til ledningsnett for elektrisitet. • Ved behandling av 2. gangs offentlig ettersyn av planen, har kommunestyret i Lillehammer bedt om en vurdering av å flytte kryssing av E6 på Hovemoen 300 m sørover og endre kryssløsningen. Dette er et tiltak som kan redusere hensynssonen som er avsatt som tilgjengelig areal (170 daa) for eksisterende og framtidig energianlegg. NVE anbefaler at kryssingen ikke flyttes, og varsler at dersom det velges en løsning som reduserer hensynssonen knyttet til energianlegget, vil NVE kunne ha innsigelse/klage på avgjørelsen. • NVE påpeker at det ikke kan settes vilkår til dispensasjonssaken som legger føringer for en ev. senere konsesjonsbehandling eller gir vilkår som trenger avklaringer etter vrl. Dette gir NVE innsigelsesgrunnlag i planer etter pbl. NVE mener at det er uheldig at dispensasjonssøknaden fra Nye Veier AS ikke er avklart og lagt ved planen ved høring, og ber om å få tilsendt dispensasjonsvedtaket når det er klart. • NVE vurderer å ikke ha grunnlag for innsigelse til planen til følgende punkter: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mangler planbestemmelser som sikrer fiskevandring i fiskeførende vassdrag i driftsfasen av anlegget. ○ Mangler i bestemmelser for oppfølging av ev. hendelser i tilknytning til grunnvannsressursen i Hovemoen. • Faglige råd: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anbefaler at flomsikker høyde økes til 127,3. ○ Usikre på om flomfarevurderinger for mindre vassdrag som ikke framgår av NVEs aktsomhetskart er ivaretatt. ○ Vurdering av om jord- og flomskred kan nå ny E6 og at det er behov for tiltak til vassdrag og fylkesveg. NVE anbefaler at dette ivaretas gjennom konkrete tiltak, og at det tas videre i vannhånderingsplanen eller andre juridisk bindende dokumenter. 	<ul style="list-style-type: none"> • Det er utarbeidet vannlinjeberegninger som svarer ut innsigelsen, se saksframleggets vedlegg 48. Hensynet til allmenne interesser vurderes å bli ivaretatt. • Ut fra en samlet vurdering er båndleggingssona for framtidig elektriske anlegg (H740) anbefalt tatt ut. Eksisterende høgspentanlegg som er innenfor planområdet ivaretas med H740. • Tas til orientering. NVE har uttalt seg ved begrensa høring av bruløsingen og uttalelsen svares ut der, se saksframleggets vedlegg 12. • Tas til orientering. • Tas til orientering. • Endring av flomsikker høyde tas til orientering. Flom, samt jord- og flomskred vurderes som tilstrekkelig utredet og vurdert gjennom planmaterialet. Planbestemmelsene ivaretar hensynet til disse forholdene.
8	Forsvarsbygg	04.02.22	Forsvarsbygg har ingen merknader til planen.	Tas til orientering.
9	Nye Veier (NV)	24.03.22	A: 1. Kommentarer er gitt med bakgrunn i reguleringsbestemmelser, revidert 10. januar 2022, kommunedirektørens saksframlegg datert 11.01 og vedtak fattet i	A: 1. Tas til orientering. B:

	<p>kommunestyret den 27.01.2022. Viser ellers til merknaden ved 1. gang høring, datert 03.09.2021.</p> <p>B:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mener bestemmelse 6.13 b må tas ut av reguleringsplanen da det ikke er hensiktsmessig at det stilles krav til etablering av trafikkreduserende tiltak på Vingromvegen før anleggsarbeidene starter på E6. 2. Videre optimalisering før vedtak kan medføre at reguleringsplanen gjør et mindre arealbeslag enn det som lå til grunn ved 2. gangs høring, og for eventuelle kulturminner som tas ut av planområdet, legger NV til grunn at disse ikke graves ut som en del av utbyggingen av ny E6. 3. I revisjon av bestemmelse 3.5.3 har kommunen stilt krav om søknad om tiltak (byggesaksbehandling) før områder merket LL1 på plankartet kan tas i bruk. NV poengterer at veianlegg som er detaljvklart gjennom reguleringsplan kan unntas fra regelen. Det foreslås å utarbeide nydyrkingsplaner for alle arealer der det legges inn nødvendig dokumentasjon/informasjon, i tillegg til at kotehøyder påføres plankartet. NV mener dokumentasjonen vil gjøre deponiene detaljvklarte slik at de kan unntas byggesak jf. SAK § 4.3 og ber kommunen revurdere bestemmelsen sett i lys av supplerende dokumentasjon i reguleringsplansaken. Potensial for kvalitetsheving er dokumentert gjennom «NOTA-NAR-008 Landbrukshensyn – jordvern», vedlagt reguleringsplan som utsvar på innsigelser knyttet til jordvern. Ytterligere dokumentasjon på kvalitetsheving er ikke mulig før tiltaket er gjennomført. Det foreslås derfor å endre bestemmelsens ordlyd slik at oppfølging av dette gjøres i etterkant av gjennomført tiltak. 4. Rekkefølgebestemmelsenes § 6.14, 6.16, 6.17, 6.19 og 6.20 krever at en rekke tiltak, både offentlige og private skal «sikres» før anleggsarbeidene kan starte. Det må defineres klart hva som kreves for å «sikre» tiltakene i tilstrekkelig grad for å kunne iverksette anleggsarbeidene. <p>C:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunedirektøren forutsetter at alternativ adkomst til Vormstugujodet etableres av NV dersom det gjennomføres tiltak som medfører at dagens veisystem fjernes. Etablering av ny adkomst til Vormstugujordet er ikke utløst av E6-utbyggingen og de tiltakene som er nødvendig for å etablere den alternative adkomsten er betydelig større enn de planlagte endringene på fylkesveien. Dersom alternativ adkomst vedtas mener NV det må sikres at merkostnaden ved etableringen dekkes av grunneier. NV mener prinsippet om at grunneier skal bekoste adkomst til Vormstugujordet ligger fast fra tidligere regulering av området. 2. Konsekvensene av frittliggende turstibru er utredet. Brua vil ikke kunne ligge i plan med friluftsområdet på grunn av tekniske krav knyttet til flom. Den vil måtte ligge på tilsvarende høyde over Rinna som turstien på E6-brua. Videre vil en selvstendigbru gi et vesentlig større beslag i det statlig sikrede friluftsområdet og i det viktige naturmiljøet ved utløpet til Rinna. 3. Anleggsgjennomføring og knuseverk på Hovemoen; Etter at planen ble lagt ut på 2. gangs høring er det gjort flere endringer i området. Anleggsbeltet reduseres mot vest slik at en større del av den storvokste skogen kan bevares og knuseverket er flyttet slik at det blir liggende noe lenger syd og i et naturlig søkk i terrenget som gir god støyreduserende effekt. 4. Erstatningsareal Vingromdammen; NV mener foreslått areal vil gi en vesentlig kvalitetsheving i området og vil skape en grønn møteplass som sikrer sammenheng 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bestemmelsen er ikke tatt ut, men omformulert. Kravet er at før Vingromsvegen åpnes for ordinær trafikk etter gjennomført anleggsvirksomhet, senest når ny E6 tas i bruk, skal timeglassinnsnevninger med fortausløsning være ferdigstilt. 2. Plankart og bestemmelser vedr. kulturminner er avstemt mot hverandre, i tråd med IFKs høringsuttalelse. 3. Supplerende informasjon er mottatt og hørt. Bestemmelsen er justert slik at arealer hvor det er mottatt nydyrkings søknad ikke lengre behøver å byggesaksbehandles. Bestemmelsen 3.5.3 a er justert med krav om at ved massedeponering på dyrka mark skal kvalitetsheving av jorda følges opp av jordbruksfaglig kompetanse tre år etter at områdene er tatt i bruk. Dersom jordforbedringstiltakene ikke gir forventet effekt etter tre år skal det iverksettes tiltak for å sikre at områdene oppnår tilfredsstillende produksjon. 4. Flere av rekkefølgekravene er omformulert, med krav om gjennomføring før ny E6 tas i bruk, og 'sikret' er fjernet. <p>C:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunedirektøren anbefaler at alt. 2 reguleres, som i stor grad er dagens situasjon. Kommunedirektøren er i utgangspunktet enig i at tiltakshaver ikke skal belastes med en merkostnad her, men dersom det viser seg at en må fjerne dagens vegsystem skal området istandsettes i tråd med gjeldende reguleringsplan, herunder etablering av rundkjøring. 2. Kommunedirektøren har gjort en vurdering av en separat turstibru vs. tursti på E6-brua. Ut fra en helthetsvurdering anbefaler kommunedirektøren en tursti på E6-brua. 3. Tas til orientering. 4. Tas til orientering. Det er gjort en rekke endringer i tilknytning til Vingromdammen og foreslått erstatningsareal. Alle endringene er gjort med bakgrunn i SFs generelle innsigelse til manglende ivaretagelse av friluftslivet. Frigivelse av statlig sikret friareal gjøres i egen prosess etter at reguleringsplanen er gjennomført. 5. Tas til orientering. Det vises til utsvarelse av Statsforvalterens høringsuttalelse ovenfor, pkt. 1. <p>D:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Forslaget er hørt i egen prosess. 2. Tas til orientering. Forslaget er hørt i egen prosess. 3. Tas til orientering. <p>E:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Plankart er oppdatert i tråd med forelagte notater.
--	--	---

		<p>mellom sentrum og Vingromdammen. I tillegg er det viktig å se helheten i de tiltak som gjøres for å sikre Vingromdammen som et attraktivt friområde. NV har regulert alle tiltak omtalt i notatet (oversendt fra kommunen) og mener kommunen, gjennom tidligere uttalelser i saken har indikert at regulerte tiltak er tilstrekkelige for å anbefale frigivelse av statlig sikret friareal.</p> <p>5. Støy i naturreservatet; NV mener innsigelsen er løst gjennom de avbøtende tiltak og gjennom den supplerende informasjonen prosjektet har gitt Statsforvalteren, og poengterer at vilkår og føringer i dispensasjonen vil innarbeides i planen før sluttbehandling.</p> <p>D:</p> <p>1. Nye Veier har utarbeidet et notat som svarer på kommunestyrets vedtakspunkt 5. Dersom prosjektet må regulere nye alternativer vil dette kunne medføre utsatt fremdrift i plansaken med tilhørende fremdriftskonsekvenser. NV ber i så tilfelle kommunen finne prosessuelle løsninger som ikke påvirker fremdriften i planarbeidet og utbyggingen.</p> <p>2. NV har utarbeidet et notat som svarer på kommunestyrets vedtakspunkt 6. På bakgrunn av notatet anbefaler NV høringsforlagetets løsninger. Dersom prosjektet må regulere nye alternativer vil dette kunne medføre utsatt fremdrift i plansaken med tilhørende fremdriftskonsekvenser. NV ber i så tilfelle kommunen finne prosessuelle løsninger som ikke påvirker fremdriften i planarbeidet og utbyggingen.</p> <p>E:</p> <p>1. Plankart til 2. gangs høring er mangelfullt mht. å vise reduserte fyllinger og anleggsbelte i Mjøsa. Teknisk plan og beskrivelser i øvrige plandokumenter er riktig. Plankartet vil revideres for å ivareta dette før sluttbehandling.</p>	
--	--	---	--

Grunneiere, naboer, gjenboere og hjemmelshavere				
10	Pilegrimssenter Dale-Gudbrand	03.03.22	<ul style="list-style-type: none"> • Pilegrimssenteret opprettholder merknad/ innspill sendt 27.8.2021. • Tilleggsmerknad som gjelder Pilegrimsleden fra Vingrom kirke til Vingnes: Pilegrimssenteret ser det som viktig at leden oppfattes som en opplevelsereise i natur- og kulturhistorie, og ønsker derfor at leden legges ned på planlagt tursti selv om denne ikke blir flomsikkert. Dette gjør leden bedre opplevelsesmessig og helsemessig enn å gå på asfalt langs trafikkert vei. Ved ev. flomfare vil alternativ vei være langs fylkesveien. 	Iht. merknad av 27.08.2021 har det i prosjekteringen vært fokus på å ikke forringe kultur- og naturopplevelser knyttet til Pilegrimsleden, og dette hensynet vurderes som ivaretatt i planen. Pilegrimssenteret skal involveres iht. bestemmelsene.
11	Lillehammer industriforening	09.03.22	<ul style="list-style-type: none"> • Industriforeningen støtter forslaget fremmet av næringsaktørene på Hovemoen, om etablering av bru lenger sør enn kulvert foreslått av Nye Veier. En bruløsning gjør det mulig å lede lokal trafikk utenom produksjonsanleggene og vekststasjonen i området. • Bruløsningen vil også åpne for et mer funksjonelt lokalvegnett for utvikling av industri- og næringsområdet, gi mindre arealbeslag, samt være en bedre løsning med tanke på hensyn til drikkevannskilden. • Foreningen mener forslaget er bedre egnet til å tilrettelegge for fremtidig industri og annen næringsvirksomhet på Hovemoen. 	Tas til orientering og bruløsningen ble sendt på begrensa høring april 2022. Dette svares ut i saksframleggets vedlegg 12.
12	Mjøsa strandeierforening	20.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Foreslår at midler avsatt til opprettelse av tursti omdisponeres og benyttes til forlengelse av foreslått gang- og sykkelvei fra Vingrom sentrum og til Bø. Midlene kan benyttes til å slutføre gang- og sykkelvei frem til Bjørnstad bru og kommunegrensen. 2. Det fremgår ikke hvem som har ansvar for drift og vedlikehold av turstien etter endt anleggsperiode. Det er større samfunnsnytte med en helårs gang- og sykkelvei fremfor en tursti som ikke vedlikeholdes eller er åpen for allmennheten store deler av året. 3. I forbindelse med etablering av tursti vil notvarp ryddet til bruk bli ødelagt. 4. Etablering av turstien vil ødelegge yngleplasser. 5. Ny vei legger beslag på områder på både Bakke og Birstrand Camping, som forringer campingplassenes kvalitet og tjenestetilbud. Planforslaget innebærer riving av utleiehytter, oppbygging av omfattende støttemurer og reduksjon av areal til næringsbruk. 6. Foreslår at traseen Roterud-Storhove vrakes, og at det gjøres ny vurdering om etablering av ny 4-felts E6 på Mjøsas østside, fra Moelv til Storhove. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Regulering av tursti langs Mjøsa er en videreføring av avbøtende tiltak vedtatt gjennom KDP. Iht. vegnormalen skal det etableres g/s-veg på de strekninger som omhandler utforming av nye vegger og nye/ombygde gater. Det opparbeides derfor g/s-veg på strekningen hvor fylkesvegen skal flyttes, i tillegg til en forlengelse i nord og sør for å få en kobling med dagens g/s-veg ved tidligere Joker i Vingrom og forbi et trafikkikkerhetsmessig utsatt punkt ved Holte/Bø. E6 – prosjektet utløser ikke krav til videre forlengelse av gang- og sykkelvegen sør for Bø. Fylkeskommunen som vegeier har ansvar for eventuelle ytterligere tiltak på strekningen. 2. Lillehammer kommune har ansvar for drift og vedlikehold av turstien. Som følge av bredde på turstien vil den ikke bli vedlikeholdt vinterstid. 3. Fiskeplasser som blir direkte berørt av utfyllinger vil reetableres, iht. bestemmelsene 3.2.9e, 3.5.5g og 3.6.1 . 4. Reetablering av gyteområder er planlagt som en del av tiltaket, og vil kompensere for negative virkninger for eksisterende gyteområder. Det vises til «Estetisk oppfølgingsplan» om Mjøsas strandsone, der avbøtende og kompenserende tiltak er beskrevet i detalj. Prosjektet har jobbet aktivt med å redusere utfyllinger i Mjøsa til et minimum. 5. Ifølge Nye Veier har det vært dialog med eiere på Bakke og Birstrand camping underveis i prosessen og tapt areal/eiendom vil erstattes. Campingplassene skal støyskjermes og vil med det få en redusert støybelastning sammenlignet med dagens situasjon. 6. Tas til orientering. Reguleringsplanen utarbeides iht. vedtatt kommunedelplan.
13	Norges lastebileierforbund (NLF)	23.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. NLF ser fram til ny motorveg. Dagens løsning med midtrekkverk har vært viktig for å redusere antall ulykker, men vegen er for smal til at den fungerer godt nok. Spesielt ved ulykker, vegarbeid, stans pga. tekniske problemer på bil. 2. Når E6 bygges ut til firefelts veg, forsvinner flere mindre plasser der yrkessjåførene har tatt pauser. Det er behov for døgnhvileplass på Storhove, 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. 2. Etablering av døgnhvileplass og vegserviceanlegg reguleres ikke gjennom E6RS. Eventuell etablering av dette må reguleres gjennom egen prosess. 3. Tas til orientering og bruløsningen ble sendt på begrensa høring april 2022. Dette svares ut i saksframleggets vedlegg 12.

			<p>hvor det også er mulig å sette igjen en tilhenger mens lastebilen kjører inn i byen. Lillehammer mangler et godt stoppested for trafikantene, og i tilknytning til døgnhvileplassen ønskes et serviceanlegg, som gjerne kan bygges i samarbeid med en privat aktør.</p> <ol style="list-style-type: none"> Næringsaktørene i Hovemoen har understreket at en bruløsning plassert lengre mot syd er bedret egnet enn kulvert som foreslått av Nye Veier, for å etablere en hensiktsmessig øst-vestforbindelse i Hovemoen, og få større mulighet til å skille tungtransport og myke trafikanter. Det er uheldig og bekymringsfullt at førere av tunge kjøretøyer settes i en situasjon der de de må operere i et miljø med myke trafikanter, når det kan unngås NLF støtter Nye Veiers forslag til kryssing av Lågen. I byggeperioden må alle omkjøringsveger være åpne for modulvogntog. NLF aksepterer ikke milevis med ekstra kjøring på veger som er godkjent for tilnærmet like lange og like tunge tømmervogntog. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Ifølge Nye Veier vil lokale omkjøringsveger ikke bygges for å ivareta modulvogntog. Omkjørrng vil bli skiltet i de tilfeller dette vil være aktuelt.
14	DNT Lillehammer	23.03.22	<ol style="list-style-type: none"> Reetablering av turstier på Hovemoen, iht. planforslagets bestemmelser, vurderes som et godt tiltak. Det presiseres at avtaler med grunneierne om permanente traséer for stiene må være en del av tiltaket. DNT bidrar gjerne i arbeidet med å finne gode traséer for stier som må legges om og kobles til øvrig stinett. Hovemoen kulvert vil bli liggende i det fremtidige næringsområdet, og vil ikke tilfredsstillende friluftslivets behov for stiforbindelse. DNT ønsker ikke tursti gjennom næringsområdet. DNT ønsker at NV sikrer en tursti i sammenhengende grønnstruktur gjennom Hovemoen og videre nordover mellom Lågen og Lunds bilopphuggeri. DNT mener at presedensen som er skapt med etablering av «Rykkhustjønna naturreservat» og erstatningsområder i landbruket, viser at det er mulig å bidra med avbøtende tiltak et godt stykke unna vegen. 	<ol style="list-style-type: none"> Iht. bestemmelse 3.5.2 skal turstier som blir brutt som følge av ny E6 reetableres slik at disse kobles sammen med øvrig turstinett. Tas til orientering. Det blir ikke regulert separate gang- og sykkelforbindelser øst/vest i Hovemoen gjennom reguleringsplan for E6RS. Friluftslivets behov sett opp mot videre næringsutvikling i Hovemoen må vurderes gjennom en overordna plan for Hovemoen, herunder områdeprogram/områderegulering. Tas til orientering. Det er sikret en sammenhengende tursti under ny Lågen bru fra Strandpromenaden og nordover gjennom Hovemoen.
15	Trygg trafikk Innlandet	24.03.22	<ul style="list-style-type: none"> Trygg Trafikk Innlandet har mottatt bekymringsmelding angående kulvertløsning under ny E6, som skal være tilkomstvei for anleggstrafikk, private biler og myke trafikanter Viktig at myke trafikanter og tungbiler er fysisk adskilt. Det forventes at Lillehammer kommune ivaretar trafikksikkerheten for de myke trafikantene på en god måte. 	Trafikk knyttet til grusuttaket vil skilles fra øvrig trafikk på begge sider av kulverten og igjennom kulverten, situasjonen vil derfor bli noe bedre enn den er i dag. Det blir ikke regulert separate gang og sykkelforbindelser øst/vest i Hovemoen gjennom reguleringsplan for E6RS med bakgrunn i lav trafikkmengde. Myke trafikanters behov sett opp mot videre næringsutvikling i Hovemoen må vurderes gjennom en overordna plan for Hovemoen, herunder områdeprogram/områderegulering. Løsningen med bru ble sendt på begrensa høring april 2022. Begge løsninger ivaretar myke trafikanter.
16	Fåberg Bondelag og Fåberg Bonde- og småbrukerlag	25.03.22	<ol style="list-style-type: none"> Fåberg Bondelag og Fåberg Bonde- og småbrukerlag henstiller om at mest mulig av de matproduserende arealene skånes i forbindelse med utbyggingen. Massedeponi på dyrka jord bør unngås. 	<ol style="list-style-type: none"> Det har vært stort fokus på å redusere beslaget av matjord. Det er tatt inn mer nydyrkingsarealer i planforslaget enn det som går tapt gjennom nedbygging. Det er noe fleksibilitet i planforslaget slik at beslaget av dyrka mark kan bli mindre ved ferdigstillelse. Prinsipper i juridisk bindende matjordplan skal ivareta matjorda ved flytting. Massedeponering på dyrket mark vil bare bli gjennomført der det gir en kvalitetsheving og forbedrede driftsforhold. Deponeringen vil gjøres etter avtale og i samråd med grunneiere.

17	Veidekke Industri AS	25.03.22	<p>Veidekke Industri er negative til planlagt kulvert gjennom næringsområdet på Hovemoen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nedkjøring til kulverten er lang og bratt, med midtdeler, og gir ikke møtemuligheter • Foreslått kulvertløsning gir uakseptable HMS-utfordringer ved å blande tung anleggstrafikk med myke trafikanter. • Det kreves at bruløsning legges ut på høring 	<p>Foreslått kulvert er prosjektert og vil bygges i tråd med gjeldende krav.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det vil vurderes å tilrettelegge for møteplasser på veggen. • Foreslått løsning skiller trafikk knyttet til grustaket og normaltrafikk vesentlig bedre enn i dag. • Tas til orientering og bruløsningen ble sendt på begrensa høring april 2022. Dette svares ut i saksframleggets vedlegg 12.
18	Hovemoen næringspark AS	25.03.22	<p>Hovemoen næringspark vil gå sterkt imot at lokalvegalternativet som er foreslått av Nye Veier blir lagt til grunn for det framtidige veisystemet i Hovemoen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Krysset som er foreslått vil gripe inn i et av de viktigste trafikkknutepunkter i industriområdet. • Uforsvarlig å legge opp til blandet trafikk av alle kategorier i et industriområde med mye anleggstrafikk. • Løsningen med midtdeler er urealistisk da den vil være plasskrevende og komme for tett på installasjonene i området dersom det skal legges til rette for toveis trafikk både for privat trafikk og anleggstrafikk. <p>Hovemoen næringspark ønsker bruløsning:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Åpner for et veisystem som er riktig plassert, funksjonelt og framtidsrettet for utvikling av Hovemoen som næringsområde. • Vil gi vesentlig mindre arealbeslag enn den foreslåtte kulvertløsningen. • Vil gi langt bedre sammenkobling til terrenghøyder på begge sider av veggen. • Bedre løsning med tanke på drikkevannskilde. <p>Hovemoen næringspark mener det er uheldig at dialog og avklaringer med Statnett om lokalisering av transformatorstasjon på Hovemoen ikke skjer gjennom åpne prosesser med mulighet til medvirkning. Det ønskes at Lillehammer kommune og Innlandet fylkeskommune går i dialog med Statnett om størrelse og plassering av hensynssonen som avsettes til eventuelle framtidige installasjoner i området. Som direkte berørte aktører forventer Hovemoen næringspark å bli involvert i dialogen.</p> <p>Hovemoen næringspark har kommentarer til enkelte planbestemmelser:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Overvannshåndtering</u> Overvannssystemene på Hovemoen bør ses under ett og reguleres som felles tiltak for ny E6 og omkringliggende næringsareal og gis en slik hydrologisk kapasitet at de også kan betjene øvrige veier og parkeringsplasser i området. 2. <u>Byggegrenser langs offentlig veg</u> På Hovemoen/Storhove må det tillates arealer for parkering innenfor byggegrensen. 3. <u>Omlegging av veger og turstier</u> Turstier må legges utenom arealet som er avsatt til industri/næring 4. <u>Grusressurs Hovemoen</u> Det er nødvendig å forberede tilstrekkelig areal for lagring. I den grad det er nødvendig å lagre grus utenom planområdet må dette løses enten 1) ved utvidelse av planområdet eller 2) gjennom dispensasjon fra 	<p>Tas til orientering og bruløsningen ble sendt på begrensa høring april 2022. Dette svares ut i saksframleggets vedlegg 12.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det henvises til svar på høringsuttale etter 1. gangs høring/offentlig ettersyn. Anlegg for overvannshåndtering ifbm. E6RS tilrettelegges ikke for påkobling av fremtidig næringsområde. Det foreligger ikke en overordna overvannsplan for Hovemoen og behovet for dimensjoner osv. er derfor usikkert. 2. Etter dialog med Statens vegvesen tillates ikke dette og reguleringsplanen kan derfor ikke sikre dette gjennom reguleringsbestemmelsene. 3. Iht.bestemmelse 3.5.2 skal turstier som blir brutt som følge av ny E6 reetableres slik at disse kobles sammen med øvrig turstinnett. 4. Det er arealer for håndtering av masser innenfor allerede avklarte arealer på Hovemoen. Regulering av nye arealer til massehåndtering er derfor ikke nødvendig. 5. Ifølge Nye Veier har ASTO AS (Gausdal Landhandleri) festeavtale på eiendommen frem til år 2106. Planforslaget legger opp til at adkomst videreføres via Gausdal land sin eiendom som i dag. I forbindelse med utvikling av næringsarealer vest for

			<p>kommuneplanens arealdel, eller ved en kombinasjon av dette. Det forutsettes at dette løses i dialog mellom Lillehammer kommune og Nye Veier.</p> <p>5. Planforslaget vil medføre inngrep i eksisterende adkomstveg til eiendommen 186-92 som Sør-Hove Eiendom AS fester bort til Gausdal Land-gruppen. Plankartet illustrerer ikke hvordan denne adkomstvegen er tenkt lagt om for å sikre minst like god adkomst som i dag. VA-anlegget i området vil også bli berørt.</p>	<p>E6 vil det kunne etableres ny adkomst fra syd via nytt kryss på Storhove. Planlagte rundkjøringer i tilknytning til rampene ivaretar muligheten for dette.</p>
19	Lågendeltaets venner	25.03.22	<p>Lågendeltaets venner viser til tidligere høringsuttalelse, som står ved lag. Lågendeltaets venner aksepterer ikke bygging av ny vei gjennom Lågendeltaet naturreservat, og supplerer og understreker tidligere innspill:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Statsforvalteren har ikke myndighet til å gi dispensasjon etter nml. §48 dersom høyspentkablene over elvedeltaet blir kablet i bro eller grunn. En slik beslutning hører inn under NVEs ansvar. • Det er blitt brukt udemokratiske virkemidler for å påvirke beslutningstakere og lokalpolitikere, som tidspres og ultimatumer, underveis i beslutningsprosessen, noe som blir spesielt graverende mht. nye politiske føringer om hensyn til klima og natur i forbindelse med veiutbygging. • Det stilles spørsmål ved trafikkprognosene som har dannet grunnlaget for beslutningen om mer og større vei, som bl.a. ikke tar høyde for bompengavvisning og endring av trafikkbildet som følge av dagens drivstoff- og strømpriser. <p>Nye innspill:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det forventes at politikere og embetsfolk etterlever forpliktelsene i FNs bærekraftsmål, og stopper en overdimensjonert og unødvendig utvidelse av E6 forbi Lillehammer. • Overordnede forskningsmessige og faglige argumenter mot gjennomføring av nytt trasévalg for E6 har ikke kommet til vektig uttrykk på noe tidspunkt i prosessen. Premisset om 110 km/t i firefelts vei er forlatt fra politisk hold. Tilstrekkelig samfunnsnytte kan ivaretas ved å utbedre eksisterende trasé med tidsriktige og tilgjengelige tiltak mot støy-, støv- og lysforurensning, restaurering og tilbakeføring av deltanatur, med maks fartsgrense 90 km/t, i tråd med anbefalinger fra bl.a. NAF og IEA. • Lågendeltaets venner mener det vil være redelig å utsette hele plan- og byggeprosessen i påvente av nye varslede retningslinjer fra Stortinget for bygging av vei. 	<p>Innspill som ble gitt ved 1. gangs høring tas til orientering og det henvises til behandling av høringsuttalelser i forbindelse med dette.</p> <p>Nye innspill:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tas til orientering. Reguleringsplanen er utarbeidet iht. vedtatt kommunedelplan. • Veggen er planlagt i tråd med vedtatt kommunedelplan og i tråd med vedtak fattet av Stortinget. • Tas til orientering.
20	Vingar vel mfl.	25.03.22	<p>Generelle betraktninger om naturperspektivet: Dagens E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat har vært en belastning både for fuglelivet og naturmiljøet generelt. Selv om en ny bruforbindelse gjennom reservatet i nord bryter med verneforskriften, er konsekvensen for det biologiske mangfold - og fuglelivet spesielt - likevel langt mindre ved den nye E6 traseen samlet sett. Omlegging av veggen gir mulighet til restaurering og tilbakeføring av tilgrensende strandsone til det beste for naturreservatet og friluftslivet. Dagens E6 vil inngå i lokalveinettet og forbedre kollektivtilbudet, samt tilgjengeligheten for gående og syklende.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

			<p>Merknader:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. E6 forbi Vingromlandet Røine til Boleng: viktigst å reetablere strandsonen for biologisk mangfold og dyreliv, da dette er et viktig gyte- og oppvekstområde. Prioriteringen må fremgå tydelig i bestemmelsene til planen. 2. Det ønskes transparent støyskjerm rundt Vingrom kirke, for å bevare kontakten med landskapet rundt og utsikten over Mjøsa. 3. Ved tunnelpåhugg i Øyresvika er det viktig at skjæringer og støyvoll blir revegetert. 4. Det bør også etableres støyskjerm fra bru over Vingromsvegen slik at boliger, friluftsområder og Mjøsa nord for veggen ikke blir belastet. 5. Jørstadmovegen ønskes opprustet, med trafiksikkerhetstiltak frem til Vingnes. Videre ønskes lysregulering av fotgjengeroverganger, ny fotgjengerovergang ved Kastrudvegen. Samt at anleggstrafikken legges utenom bebyggelsen på Traasethstranda 6. Fokus på miljødesign ved utforming av brua over Lågen, støy- og lysskjerming, samt at høyspentlinjer må legges i bru. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. I planprosessen er det jobbet med å begrense utfyllinger i Mjøsa og inngrep i kantsoner. Der inngrep likevel forekommer vil kantsoner reetableres og innsjøbunnen tilbakeføres slik at den vil få tilbake funksjonen den har for fisk og naturmiljø, det vises til «Estetisk oppfølgingsplan». Avbøtende tiltak er sikret gjennom plandokumentene. 2. Tas til orientering. Støyskjerm ved kirken skal utformes i samråd med grunneier. Endelig utforming beslutes i byggeplanfase. 3. Sideterrang og områder som berøres av utbyggingen skal revegeteres i tråd med prinsippene i «Estetisk oppfølgingsplan». 4. Det etableres støyvoll mellom E6 og boliger i Øyresvika mellom kryss og tunnel. Det etableres ikke støyskjerm på strekningen fra Vingrom kirke til Øyresvika. 5. Anleggstrafikken er planlagt på egen anleggsveg utenom boligfeltet på Trossetstranda. I anleggsperioden vil gående og syklende holdes adskilt fra anleggstransport og vanlig trafikk på strekningen mellom Tangen der anleggsvegen kommer ned på Jørstadmovegen og bort til Kastrudvegen der det er g/s-veg mot Vingnes i dag. Det vil ikke bli etablert permanente tiltak på strekningen da utbyggingen av E6 ikke utløser behov for dette. 6. Utforming av bru over Lågen skal gjøres i tett dialog med Stasforvalteren og mht. naturmiljøet. Det skal etableres langsgående støyskjerming på brua og belysning av veggen skal etableres ifbm. denne. Brua tilrettelegges for omlegging av høyspentlinjer. Elvias 22kV linje legges om som del av prosjektet, mens Statnetts linjer vil vurderes i egen konsesjonsprosess etter energiloven som vil være uavhengig av E6-prosjektet.
21	Naturvernforbundet i Lillehammer og Innlandet	25.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Statsforvalteren har ikke myndighet eller hjemmel til å oppstille vilkår om fjerning av høyspentlinjene over Lågen. Omlegging av linjene vil skje flere år fram i tid, i henhold til Statnetts driftsplaner og helt uavhengig av en utbygging av E6. Det er ikke avklart hvilke følger ugyldig dispensasjon medfører, noe som ønskes belyst i en 3. gangs høring. 2. De to tunnellopene ligger i Brøttumsformasjonen hvor det er potensielt syredannende leirskifer. Den utdypende undersøkelsen av syredannende bergarter vurderes ikke som klargjørende med tanke på resultater og anbefalinger for håndtering av masser. Naturvernforbundet mener føre var-prinsippet tilsier at faren for forurensing må veie tungt, og at det ut fra nåværende kunnskapsgrunnlag ikke kan gis tillatelse til å bruke massene til veibygging eller annen utfylling. 3. Statsforvalteren bør avvente behandling av søknad om dispensasjon fra verneforskriften til det eventuelt foreligger søknad om håndtering av syredannende leirskifer, slik at natur- og miljøbelastningen forbundet med de to søknadene kan vurderes i sammenheng. En reell løsning for kryssende høyspentlinjer og dobbeltbarrieren dette medfører, må også foreligge. 4. Naturvernforbundet vil be om at et nytt planforslag, der informasjon og løsningsforslag er komplette, blir lagt ut på 3. gangs høring. 5. Det vises til øvrige innspill innsendt i første høringsrunde, som fortsatt er gyldige. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Statsforvalteren gav 25.04.22 dispensasjon fra verneforskriften. 2. I følge Nye Veier har det vært tett dialog med Statsforvalteren i forbindelse med vurdering av de potensielt syredannende bergartene. Statsforvalteren har gjennom brev av den 03.02.2022 vurdert at fremlagte kartleggingsresultater viser at store deler av massene kan gjenbrukes i prosjektet. For øvrig vises det til svar på høringsuttalelse ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn. 3. Tas til orientering. 4. Reguleringsplanen er utarbeidet iht. vedtatt kommunedelplan. Kommunedirektøren vurderer det dit hen at endringene i planforslaget ikke utløser behov for 3. gangs høring/offentlig ettersyn. 5. Innspill til 1. gangs høring/offentlig ettersyn er svart ut ved utleggelse av planforslaget på 2. gangs høring/offentlig ettersyn.
22	Vingrom grendeutvalg	25.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trygg kryssing Burma-/Døsvegen: 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kryssningspunktet er prosjektert i tråd med gjeldende krav og vil således være trafiksikkert.

	<p>Ved etablering av kryss nord vil det etableres gang- og sykkelvei frem til av-/påkørsel E6. Gangveien går rett over et kryss der tre veier møtes: Burmavegen, Døsvegen (FV2518) og Vingromvegen (FV 2540). Det er viktig at myke trafikanter som følger denne kan krysse trafikksikkert over.</p> <p>2. Trygg kryssing av Paul A Owrens veg fra tursti langs Rinna – Krysningspunkt må være trafikksikkert og turstien må være sikker mht. nærheten til Rinna. Grendeutvalget er også opptatt av at omregulering av privat grunn til tursti må gjøres i tett dialog med grunneierne</p> <p>3. Trygg kryssing til Rema/Vingromdammen: Grendeutvalget foreslår å flytte fotgjengerovergangen over FV2538 veg noe lenger øst, slik at kryssingen for myke trafikanter kan skje med en kryssing av vei, og ikke to som i dag. Det er viktig at den ikke flyttes så langt øst at kryssing utenfor fotgjengerfelt blir foretrukket.</p> <p>4. Tursti fra Rinna og opp til FV2538 nord for Loe Rørprodukter (alternativt som erstatning for gangvei langs Rinna og/eller tursti sør for Vingrom. Rett nord for Loe Rørprodukter er det arealer som ut fra grendelagets kunnskap eies av kommunen. Det foreslås å etablere tursti over dette arealet, for å knytte FV2538 til turstien langs Mjøsa. Det vil også være mulig å gå en «runde» i Vingrom, for eksempel fra barnehagen, via Vingromdammen til FV2538. Dette kan gi en mye bedre turopplevelse for eksempel for barnehage og skole.</p> <p>5. Opplyst gang og sykkelvei langs FV2538 helt til Gjøvik kommunegrense (rekkefølgekrav) Som følge av at ÅDT på FV2538 øker til godt over 1000 langs skolevei, ønsker grendeutvalget at det etableres gang- og sykkelvei gjennomgående til kommunegrensen mot Gjøvik i sør. Gang- og sykkelvei ønskes bygget før anleggsfasen starter. Det ønskes også at det etableres trygge buss-stopp langs hele FV2538.</p> <p>6. Tursti Uten vinterbrøyting vil turstien være utilgjengelig store deler av året. Uten plan for vedlikehold og uten flomsikring vil tilgjengeligheten bli ytterligere redusert. Vingrom grendeutvalg mener at turstien derfor ikke kan regnes som et avbøtende tiltak for innbyggerne i Vingrom. For å oppnå målet om ferdselsforbindelse mellom Lillehammer og Gjøvik, mener grendeutvalget at det eneste tiltaket som er å etablere belyst gang- og sykkelvei langs hele FV2538.</p> <p>7. Kryssing av Torpavegen Myke trafikanters kryssing av Torpavegen (fotgjengerfelt rett vest for Rinna) er i dag opplevd som utfordrende med tanke på trafikksikkerhet. Særlig med tanke på tungtrafikk og særlig vinterstid. Dersom anleggsfase eller bygging av E6 medfører forverret trafikksikkerhet, mener grendeutvalget at det må bygges kulvert som del av utbyggingen, slik at myke trafikanter kan krysse veien uten å komme i konflikt med bilister og tungtransport.</p> <p>8. Støy Vingrom grendeutvalg mener sammenhengende, langsgående støyskjerming må utredes nærmere for å skjerme eiendommene i Vingrom, samt brukere av fylkesveien og gang- og sykkelveien. Støyskjerming etableres som rekkefølgekrav, det kan ikke gjøres etter at utbygging er ferdigstilt.</p> <p>9. Vingromdammen – massepåfyll</p>	<p>2. Det er gjennomført en trafikksikkerhetsvurdering av krysningspunktet som peker på mindre forhold som må gjennomføres for å etablere et trafikksikkert krysningspunkt. Disse tiltakene kan ikke reguleres og må følges opp i byggeplanfasen. Trafikksikkerheten vurdres således som ivaretatt. Kommunen har vært i dialog med grunneier. Kommunedirektøren viser for øvrig til at reguleringen av turstien opp langs Rinna primært er en videreføring av gjeldende regulering. Utforming og sikring mot Rinna ivaretas gjennom bestemmelsene.</p> <p>3. Det er utarbeidet en trafikksikkerhetsvurdering av foreslått løsning. Krysningspunktene er jamnstilte av hensyn til trafikksikkerhet slik de forelå ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Med bakgrunn i bl.a. etablering av parkeringsplass med ny adkomst i nærheten av dette området videreføres regulert løsning ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn.</p> <p>4. Forbindelsen er sikret gjennom planforslaget og tilgrensende reguleringsplan, men det stilles ikke rekkefølgekrav til opparbeidelse av denne. Kommunen er ikke grunneier på dette området.</p> <p>5. Trafikksituasjonen på fylkesvegnettet er utredet og vurdert. Utredningene viser at utbygging av ny E6 ikke utløser krav om g/s-veg på fylkesvegnettet der fylkesvegen ikke bygges om. Etablering av g/s-veg til Bø/Holte skal være opparbeidet senest når ny E6 tas i bruk. Trafikksikre løsninger skal etableres i en midlertidig situasjon og myke trafikanter blir således ivaretatt i byggefasen, jf. bestemmelse 2.4. Etablering av ny buss-stopp ved Bakke camping er sikret gjennom bestemmelsene.</p> <p>6. Tas til orientering. Regulering av tursti langs Mjøsa er en videreføring av avbøtende tiltak vedtatt gjennom KDP.</p> <p>7. Utbygging av ny E6 er vurdert til å ikke utløse behov for utbedring av krysningspunkt på Torpavegen. Fylkeskommunen som vegeier er ansvarlig for utbedring av fylkesvegnettet.</p> <p>8. Gjennom Vingrom er det sikret i planforslaget langsgående støyskjerming. For den spredte bebyggelsen sør for Vingrom er det utredet langsgående skjerm, men utredningen viser at en langsgående støyskjerm ikke vil gi en vesentlig reduksjon i støynivået og er derfor ikke tatt inn planforslaget, det vises til fagrappport støy punkt 5.1. Støyreducerende tiltak, i form av lokale tiltak, er sikret gjennom bestemmelsene. Det er ikke krav til støyskjerming av g/s-veg i støyretningslinjen T-1442. Støyreducerende tiltak skal være etablert før ny E6 tas i bruk, jf. rekkefølgebestemmelsene.</p> <p>9. Det anbefales ikke å fylle masser inne på friluftsområdet. Området har store naturverdier der blant annet våtmarksfunksjonen er viktig. Dette er uansett forhold som ikke reguleres.</p> <p>10. Tas til orientering. Dette er ikke forhold som behandles gjennom en detaljreguleringsplan.</p> <p>11. Trekanten på vestsiden av ny E6 er nå foreslått til parkering/kommunalteknisk anlegg. Dagens parkering i Vingromdammen og kommunaltekniske anlegg skal flyttes dit. Gjennom dette vil en få et større sammenhengende grøntareal i Vingromdammen som kan benyttes til friluftsliv, samt et større areal for å etablere nye aktiviteter som grendeutvalget har pekt på i sin uttalelse.</p> <p>12. Tas til orientering. Det er vurdert selvstendig bru over Rinna, men ut fra en samlet vurdering av bl.a. stingningsforhold, flom, arealbeslag og naturmangfold, anbefales ikke denne løsningen.</p>
--	--	--

			<p>Grendeutvalget mener det er viktig å iverksette massepåfyll i områder som i hyppig bruk, men som blir overfylt av vann i sommerhalvåret. Dette gjelder blant annet i området ved hytta.</p> <p>10. Fiber Grendeutvalget ønsker at det graves ned fiberkabler der det uansett skal graves for etablering av fylkesvei</p> <p>11. Bydelssenter Vingrom og avbøtende tiltak/erstatningsareal for Vingrom Ønsker erstatningsareal som kan gi skolen større uteareal. Må sees i sammenheng med flytting av støyskjerm. Grendeutvalget mener foreslått erstatningsareal ikke er tilfredsstillende og ikke kan benyttes til rekreasjon. Grendeutvalget ønsker heller avbøtende tiltak i Vingromdammen.</p> <p>12. Gangbru over Rinna Grendeutvalget ønsker frittliggende turstibru som krysser Rinna direkte uten stigning som foreslått tilrettelegging på E6-brua</p>	
23	Structor Lillehammer, på vegne av Motorspeed	03.03.22	<ul style="list-style-type: none"> Motorspeed AS har inngått en opsjonsavtale med Lillehammer kommune om kjøp av gnr/bnr 184/1 (Vormstuguskiftet). Ny E6 legger beslag på store deler av tomta, og ny rundkjøring på Gausdalsarmen, med adkomstvei til Vormstuguskiftet, vil legge beslag på store arealer. I planforslaget for ny E6 vises to alternativer for adkomst til Vormstuguskiftet. Alternativ 2 vurderes som en vesentlig bedre adkomstløsning, der utnyttbare næringsarealer blir vesentlig større. Motorspeed AS ønsker at adkomst til Vormstuguskiftet skal skje som vist i alternativ 2, via eksisterende rundkjøring vest for E6. 	<ul style="list-style-type: none"> Tas til orientering og alt. 2 anbefales.
24	Grete Opheim Brønstad	21.02.22	<ul style="list-style-type: none"> Ønsker at g/s-veg langs Paul A. Owrensveg forlenges fra Bø og ned til kommunegrense Gjøvik/Feiring gård, slik at barn og unge får en trygg og sikker skoleveg. Er positiv til turstien langs Mjøsa, men vurderer den ikke som aktuell skolevei, da barn og unge vil få lengre veg til skolen. Ønsker at det etableres både tursti og gangveg, med gangveg som førsteprioritet. 	<ul style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Trafikksituasjonen på fylkesvegnettet er utredet og vurdert. Utredningene viser at utbygging av ny E6 ikke utløser krav om g/s-veg på fylkesvegnettet der fylkesvegen ikke bygges om. Etablering av g/s-veg til Bø/Holte skal være opparbeidet senest når ny E6 tas i bruk. Turstien etableres i tråd med vedtatt kommunedelplan.
25	Tom Henning Simonsen og Stine Brønstad	06.03.22	<ul style="list-style-type: none"> Ønsker at g/s-veg langs Paul Owrensveg forlenges fra Bø og ned til kommunegrense Gjøvik/Feiring gård, slik at barn og unge får en trygg og sikker skoleveg. Er positive til turstien langs Mjøsa, men vurderes ikke som aktuell for skoleveg, da barn og unge vil få lengre vei til skolen. Ønsker at det etableres både tursti og gangveg, med gangveg som førsteprioritet. 	<ul style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Trafikksituasjonen på fylkesvegnettet er utredet og vurdert. Utredningene viser at utbygging av ny E6 ikke utløser krav om g/s-veg på fylkesvegnettet der fylkesvegen ikke bygges om. Etablering av g/s-veg til Bø/Holte skal være opparbeidet senest når ny E6 tas i bruk. Turstien etableres i tråd med vedtatt kommunedelplan.
26	Samuel Kewani Welday	03.02.22	Tomt dokument.	Har varslet innsender om at det uttalelsen er ufullstendig, men har ikke fått utfyllende tilbakemelding og ser derfor bort fra denne høringsuttalelsen.
27	Erik Hov	15.03.22	<ol style="list-style-type: none"> Eiendommen blir svært utsatt for støy. Det ønskes tiltak som bedrer bo- og livskvaliteten på eiendommen: støyskjerming på utsatte strekninger langs selve veien, i tillegg på fasade og uteplasser. Støymålinger etterlyses, ikke kun beregninger for å sikre nødvendige løsninger for eiendommen. Viktig at ressursgrunnlaget for eiendommen ikke forringes/ødelegges i anleggsperioden og i permanent situasjon. 	<ol style="list-style-type: none"> Støymålinger representative for fremtidig situasjon kan ikke utarbeides før ny veg er ferdig. Støyberegningene er gjort i henhold til gjeldende retningslinjer og metodikk for vurdering av støy på reguleringsplannivå. Boligen vil vurderes for lokale tiltak i byggeplanfase. Grunneier vil kontaktes i forbindelse med dette. Arealer som berøres midlertidig i forbindelse med anleggsgjennomføring skal tilbakeføres i tråd med føringer i bestemmelsene.

			<ol style="list-style-type: none"> 3. Vanningsanlegg, og tilkomst gjennom kulvert og vei helt frem til anlegget ønskes sikret. I tilknytning til vanningsanlegg ønskes egnet areal som muliggjør tilkomst og løft av tungt teknisk utstyr med traktor. Vanningsanlegget er bygget med selvtømmingsprinsippet, og dette ønskes videreført. Ber om mulighet for tømming av vanningsanlegget ved veganlegget. Ved åpning av rørgate på eiendommen må vannet kunne ledes til nærmeste grøft/rør. Ber om mulighet for å sette ut båt i tilknytning til pumpehuset, og mulighet til å sette ut sugerør for vanningsanlegget på forsvarlig måte. 4. Rettighet til ferdsel med bil og annen motorvogn, samt arbeidsmaskiner på turstien er viktig for betjening av vanningsanlegget. Turstien må bygges med 3 meters bredde for mulig ferdsel i hele bredden fra Hov kulvert og bort til plassering av pumpeanlegg. 5. Eiendommen er avhengig av å ha et egnet sted for utsetting av båt for kunne ha tilgang til rettighetene med fiske og bruk av Mjøsa. 6. Eikealleen må vernes mot skade og verdiforringelse. 7. Velteplass for tømmer må sikres. 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Det er sikret adkomst til pumpehus gjennom reguleringsbestemmelser og plankart. Innspill vedr. vanningsanlegg, rørgater, grøfter mv. tas til orientering og må følges opp i grunnervvervsprosessen/byggeplanfase. 4. Grunneier vil ha rettighet til å bruke turstien som atkomst, og turstien bygges med 3 meters bredde til pumpeanlegg. 5. Båtplasser som berøres av utbyggingen skal reetableres. 6. Eikealleen er regulert med hensynssone og skal bevares. 7. Velteplass for tømmer vil reetableres dersom den påvirkes av utbyggingen. Ifølge opplysninger fra Nye Veier vil reetablering håndteres gjennom en eventuell grunnervvervsprosess.
28	Hans Rindal gnr/bnr 11/1	20.03.22	<ul style="list-style-type: none"> • For å opprettholde drift av arealene i LNF-områdene vest for ny E6 ved og rett nord for kryss nord i Vingrom, bes det om at adkomst fra ny lokalveg til arealene nord på gnr 11/bnr 1 vest for lokalvegen ved kryss Vingrom nord opprettholdes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Adkomst til gnr/bnr 11/1 er sikret i planforslaget.
29	Mass Haugen, leder for Øyresvika Dreggeklubb og Lågasildhaugen Øyresvika	21.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er positive til tunnel på ny E6. 2. Ønsker ikke at det skal drives tunnel kun fra Øyresvika, da det gir beboere rundt Øyresvika dobbelt så stor belastning. 3. Er opptatt av at beboere skjermes best mulig for støy og støv i anleggsperioden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. 2. Planforslaget legger til grunn at tunnelen skal drives fra begge retninger. 3. Tas til orientering. I anleggsfase vil tiltakshaver informere og følge opp berørte beboere. Reguleringsbestemmelsene, samt YM-plan setter krav og grenser for håndtering av støy og støv i anleggsfasen.
30	Thorstein Ouren	22.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tilrettelegging for fremtidig skogsdrift på gårdene Rindal (gnr.11) og Røine (gnr. 25) krever fortsatt avkjøring fra lokalveg ved Roligheten og opparbeidelse av velteplass for tømmer og snuplass for tømmerbil med henger. 2. Ber om at skogsveg fra Roligheten nordover til dyrket mark opprettholdes eller opparbeides på nytt, hvis nødvendig. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adkomst til gnr/bnr 11/1 og gnr/bnr 25/1 er ivaretatt gjennom planforslaget 2. Nye Veier opplyser at de er kjent med at velteplasser berøres av tiltaket og disse vil reetableres. Reetablering sikres og håndteres gjennom grunneieravtaler.
31	Advokatfirmaet Thallaug, på vegne av vegne av Ranveig og Øistein Øverby, eiere av gnr/bnr 4/9 og 7/39	23.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eiendommen ønskes støyskjermet, og det vises til mål og ambisjoner i retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021), samt at støyen vil øke med 3 dB på Øverbys eiendom. 2. Lillehammer kommune bes undersøke om det i beregningene er tatt høyde for de store variasjonene i støynivået i løpet av året, med henvisning til punkt 2.4 i retningslinjen. 3. Det hevdes at innløsning og riving av eiendommen vil bli aktuelt dersom den ikke skjermes for støy, og at det medfører en forflytting av problemet til eiendommene som ligger på vestsiden av Øverbys eiendom. 4. Oppfatningen er at flere eiendommer vil ha nytte av støyskjerming, og at det også vil være fordelaktig for brukere av gang- og sykkelvegen langs Paul Owrens veg. 5. Det anmodes om at Lillehammer kommune vedtar rekkefølgekrav om at det må bygges støyvoll med støyskjerm langs E6 forbi boligbebyggelsen ved Øverbys eiendom før vegen kan tas i bruk. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Langsgående støyskjermer langs ny veg er vurdert, men gir liten effekt. Lokale tiltak ved/på boligene vil gi bedre effekt. Omfang og utforming av disse vil vurderes videre i forbindelse med byggeplanfase i tråd med bestemmelsene. 2. Støyberegningene er gjort i henhold til gjeldende retningslinjer og metodikk for vurdering av støy på reguleringsplannivå. Beregningsmetoden har en innebygd sikkerhetsmargin sammenlignet med lydmålinger, dvs. beregningene tar høyde for medvind i alle retninger, en positiv temperaturgradient mm. Disse sikkerhetsmarginene tar normalt høyde for sesongvariasjoner i vegtrafikken. Erfaringsmessig vil beregninger gjerne vise 2-3 dB høyere nivå enn ekvivalente lydmålinger, uten at det alltid er garanti for dette. I tillegg praktiseres det også med sikkerhetsmarginer ved dimensjonering av lokale støytiltak som vil utføres senere i prosjektet. 3. Dersom en ikke ved hjelp av lokale tiltak klarer å overholde kravene i bestemmelsene må det vurderes innløsning. Et eventuelt behov for innløsning vil bli vurdert i byggeplanfasen. 4. Tas til orientering og viser til pkt. 1. Det er ikke krav til støyskjerming av g/s-veg.

			<p>6. Gangveg langs Rinna fra Vingromdammen opp til Paul A. Owrens veg planlegges bygd delvis over Øverbys eiendom 7/39. Det stilles spørsmål om behovet for gang- og sykkelvegen, da det allerede er etablert en gangveg langs Rema 1000 sin eiendom. Mye av arealet som vil bli beslaglagt benyttes i dag til snødeponi ved store snømengder.</p>	<p>5. Se pkt. 1, og det er derfor ikke aktuelt å sette rekkefølgekrav til etablering til støyvoll for den spredte boligbebyggelsen sør for Vingrom. Det stilles rekkefølgekrav til at støyreducerende tiltak skal være etablert før ny E6 tas i bruk.</p> <p>6. Det reguleres en tursti som tilrettelegger for et bedre helhetlig tilbud for adkomst til Vingromdammen. Kommunedirektøren viser for øvrig til at turstien langs Rinna videreføres fra gjeldende reguleringsplan, reguleringsplan for E6 ny Vingrom bru. Med sin nærhet til Rinna vil turstien inneholde andre kvaliteter enn adkomstene via Rema 1000.</p>
32	Annie Haavemoen og Håvard Engensbakken	23.03.22	<p>1. Mener det fremstår som svært kritikkverdig med inngrep i det vernede Lågendeltaet, når det er i strid med det stadige økende fokuset på klima. Viser til felles ønsker fra NAF, Bondelaget og Naturvernforbundet når det gjelder framtidig utbygging av norske motorveier, og til forslag fra det internasjonale energibyrået (IEA) om reduserte fartsgrenser for å få ned oljeforbruket. Mener at hele veistrekningen bør revurderes.</p> <p>2. Gjentar tidligere uttalelse om at vedtatt kommunedelplan fra 2017 er i strid med tidligere anbefaling fra Statens Vegvesen, som i forkant av planprogrammet for 2014 anbefalte å ikke gå videre med alternativer på vestsiden av Lågen</p> <p>3. Påpeker at vegbrua over Lågen er i strid med vernebestemmelsene.</p> <p>4. Anlegget utgjør en betydelig forverring for Haavemoen gård, spesielt med hensyn til støy. En konstruksjon som ligger lavere og lengre sør i terrenget enn bolighusene, vil gi en støybelastning som er større enn ved planalternativ 2.</p> <p>5. Det etterlyses en helhetlig plan for Hovemoen, inkludert adkomstveg til gården. Det aksepteres ikke kryssende anleggstrafikk, da dette i tillegg til generell adkomst er skoleveg.</p> <p>6. Gården har en privat brønn etablert i løsmasser nedstrøms for anlegget. Kapasitet og drikkevannskvalitet må sikres gjennom anleggsfasen.</p>	<p>1. Tas til orientering. Reguleringsplanen er utarbeidet iht. vedtatt kommunedelplan. Statsforvalteren gav dispensasjon fra verneforskriften 25.04.22.</p> <p>2. Kommunedirektøren viser til vedtatt KDP og tidligere gjennomført gyldighetskontroll av denne.</p> <p>3. Tas til orientering. Se pkt. 1.</p> <p>4. Kun et planalternativ fremmes for sluttbehandling. Det etableres langsgående støyskjermer hele veien fra tunnel og over til Hovemoen som vil redusere støybelastningen på eiendommen.</p> <p>5. Tas til orientering. Regulert adkomstveg vil fungere på samme måte som dagens adkomst til Hovemoen gård. Iht. handlingsprogrammet til kommuneplanens arealdel skal det utarbeides en helhetlig plan for Hovemoen. Dette må følges opp gjennom en selvstendig planprosess. Trafikksikkerheten i anleggsfasen skal ivaretas, jf. bestemmelsene.</p> <p>6. Brønnen er registrert og kartlagt. Brønnen vil følges opp i anleggsfase, iht. bestemmelse 2.5.7 med overvåkingsprogram som omfatter overvåking før, under og etter ny E6 er etablert.</p>
33	Borghild Ouren, gnr/bnr 2/2	24.03.22	<p>1. Krever langsgående støyskjerming forbi boligene på gnr/bnr 2/2 og naboer i Paul A. Owrens veg</p> <p>2. Mener fasadetiltak og skjerming av uteplass ikke er tilstrekkelige tiltak, da gårdsdriften innebærer utendørs opphold på hele eiendommen hele året.</p> <p>3. Ønsker rekkefølgekrav om at støyskjerming skal etableres før anleggsarbeidet starter.</p> <p>4. Ønsker mulighet for støyskjerming av fiskevarp og bade-/båtplass</p> <p>5. Ønsker rekkefølgekrav om ferdigstilling av planlagte gang- og sykkelveier i Vingrom før ny E6 åpner. Mener bygging av g/s-veg og omlegging av fylkesveien bør prioriteres tidlig i anleggsfasen.</p> <p>6. Påpeker behov for forlengelse av gang- og sykkelvei sørover fra Bø gård, og avgir gjerne grunn til dette formålet. Planlagt avslutning av g/s-veg ved Bø gård, hvor fylkesveien gjør en sving, vurderes ikke som en god løsning, og gir også grunn til forlengelse av gang- og sykkelveien.</p> <p>7. Mener fylkesveien vil benyttes som alternativ rute i anleggsperioden, selv om dette ikke planlegges fra Nye Veiers side.</p> <p>8. Det bør vurderes å heve/rette ut fylkesveien i et område fra litt sør for avkjøring til Bø gård, da veien her er dårlig.</p> <p>9. Busstopp ved Bø ønskes registrert i planen</p>	<p>1. Langsgående støyskjermer langs ny veg er vurdert, men gir liten effekt. Lokale tiltak ved/på boligene vil gi bedre effekt. Omfang og utforming av disse vil vurderes videre i forbindelse med byggeplanfase.</p> <p>2. Tas til orientering, se punkt over.</p> <p>3. Støyskjermingstiltak knyttet til ny veg skal være etablert før ny E6 tas i bruk. Langsgående og lokale tiltak etableres ikke før anleggsfase.</p> <p>4. Tas til orientering. Planforslaget legger ikke opp til støyskjerming av badeplass osv.</p> <p>5. Rekkefølgekrav er endret slik at g/s-veg skal ferdigstilles før ny E6 tas i bruk.</p> <p>6. Tas til orientering. Trafikksituasjonen på fylkesvegnettet er utredet og vurdert. Utredningene viser at utbygging av ny E6 ikke utløser krav om g/s-veg på fylkesvegnettet der fylkesvegen ikke bygges om. Etablering av g/s-veg til Bø/Holte skal være opparbeidet senest når ny E6 tas i bruk.</p> <p>7. Tas til orientering. Anleggsfasen planlegges slik at trafikkavviklingen på E6 vil være god i anleggsperioden. Ny nordgående E6 skal etableres ved siden av dagens E6 og dagens E6 vil således være åpen i anleggsfasen inntil ny nordgående E6 er etablert. Omkjøringen via fylkesvegen vil, slik anleggsperioden er planlagt, ikke være tidsbesparende for trafikantene.</p> <p>8. Tas til orientering. Fylkesvegen bygges om der den berøres av ny E6. Eventuelle andre utbedringer på fylkesvegen er det fylkeskommunen som vegeier som er ansvarlige for.</p>

				9. Bussholdeplassen med venteareal ved Bø er regulert inn i planforslaget og er sikret etablert gjennom rekkefølgekrav.
34	Stian Grande Haugen, Iver Traaseth, Per- Erik Johansen Volden	24.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bygging av veg og kulvert for all type trafikk ved kryssing av ny E6 til/fra eiendommene vurderes som en svært liten trafiksikker løsning, som blander nærings- og anleggstrafikk, privat biltrafikk og myke trafikanter. Ønsker at privattrafikk og anlegg- og næringstrafikk adskilles fysisk, og at det etableres gang- og sykkelfelt langs veien med privattrafikk, slik at barn og andre myke trafikanter kan ferdes trygt. 2. Stiller gjerne i et møte for å diskutere mulige løsninger. 3. Samtlige husstander har private drikkevannsbrønner som må hensyntas. Ønsker mulighet for tilkobling til offentlig vann før byggearbeidet starter. 4. Har bekymringer knyttet til støy- og støvproblematikk i anleggsfase og permanent situasjon. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anleggstrafikken for grusvirksomheten og øvrige trafikantgrupper skal fysisk skilles uavhengig av løsning. Det blir ikke regulert separate gang og sykkelforbindelser øst/vest i Hovemoen gjennom reguleringsplan for E6RS med bakgrunn i lav trafikkmengde. Myke trafikanters behov sett opp mot videre næringsutvikling i Hovemoen må vurderes gjennom en overordna plan for Hovemoen, herunder områdeprogram/områderegulering. 2. Tas til orientering. 3. Brønner som kan påvirkes av tiltaket er registrert og vil følges opp i byggefase, iht. bestemmelse 2.5.7. Eventuell tilkobling til offentlig VA-nett behandles ikke etter plan- og bygningsloven. 4. Eiendommene ligger godt utenfor definerte støysoner fra E6. Boligene ligger også med avstand til regulert anleggsbelte. Reguleringsbestemmelsene sikrer at støy ikke skal overskride gjeldende krav. YM-planen setter retningslinjer for begrenning av støvforurensing.
35	Unni Margrete Flatmoen og Roar Øverby, gnr/bnr 4/17. Dag Tore Haugen og Mia Beate Rinnan Haugen, gnr/bnr 416.	24.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kan ikke se at det er tatt hensyn til støy på eiendommene, og viser til T-1442/2021 2. Ønsker at det gjennomføres støymåling på eiendommene/i boligene på sommerstid 3. Ønsker langsgående støyskjermer/støyvoll forbi sine eiendommer 4. Ønsker en avklaring om behov for innløsning som følge av støbelastning på eiendommene 5. Foreslår støyskjerm langs ny g/s-veg. 6. Ønsker at det tas inn rekkefølgekrav som sikrer etablering av støyskjermering før veien åpner, eventuelt før oppstart av anleggsfasen. 7. Forventer en avklaring av om privat drikkevannsbrønn blir påvirket 8. Ønsker å bli inkludert i planer som angår egen eiendom før noe blir besluttet 	<ol style="list-style-type: none"> 1. T-1442/2021 er lagt til grunn for støyvurderingene og tiltak er gjort juridisk bindende gjennom reguleringsbestemmelsene. 2. Støyvurderingene som er gjort som del av planarbeidet er basert på modeller og i tråd med gjeldende retningslinjer/regelverk. Støymålinger av en fremtidig situasjon er ikke mulig før ny veg er ferdigstilt. 3. Langsgående støyskjermer langs ny veg er vurdert, men gir liten effekt. Lokale tiltak ved/på boligene vil gi bedre effekt. Omfang og utforming av disse vil vurderes videre i forbindelse med byggeplanfase 4. Gjennomførte støyberegninger viser at det trolig ikke er behov for å innløse disse eiendommene. Under forestående byggefase vil det gjøres nærmere vurdering av den enkelte eiendom langs E6 om det er behov for å utføre lokale støytiltak for å imøtekomme kravene om støy. På disse to aktuelle eiendommene viser støyberegninger at det trolig vil være behov for å utføre lokale skjermingstiltak. Støytiltakene skal utføres i dialog med grunneier og være etablert før ny E6 er ferdigstilt. 5. Se pkt. 3. Det er ikke krav til støyskjermering av g/s-veg. 6. Regulerte støyskjermer og lokale tiltak skal etableres før ny E6 tas i bruk iht. rekkefølgebestemmelsene. 7. Felles brønn er registrert og kvalitet er vurdert. Ifølge Nye Veier vil nærhet til veg tilsi at det vil kunne bli aktuelt å erstatte brønnen og endelig vurdering av dette vil bli gjort i neste fase. 8. Grunneiere som berøres direkte vil kontaktes av Nye Veier. De som påvirkes av planforslaget er varslet gjennom brev og annonsering i avis ved varsel om oppstart, samt gjennom to høringsrunder. Det er også gjennomført åpne møter og kontordager ved flere anledninger i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Berørte parter vil bli tilskrive med vedtaksbrev når dette foreligger.
36	Beboere i Øyresvika v/ Bjørn G. Bredesen	24.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er positive til ny E6. 2. Ønsker ikke at det skal drives tunnel kun fra Øyresvika, da det gir beboere rundt Øyresvika dobbelt så stor belastning. 3. Er opptatt av at beboere skjermes best mulig for støy og støv i anleggsperioden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering 2. Tas til orientering. Planforslaget legger til grunn at tunnelen skal drives fra begge retninger.

				3. Tas til orientering. Ifølge NV vil de informere og følge opp berørte beboere i anleggsfasen Reguleringsbestemmelsene og YM-plan setter krav og grenser for håndtering av støy og støv i anleggsfasen.
37	Torje og Kari Nergaard Høyvesveen	25.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ønsker styrkede støytiltak for boliger i Paul A. Owrensveg 58 og omkringliggende boliger. 2. Viser til T-1442/2021, og at støyskjerming nær støykilden er det beste alternativet og skal prioriteres fremfor lokale tiltak. 3. Mener det er nødvendig og styrke støytiltakene nede ved vegen. Foreslår å anlegge en jordvoll langs og forbi tomten til betongfabrikken og sette en støyskjerm på toppen av denne. 4. Dersom støytiltakene ikke kan styrkes ønskes en vurdering av mulighet for innløsning av eiendommen. 	Langsgående støyskjerm gjennom Vingrom ligger til grunn for planforslaget. Gjennomførte støyvurderinger viser at boligene i området vil få marginale endringer i støynivå sammenlignet med 0-alternativet eller dagens situasjon fremskrevet til 2045. De fleste boligene mellom fylkesvegen og ny E6 vil få reduserte støynivåer. Boligene vil likevel vurderes for lokale tiltak i byggefasen i tråd med bestemmelsene.
38	Ragnhild, Kaare, Marie og Kristian Traaseth,	23.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ny E6 vil ha store konsekvenser for grunneierne, i form av mulig flytting og tap av inntekter. 2. Planprosessen har vært krevende, og medført tidsbruk som kun kompenseres i form av forskudd på ulempeerstatning. 3. Grunneiere ber kommunen om å bestemme at Nye Veier må bygge brua først og bruke pukkeret som står i Hovemoen. Nye Veier kan uansett starte med å ta ut masse fra påhugget i sør, mens de samtidig bygger brua. Når brua står ferdig, kan de kjøre masse fra det nordre påhugget over til Hovemoen, der det knuses og fraktes videre via E6 sørover. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Ifølge NV er det dialog med grunneier og videre prosess avklares gjennom grunnervvervsprosessen. 2. Tas til orientering, se pkt. 1. 3. Det anbefales at tunnelen drives fra begge sider ut fra en samlet vurdering av bl.a. trafiksikkerhet og anleggsgjennomføring.
39	Jan Erik Haslum	24.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tomt dokument 	Har ikke fått noe utfyllende uttalelse og ser derfor bort fra denne høringsuttalelsen.
40	Urda Rolstad Jahren og Hans Bernhard Jahren	24.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reguleringsplanen er ikke i samsvar med inngått avtale med Nye Veier og prosjektert løsning. Det må være traktorveg, og ikke bare gangsti, fram til eksisterende pumpehus på Boleng. 2. Som følge av flomfare knyttet til bekkene nord og sør på eiendommen er det inngått avtale med NV om legging av nytt større rør under Hovslivegen. Dette bør legges inn i reguleringsplanen. 3. Bulungbekken ønskes lagt i rør også over nedre del av jordbruksarealet. Flytting av bekket og etablering av snuplass for buss vil redusere muligheten for å reetablere jordbruksareal nedenfor E6-traseen. 4. Ønsker annen løsning for snuplass for buss, da foreslått løsning virker lite trafiksikker, vil være til sjenanse for beboerne i Vingromsvegen 231, samt vanskeliggjøre reetablering av jordbruksareal/beslaglegge jordbruksareal. Det foreslås at snuplassen kan etableres som enkel rundkjøring for buss i nærheten av eksisterende busstopp i Øyresvika. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering - planforslaget er endret slik at det vil være adkomst til pumpehus med landbrukskjøretøy. 2. Tas til orientering. Tiltaket ligger utenfor planområdet og NV opplyser at dette vil bli håndtert videre gjennom egen grunnervvervsprosessen. 3. Av hensyn til flom og vannhastighet må Bulungbekken være åpen på denne strekningen. 4. Regulert snuplass har flere funksjoner. Arealet er nødvendig for drift og vedlikehold av tunnelrensebasseng som ligger under bakken i dette området. Snuhammeren har i tillegg funksjon som adkomst til jordene øst for E6 og som mulig snuareal for skolebuss. Plassens funksjon som adkomstareal for driftskjøretøy gjør at den må opprettholdes i planforslaget.
41	Anne Marit Skarpodde Sand og Helge Haugan	25.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Beboerne langs Trossetstranda er bekymret for at masseknusing/massetransport (vibrasjoner) i kombinasjon med våtere klima/økte vannmengder i grunnen kan føre til masseutglidninger. 2. Mulige store konsekvenser for beboerne + samfunnsmessige kostnader kan tale for en alternativ løsning med bygging av bru, transport over og knusing av masser i Hovemoen for videre transport av ferdige masser sørover på E6. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er gjort geotekniske grunnundersøkelser i området. En etablering av anleggsveg vil kunne gjennomføres på en forsvarlig og trygg måte uten fare for 3. part. Det kan være behov for plastring av bekkeløp og søkk i terrenget på nedsiden av jordene for å hindre utglidninger. I tillegg må overvann håndteres og ledes slik at det ikke gir negative konsekvenser for 3. part. 2. Bygging av bru før tunneldriving vil gi betydelige framdriftsmessige konsekvenser. En slik løsning vil gi betydelige forlenget anleggsdrift med de ulemper det medfører

				for befolkningen i Lillehammer og for naturreservatet. Foreslått anleggsveg er et resultat av tverrfaglige vurderinger og innspill gjennom planprosessen. Det vises til utredninger gjennomført som grunnlag for politisk behandling i kommunestyret 31.03.22 (NOTA-plp-037 svar på kommunestyrets vedtakspunkt 6.)
42	Johanne Braastad St. Claire Renard, gnr/bnr 36/1	26.03.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grunneier ønsker ikke å få anleggsvei over jordet fra Nordre Traaseth til Bjerke gård, og viser til støymessige og visuelle virkninger, virkninger for naturmangfold, tap av dyrket mark mv. Alternativene med tunneldriving kun fra Øyresvika eller massetransport via bru over til østsiden av Lågen synes betydelig bedre og mer skånsomme for mennesker og natur. 2. Det er viktig for grunneier å hele tiden ha tilgang til Børkjedalen via Jørstadmøvegen, og at det gis garanti om at anleggsvegen blir fjernet og jordet tilbakeført til dyrket mark umiddelbart etter ferdigstilling av ny E6. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anleggsvegen på Trosset er anbefalt ut fra en rekke hensyn, bl.a. av hensyn til trafiksikkerhet. Det vises til utredninger gjennomført som grunnlag for politisk behandling i kommunestyret 31.03.22 (Svar på kommunestyrets vedtakspunkt 6). 2. Adkomst til Børkjedalen via Jørstadmøvegen opprettholdes. Anleggsvegen vil fjernes og tilbakeføres til landbruksformål i tråd med bestemmelsene.