



## REGULERINGSPLAN E6 STORHOVE – ØYER

Oppsummering av høringsuttalelser med forslagsstillers kommentar etter 2. gangs høring / offentlig ettersyn av planforslag i Lillehammer kommune

---

DOKUMENTINFORMASJON	
Notattittel:	Reguleringsplan for E6 Storhove–Øyer. Oppsummering av høringsuttalelser med forslagsstillers kommentar etter 2. gangs høring / offentlig ettersyn av planforslag i Lillehammer kommune
Dato:	23.06.2020
Utgave:	2. gangs høring /offentlig ettersyn
Filnavn:	NOT_E6SØ_Oppsummering høringsuttalelser Lillehammer
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Kontaktperson hos Nye Veier AS:	Harald Monsen
Rådgiver:	Asplan Viak AS
Prosjektleder Asplan Viak:	Ola S. Brandvold
Utarbeidet av:	Tiffany Nygård/Astrid Fredheim
Sidemannskontroll:	Ane Fyksen
Godkjent av:	Ola S. Brandvold

## Forord

Nye Veier har utarbeidet reguleringsplan for ny firefelts motorvei fra Storhove til Øyer, i Lillehammer og Øyer kommuner.

E6 er en nasjonal viktig hovedforbindelse, og E6 er viktig for Mjøsregionen hvor den knytter sammen byer og tettsteder til et felles bo- og arbeidsmarked. Utbyggingen av hele E6 Innlandet skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre fremkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker, samt reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold.

Nye veier har, i samråd med Lillehammer kommune, innarbeidet justeringer av planforslaget som følge av innsigelser og merknader fra statlige og regionale aktører, organisasjoner og offentligheten for øvrig etter 1. gangs høring. Etter justeringene har planforslaget vært på annen gangs høring/offentlig ettersyn. Ny E6 Storhove – Øyer ses som et helhetlig prosjekt på tvers av kommunegrensene, men reguleringsplanen som omfatter Øyer kommune følger en egen prosess og fremdrift.

Dette notatet gir en oversikt over innkomne merknader i Lillehammer og Øyer.

Informasjon om prosjektet er å finne på nettsiden:

<https://www.nyeveier.no/prosjekter/e6-innlandet/e6-moelv-oyer/>

Sandvika, 23.06.2020

## Innhold

1	Innledning	5
2	Oversikt over høringsuttalelser	6
2.1	Oversikt over høringsuttalelser fra myndigheter	6
2.2	Oversikt over høringsuttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger	6
2.3	Oversikt over høringsuttalelser fra privatpersoner	7
3	Uttalelser fra myndigheter	8
3.1	Fylkesmannen Innlandet – samordning innsigelser	8
3.2	Fylkesmannen i Innlandet (FMIN)	9
3.3	NVE	17
3.4	Innlandet fylkeskommune (INFK)	21
3.5	Statens vegvesen Region Øst	24
3.6	Bane NOR	25
3.7	Direktoratet for mineralforvaltning	26
3.8	Saksfremlegg Lillehammer kommune	26
4	Uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger	30
5	Uttalelser fra privatpersoner	42
6	Vedlegg	47
6.1	PDF alle mottatte innspill _Lillehammer kommune	47

# 1 Innledning

Reguleringsplanarbeidet ble igangsatt høsten 2018. Planprogram for arbeidet ble vedtatt i kommunene i mai/juni 2019. Planforslag med konsekvensutredning ble oversendt til kommunene og ble lagt ut til høring i Lillehammer kommune høsten 2019. Planforslaget ble revidert med bakgrunn i merknader og innsigelser fra den første høringen i Lillehammer kommune. I planprosessen har det vært gjennomført åpne møter og åpne kontordager i Lillehammer, samt flere møter med kommunen og regionale myndigheter. Prosjektet har også en egen internettside som har vært brukt i informasjon og medvirkningsarbeidet.

Planen har vært på 2. gangs høring i perioden 24.3.2020 til 10.5.2020 i Lillehammer kommune.

Uttalelser er mottatt pr. post, e-post og – de fleste – gjennom en web-basert kartportal som også inneholder informasjon om prosjektet. Denne kartportalen er omtalt som *Medvirkningsportalen* i annonsering og informasjonsmøter. Uttalelser som er mottatt pr. post eller e-post er lagt inn i medvirkningsportalen manuelt.

Dette notatet omfatter en oversikt over innkommende uttalelser i forbindelse med 2. gangs høring og offentlig ettersyn av planforslaget i Lillehammer kommune. Notatet gir en oversikt over avsendere, sammendrag av innholdet i og kommentarer til uttalelsene. Avsenderne er gruppert etter:

- myndigheter
- organisasjoner, lag og foreninger
- privatpersoner

## 2 Oversikt over høringsuttalelser

I dette kapittelet gis en oversikt over hvilke høringsinstanser som har kommet med uttalelse for Lillehammer. I kapittel 3, 4 og 5 er uttalelsene oppsummert og kommentert. Det er kommet inn totalt 22 uttalelser til planforslaget i Lillehammer, hvorav 8 fra offentlige myndigheter, 7 fra organisasjoner, lag og foreninger og 7 fra privatpersoner. Det er fremmet innsigelse til planforslaget fra Fylkesmannen i Innlandet, Innlandet fylkeskommune og NVE.

For høringsuttalelser som gjelder Øyer kommune, vises det til eget merknadsdokument for Øyer kommune. Enkelte høringsparter har kommet med felles uttalelse for både Lillehammer og Øyer kommune. Disse er medtatt i begge merknadsdokumentene.

### 2.1 Oversikt over høringsuttalelser fra myndigheter

Under følger oversikt over hvilke myndigheter som har kommet med høringsuttalelse for Lillehammer. I tillegg er saksfremlegget for Lillehammer kommune ved vedtak om 2. gangs offentlig ettersyn/høring lagt til i oversikten.

Nr.	Myndighet
1	Fylkesmannen Innlandet - samordning innsigelser - felles merknad
2	Fylkesmannen Innlandet
3	NVE – felles merknad
4	Innlandet fylkeskommune
5	Statens vegvesen Region øst
6	Bane Nor
7	Direktorat for mineralforvaltning (DMF)- felles merknad
8	Lillehammer kommune – saksfremlegg vedtak om off. ettersyn/høring

### 2.2 Oversikt over høringsuttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger

Under følger oversikt over hvilke organisasjoner, lag og foreninger som har kommet med høringsuttalelse.

Nr.	Organisasjoner, lag og foreninger
1	Jordvernalliansen i Innlandet - felles merknad
2	Naturvernforbundet i Oppland v/ Heidi Kristoffersen
3	Sundgaardens Venner
4	Fåberg grendeutvalg - felles merknad
5	Lågen fiskeelv, sone 1 SA, v/Oddgeir Jørstad
6	Pilegrimssenteret Dale-Gudbrand v/ Per Gunnar Hagelien
7	Norges Jeger og Fiskerforbund i Oppland, Lillehammer JFF og Øyer/Tretten JFF - felles merknad

## 2.3 Oversikt over høringsuttalelser fra privatpersoner

Under følger oversikt over hvilke privatpersoner som har kommet med høringsuttalelse.

Nr	Privatpersoner
1	Harald Fagerhaug, Gudbrandsdalsvegen 423
2	Karl Thomas Normann Tvette, Byrevegen 45a
3	Arne Hovland, Sørbygdsveien 336, Øyer
4	Arne Haave, Gudbrandsdalsvegen 476
5	Erik Smidesang, Gudbrandsdalsvegen 501
6	Svein Ensrud v/ advokat Thallaug, Gudbrandsdalsvegen 390
7	Magnar Johannessen, Gudbrandsdalsvegen 524

### 3 Uttalelser fra myndigheter

NVE, Fylkesmannen Innlandet og Innlandet fylkeskommunen har fremmet innsigelse til planforslaget i Lillehammer kommune. Innsigelsene er rettet mot manglende utredning og innarbeiding av tiltak knyttet til vannmiljø, skredfare, landbrukshensyn, ivaretagelse av landskap og trafikksikkerhet for myke trafikanter langs fylkesveien. Innsigelsesgrunnlaget fremkommer i kapittel nedenfor.

For å komme til enighet om et planforslag er det gjennomført en rekke samhandlingsmøter med offentlige myndigheter som har fremmet innsigelser, samt med Lillehammer kommune. Resultatet av denne prosessen blir gjenspeilet i forslagsstillers kommentar til de enkelte uttalelsene / innsigelsene nedenfor.

#### 3.1 Fylkesmannen Innlandet – samordning innsigelser

##### **Innsigelser til begge delstrekninger:**

**Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)** har fremmet innsigelse pga. manglende utredning og innarbeiding av tiltak knyttet til:

- vannhåndtering, av hensyn til *flom, overvannshåndtering og drenering*
- forebygging av naturfare, av hensyn til *skred*
- vassdragsinngrep, av *allmenne vassdragshensyn*

**Fylkesmannen i Innlandet** har fremmet innsigelse til:

- at reguleringsplanen ikke gir nødvendige avklaringer på vassdragsområdet, av *vassdragshensyn*
- ROS-analysen for manglende behandling av forurenset masse og manglende vurdering av restrisiko for jord- og flomskred sett i sammenheng med kombinasjoner av ulike risikoreduserende tiltak, av hensyn til *samfunnssikkerhet og beredskap*
- planbestemmelsene om overvann, grunnvann, flom og skred av hensyn til *samfunnssikkerhet og beredskap*
- manglende planbestemmelse om forurensa masser, av *forurensningshensyn* og av hensyn til *samfunnssikkerhet og beredskap*
- manglende hensynssone for radon i plankartet, av hensyn til *samfunnssikkerhet og beredskap*

##### **Innsigelse til delstrekning Lillehammer:**

**Fylkesmannen i Innlandet** har fremmet innsigelse til:

- reguleringsplanens alternativ 1 forbi Ødegården ut fra *jordvern- og landskapshensyn*
- reguleringsplanens alternativ 2 forbi Ødegården slik det foreligger ut fra *jordvern- og landskapshensyn*. Innsigelsen kan imøtekommes dersom tilstrekkelige avbøtende tiltak innarbeides

I tillegg har innlandet fylkeskommune fremmet innsigelse til planforslaget som ikke fremkommer av brevet. I Lillehammer kommune har fylkeskommunen innsigelse på grunn av manglende konsekvensutredning og ev. behov for å innarbeide tiltak for myke trafikanter på lokalveinettet som følge av tiltaket.



### 3.2 Fylkesmannen i Innlandet (FMIN)

#### Innsigelser:

Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
<p><b>Landbrukshensyn og landskap.</b> Opprettholder innsigelse til alt 1 pga betydelig omdisp. av dyrka jord og dårlig arrondering av restarealene, samt manglende ivaretagning av landskap.</p>	<p>Etter høringsperioden er det utført et betydelig arbeid for å redusere beslaget av dyrka mark både med tanke på direkte beslag, men også arrondering av restarealer og potensial for nydyrking / oppdyrking. NIBIO har utarbeidet en rapport som foreslår en rekke tiltak for å gjøre planalternativ 1 mindre belastende for jordvernet. Forslagene fra NIBIO-rapporten er lagt til grunn for Nye Veiers reviderte planalternativ 1. Endringen vil redusere det permanente beslaget av dyrka mark og å legge tilrette for større arealer for nydyrking sør for Ødegårdsjordet. Disse endringene gjør alternativ 1 og alternativ 2 omtrent like gode sett i forhold til jordvern. Nye Veier er av den oppfatning at planalternativ 1 vil ha mindre fjernvirkning for landskapsbildet enn alt 2 siden alternativet ligger lavere i terrenget og har lavere skjæringer. I alternativ 1 er tunnelportalen forlenget etter 2.gangshøring, noe som gir en bedre landskapstilpasning i portalområdet.</p>
<p><b>Jordvern og landskap.</b> Innsigelse til alt 2. Kan aksepteres dersom det sikres tilstrekkelige avbøtende tiltak. Hele Fåberg skog må dyrkes opp og få en god arrondering. Videre må formingsveilederen for Biri-Otta kap 6.3 Terrengforming, 7.14 Støttemurer og 7.15 Tunneler tas inn i Estetisk oppfølgingsplan.</p>	<p>Sett i lys av at planalternativ 1 er justert som angitt i punktet over mener Nye Veier at alternativ 1 kan bli like bra som alternativ 2, og til en lavere utbyggingskostnad.</p>

<p><b>Begrunnelse landskap:</b> Den europeiske landskapskonvensjonen: Landskapets karakter skal vurderes og det skal være en oversikt over hvilke krefter som fører til at det endrer seg, og om endringene er en trussel for landskapet. Det skal særlig vektlegges hva befolkningen mener om endringene.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nye Veier gir entreprenøren stor frihet i utformingen av landskapet, og medvirkningen tillegges for liten vekt. Det skal settes mål for landskapskvalitet, det er ikke lett å se hvilke mål som er satt for å sikre kvalitetene. Estetisk oppfølgingsplan er mindre omfattende og mer generell enn formingsveileder SVV E6 Biri-Otta.</li> <li>2. Tilbakeføring av dagens E6 er positivt for landskapet.</li> <li>3. Lang forskjæring for tunnelen på Ødegårdsjordet underordner seg ikke landskapet og gode avbøtende tiltak er derfor svært viktig å sikre i planbestemmelsene.</li> <li>4. Tunnelpåhugget sør; fylling som blir 30m høy. Viktig med bestemmelser som sikrer at portalen underordner seg landskapet.</li> <li>5. Klarere føringer om hvordan Fåberg skog skal se ut når området er ferdig fylt opp må inn. Kun tilsåing vil fortsatt gi inntrykk av en stor fylling. (Sluttbruk av området er fortsatt uklart).</li> <li>6. Oppsummert: Begge alternativ må gis bedre avbøtende tiltak der tunnelen kommer ut på Ødegårdsjordet</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Den helhetlige veiestetikken vil sikres gjennom Estetisk veileder samt Estetisk oppfølgingsplan for strekningen E6 Storhove-Øyer. I estetisk oppfølgingsplan er mål for landskapstilpasning formulert som krav. Oppfølgingskravene vil gjøre det enklere å følge opp totalentreprenøren gjennom utførelsesfasen.</li> <li>3, 6) Forskjæringene er bearbeidet og løsninger for både alt 1 og 2 ble presentert i møte 15.06.2020. Oppfølgingskrav innarbeides i Estetisk oppfølgingsplan under fokusområdet Ødegården for begge alternativer.</li> <li>4) Det er riktig at E6 ligger på fylling ved portalen på Storhove. Den vil være inntil 8m (ikke 30m) dvs i høyde med dagens E6. Se forøvrig oppfølgingskrav til fokusområdet Storhove 4.2 i Estetisk oppfølgingsplan.</li> <li>5) Fåbergs skog vil inngå som L3 dvs arealer som skal opparbeides som dyrka mark.</li> </ol>
<p><b>Vassdrag.</b> Manglende sikring av nasjonale verdier knyttet til sidevassdrag og økologisk funksjonsområde Gudbrandsdalslågen, viser til KU forskr. §3, laks og innlandsfisk loven §7 og pkt 3.7 i T- 2/16. Etterlyser bestemmelser som sikrer avbøtende tiltak med hensyn til tilslamming og vassdragsmiljø for øvrig når det er behov for å arbeide i eller ved vannstrengen. Gjelder gyte- og oppvekstområder for storørret, gyteområder for harr, sik, lagesild og lake.</p>	<p>Bestemmelser om vassdrag i anleggsfasen suppleres ifht ivaretagning av fiskens frie vandring og at gjennomføringstidspunkt for anlegg i vassdrag fortrinnsvis skal skje i perioden mellom 15.06 og 15.09. Del av bestemmelse 5.3 (ang. godkjenning av forvaltning myndighet) flyttes til punkt 2, generelle bestemmelse for planområdet etter råd fra FM. Utslippstillatelse vil gi grenseverdier for utslipp til vassdrag. Det er utarbeidet overvåkningsprogram for vassdragene.</p>

<p><b>Deponiområder og massedisponering - Forurensa masser:</b> Avbøtende tiltak knyttet til forurensa masser må konkretiseres i ROS-analysen og forankres i planbestemmelsene jf. F. forskr kap 2, avfallsforskr. Kap 9 og 11. Brøttumformasjonen-potensielt syredannende svartskifer i tunneltraseen, bil-demonteringen og masser som skal fjernes fra dagens E6 der den fjernes. Det må tas stilling til hva konkret som skal gjøres med forurensset masse i anleggsperioden. Hvor skal det lagres, på hvilken måte, mellomlagring eller levering til godkjent mottak, konstruksjon av permanent deponiløsning, innhenting av dokumentasjon og godkjenninger.</p>	<p>Omtalen av håndtering av forurensset grunn og radon tas inn som supplement i Ytre miljøplan. Iflg DSB veileder (2017) s. 58 er ikke radonstråling og forurensset grunn tema i ROS-analysen. Hensynssone radon H330 innarbeides i plankartet med tilhørende bestemmelse. Ny generell bestemmelse 2.15 (2.16 i LK) og rekkefølgekrav 6.21 med krav om utarbeiding av tiltaksplan for forurensset grunn og potensielt syredannende løsmasser tas inn.</p>
<p><b>Mangler i ROS-analysen</b> (se under detaljer lenger ned) - Forurensset masse og restrisiko skred.</p>	<p>ROS-analysen revideres med grunnlag i nye supplerende fagrapporter ras/skred og flom. Forurensset masse håndteres gjennom YM-plan og bestemmelser, i samsvar med DSB veileder 2017 (der det heter at ROS-analysen skal ta for seg uønskede hendelser og ikke radonstråling og forurensset grunn)</p>
<p><b>Planbestemmelsene.</b> Mangelfull juridisk sikring av krav knyttet til overvann, grunnvann, flom og skred og håndtering av forurensa masser. Henviser til NVE for fagspesifikke råd om utforming av bestemmelsene.</p>	<p>Se kommentarer til de enkelte innsigelsespunktene under:</p>
<p>2.5 Overvann- hva skal gjøres og hvordan, manglende konkretisering</p>	<p>Det vises til eget notat om håndtering av grunnvann, overvann og vassdrag (datert 8.6.2020) som er utarbeidet med bakgrunn i innspill/innsigelser til høringsforslaget. Planbestemmelse 2.5 og planbeskrivelsen er supplert med omtale av håndtering av overvann i anleggsfasen.</p>
<p>2.6 Grunnvann - gi føringer om hvordan grunnvannsbrønner skal kartlegges og om det lar seg gjøre</p>	<p>Hensyn til grunnvann er ivaretatt gjennom hensynssone og bestemmelse 2.6. Dette er fulgt opp i kontraktskrav og før-tilstand for ca. 80 private grunnvannsbrønner er under kartlegging (vannkvalitet og vannmengde), første runde med prøvetaking er gjennomført. Runde nr. to gjennomføres tidlig høst 2020. Det er krav i kontakt om at entreprenør skal følge dette opp i anleggsfasen, i kontrakten heter det: <i>Totalentreprenøren skal utarbeide en beredskapsplan som skal sikre beboere vannforsyning i tilfelle eksisterende vannforsyning forsvinner eller kvaliteten blir</i></p>

	<p><i>foringet i bygge- og anleggsfasen. Dersom grunnvannsbrønner ikke kan opprettholdes, skal disse erstattes.</i></p> <p>Det settes i gang overvåkning med 7 prøvebrønner ifht grunnvannsmagasin. Dette gjøres i samarbeid med Lillehammer kommune. Det vises til eget notat om håndtering av grunnvann, overvann og vassdrag med bakgrunn i innspill/innsigelser til høringsforslaget.</p>
<p>2.7 Hvilke krav settes til dimensjonering, utforming og fordrøyning, hvordan skal vassdragskryssinger utformes</p>	<p>I bestemmelse 2.7 er det stilt krav om at alle vassdragskryssinger og evt. bekkelukninger skal dimensjoneres for 200-års flom + klimapåslag 40%, samt at planen skal inneholde krav til dimensjonering, utforming og fordrøyning av vannet slik at endringene i avrenningsforhold ikke skal føre til økt fare flomfare for tredjepart. Bestemmelsen er supplert slik at kravene også gjelder flomveier.</p> <p>Bestemmelsen stiller også krav om at det i prosjekteringsfasen skal utarbeides en helhetlig plan for vannhåndteringen innenfor planområdet. Den helhetlige planen for vannhåndtering vil bestå av detaljerte løsninger for håndtering av vann som renner av veien, både med tanke på hvordan det skal renses, fordrøyes og føres til resipient. Planen skal også vise løsninger for terrengvann som skal passere gjennom veien, både det som skal passere kontrollert gjennom f eks elver eller bekker, men også flomvann som flyter mer fritt på terrenget. Videre skal planen vise detaljert utforming og fordrøyning av vannet.</p> <p>Som en del av prosjektet er det utarbeidet en overordnet plan for vannhåndteringen for å sikre at det er satt av tilstrekkelig areal og for å påpeke områder hvor spesielle hensyn må ivaretas.</p> <p>Etter høringsperioden er planen supplert med hensynssoner for aktuelle vassdrag med årssikker vannføring som ikke var angitt i NVEs databaser, hensynssoner med krav om at terrengendringer langs dagens E6 ikke skal føre til økt flomfare for tredjepart. I tillegg er</p>

	<p>det supplert i planens bestemmelser at hensynet til vann må sees i sammenheng med nødvendige rassikringstiltak der dette er påpekt.</p> <p>Prosjektet er definert som en totalentreprise. Det betyr at det er totalentreprenørens ansvar å finne de beste løsningene for vannhåndteringen.</p>
<p>4.2 a) Ras og skredfare. Hvilken sikkerhetsklasse. Hvilke risikoreduserende tiltak må konkretiseres. Sikringstiltak skal utføres av fagkyndig personell, rekkefølgekrav om sikringstiltak før veien tas i bruk, skogen har skreddempende funksjon - sikrer ikke, Veieier har ansvar for skjøtsel av skogen.</p>	<p>Etter høringsperioden er det gjennomført ytterligere skredfarevurderinger. Det er utarbeidet et samledokument for alle skredvurderingene for å gi bedre oversikt over hvilke vurderinger som er gjort og resultatene av disse og hvordan dette er behandlet i reguleringsplanen (NOT E6Storhove Øyer Oversikt og oppsummering av skredvurderinger, datert 23.6.2020)</p> <p>Det er vurdert reell skredfare for byggeområder etter TEK17 og konkrete faresoner er angitt til erstatning for NVEs generelle aktsomhetssoner for disse områdene. Det er vurdert i hvilken grad tiltaket øker skredfaren for tredjepart og gitt bestemmelser som skal hindre dette.</p> <p>Der det er påvist skredfare for veianlegget er det vurdert konkrete risikoreduserende tiltak som vegetasjonssikring, skredvoller i kombinasjon med fanggjerde/fangnett. Skredsikringstiltakene er dimensjonert men ikke detaljert prosjektert og det er avsatt arealer for å etablere nødvendige skredsikringstiltak innenfor planen. I de reviderte bestemmelsene er det knyttet kompetansekrav til prosjektering av skredsikringstiltak.</p> <p>Det er enkelte steder forutsatt at eksisterende skog må opprettholdes for at den reelle skredfaren ikke øker og dette er forutsatt ved dimensjonering av skredsikringstiltak. Dette forutsetter en framtidig skjøtsel av skogen slik at den opprettholdes som i dag og beholder sin skreddempende effekt.</p> <p>Planen er endret og klargjort med tanke på skjøtsel av skogen som skreddempende tiltak.</p>

	<p>Etter en juridisk vurdering er bestemmelsene endret slik at de skal gi veieier nødvendige rettigheter til å sørge for at skogen som skreddempene tiltak opprettholdes. Dette er gjort ved å forby flatehogst innenfor hensynssonen og stille krav om at nødvendige rettigheter fro å sikre skogen som skreddempende tiltak skal sikres før åpning av ny E6.</p> <p>Se forøvrig forslagsstillers tilsvar til NVE vedr ras og skred.</p>
<p>4.2 c) Flomfare. Hvilken sikkerhetsklasse/gjentaksintervall. Utforming av vassdragskryssinger</p>	<p>I bestemmelse 2.7 er det stilt krav om at alle vassdragskryssinger og evt. bekkelukninger skal dimensjoneres for 200-års flom + klimapåslag 40%. Bestemmelsen er supplert med aktuell sikkerhetsklasse F2 etter TEK17.</p>
<p><b>Samfunnssikkerhet og beredskap.</b> Reell fare skal være utredet, dette kan ikke utsettes til byggesaken. Viser til H-5/18. Siste tilleggsvurderinger fra Skred AS gjør at ROS-analysen må ryddes opp i. Alle sikringstiltak må framstilles som en helhet (hvilke tiltak hvor og hvorfor, hvilke strekninger skal det tas utg pkt i for dimensjonerende skred for snø, og tilsvarende for jord- og flomskred. (Se konkrete pkt ifht bestemmelser over)</p>	<p>Følgende er utredet:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vurdering av strekningsrisiko for skred mot E6 i reguleringsplanen</li> <li>2. For strekninger som i pkt. 1 er vurdert å ha uakseptabel risiko, er det vurdert nødvendige tiltak for sikring. Det settes av et konkret areal til skredsikringstiltak (fangvoll, gjerde) på eksisterende E6-areal nord for Fåberg tunnelen og bestemmelser om etablering av tiltakene.</li> <li>3. Vurdering av økt skredfare for tredjepart øst for E6 ved Fåberg. Der det er vurdert at skredfaren øker for tredjepart uten at det gjøres tiltak (eller særskilt utforming kreves) er det angitt hensynssone der det gis restriksjoner for utformingen av tiltaket. Konkret er det lagt inn en hensynssone på en del av eksisterende E6 (øst for Fåberg) som sikrer at det ikke kan gjøres terrengendringer som medfører økt fare for tredjepart.</li> <li>4. Vurdering av reell fare for ras og skred for områder i planen satt av til bebyggelse og som omfattes av NVEs aktsomhetskart. Arealer utsatt for reell fare er angitt med faresone/hensynssone. Med bakgrunn i disse vurderingene av reell skredfare er</li> </ol>

	<p>hensynssoner ras/skred som var til høring justert.</p> <p>ROS-analysen er oppdatert. Se egen omtale av ROS.</p>
<p><b>Generell innsigelse til planbestemmelsene er imøtekommet</b></p>	<p>Nye Veier merker seg at FM mener den generelle innsigelsen til planbestemmelsene til første gangs høring i Lillehammer kommune er imøtekommet</p>
<p><b>Innsigelse til manglende plan for tilbakeføring til dyrka jord er imøtekommet</b></p>	<p>Nye Veier merker seg at FM mener innsigelsen til manglende plan for tilbakeføring til dyrka jord er imøtekommet.</p>
<p><b>Støy</b></p> <p>1) ikke lenger grunnlag for innsigelse.</p> <p>2) Anbefaler at det vises til at grenseverdier i tabell 4 til 6 skal gjelde for anleggsfasen. Mener at boliger i rød støysone bør innløses.</p> <p>3) Ber om at det vurderes tiltak for å skjerme friluftsområde på vestsiden av Lågen ved Ødegårdsjorde (feks lavt betongrekkverk).</p>	<p>1) Tas til etterretning.</p> <p>2) Nye Veier er ikke enig i at tabell 4 til 6 for anleggsfasen skal spesifiseres i planbestemmelsene. Årsaken til dette er at retningslinjen angir anbefalinger og muligheter for avbøtende tiltak i de tilfeller grenseverdiene ikke kan overholdes. I et så stort anlegg som E6 Storhove - Øyer kan det forekomme at støy tidvis vil overskride grenseverdiene i anleggsfasen. I slike tilfeller åpner retningslinjen for at beboere feks kan tilbys erstatningsboliger el lignende i den perioden grenseverdiene overskrides. Dersom grenseverdiene fastsettes i bestemmelsene vil denne muligheten falle bort og således kan være med på å gjøre anlegget vanskelig å gjennomføre.</p> <p>3) Når det gjelder støyskjerming av friluftsområde på vestsiden av Lågen vil et lavt betongrekkverk ha noe virkning, men ikke av stor betydning. Det må regnes på for å si noe helt konkret, men en 4-felts motorvei har så stor avstand til rekkverksrom (og dermed ev. støyskjerm) at et lavt rekkverk vil ha svært liten betydning for de fleste kjøretøy. Det bemerkes at dersom et friluftsområde anses som særlig viktig bør det vises i kommuneplanen og ha egne bestemmelser for støy, ref. T-1442/2016 kap. 2.3.1. Hvis et friluftlivsområde er avmerket på denne måten i kommuneplanen, ville det vært påkrevd å skjerme dette. T-1442/2016 angir ikke</p>

	grenseverdier for slike områder som gjeldende, men gir kommuner en veiledning om at de bør utforme bestemmelser med egne grenseverdier for slike områder.
<b>Samordnet bolig- areal- og transportplanlegging.</b> Kulvert for Vormstuvegen er tatt inn. Innsigelsen er imøtekommet.	Nye Veier merker seg at FM mener innsigelsen knyttet til manglende kulvert for Vormstuvegen er imøtekommet.
<b>Varehandel</b> - BAA tatt ut. Innsigelsen er imøtekommet.	Nye Veier merker seg at FM mener innsigelsen knyttet til varehandel er imøtekommet ved at areal til varehandel - BAA- er tatt ut av planforslaget.

#### Øvrige innspill:

Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
<b>Barn og unge-</b> folkehelse. Oppfordrer LK til å stille rekkefølgekrav til gs-tiltak.	Tas til orientering, og viser til omtale av trafikkprognoser i forslagsstillers tilsvarende til temaet under INFKs merknad.
<b>Fremmede arter</b> - anbefaler at det tas inn bestemmelse om at det skal gjøres tiltak for å redusere risiko for innføring eller spredning av fremmede arter.	Det er rekkefølgekrav til kartlegging av fremmede arter før anleggsstart og fremmede arter skal kartlegges sommeren 2020. Tiltak for å redusere risiko for innføring/spredning av fremmede arter er omtalt i kontrakten som entreprenøren skal forholde seg til. Blant annet heter det " <i>Totalentreprenøren skal utarbeide en egen plan for eksisterende arealer med dyrka og dyrkbar mark som beslaglegges midlertidig til bygge- og anleggsområder. Denne planen skal utarbeides av personer med landbrukfaglig kompetanse og inneholde tiltak mot spredning av fremmede arter og planteskadegjørere</i> "
<b>Naturmangfold.</b> Ber om at midlertidig anleggsområde som overlapper med hensynssonen for <b>dragehode</b> begrenses slik at det ikke blir overlapp. Overlapp gir uklar situasjon. YM-planen bør oppdateres med at forekomsten skal sikres med gjerde el. i anleggsperioden	I plankartene som har vært på høring er bestemmelsesområdet for midlertidig anleggsområde avgrenset mot båndleggingssonen for naturmangfold. Etter råd fra FMIN er det lagt inn i YM-planen under kap. 4.6 at båndleggingssonen skal



	sikres med midlertidig gjerde, sperrebånd eller lignende i anleggsfasen.
<b>Klima</b> - Kravene i YM-planen gir godt grunnlag for å sette konkrete krav til klimagassutslipp og et verktøy for å kartlegge tiltakene i ettetid.	Nye Veier merker seg at FM mener kravene i YM-planen gir godt grunnlag for å sette konkrete krav til klimagassutslipp og er det er et verktøy for å kartlegge tiltakene i ettetid.

### 3.3 NVE

#### Innsigelser:

Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
<b>Generelt: Innsigelse fordi reell fare skal være avklart på siste plannivå.</b> Kan ikke utsettes til byggesaken å avklare reell fare. Dette kravet er ikke ivaretatt i Lillehammer og en mangel i Øyer. Vannhåndtering og vassdragsinngrep er ikke dokumentert hverken behovs- eller utførelsesmessig. Viser til pbl §28-1, TEK 17 kap. 7, vannressursloven §7 og §8.	Se kommentarer til de enkelte innsigelsespunktene under
<b>Overvann og flom</b> Opprettholder innsigelse til helhetlig vannhåndtering inntil det foreligger konkrete planer for behov og forslag til løsninger som ser den totale vannhåndteringen under ett, jf. pbl §§4-3, 28-1 og vrl §§5, 7, 8. NVE savner detaljer knyttet til helhetlig plan for håndtering av vann. Areal som er nødvendig for tilfredsstillende håndtering av vann for å unngå uønskede konsekvenser for tredje part, eller negative konsekvenser for andre allmenne interesser, skal reguleres i planen.	Som en del av prosjektet er det utarbeidet en overordnet plan for vannhåndteringen for å sikre at det er satt av tilstrekkelig areal for å ivareta den helhetlige vannhåndteringen og for å påpeke områder hvor spesielle hensyn må ivaretas (Notat vannhåndtering, datert 23.6.20 og Tegningsheftet - GH-tegninger, datert 16.8.19 ). I bestemmelse 2.7 er det stilt krav om at det i prosjekteringsfasen skal utarbeides en detaljert helhetlig plan for vannhåndteringen innenfor planområdet. Den helhetlige planen for vannhåndtering vil bestå av detaljerte løsninger for håndtering av vann som renner av veien, både med tanke på hvordan det skal renses, fordrøyes og føres til resipient. Planen skal også vise løsninger for terrenge vann som skal passere gjennom veien, både det som skal passere kontrollert gjennom f eks elver eller bekker, men også flomvann som flyter mer fritt på terrenget. Videre skal planen vise detaljert utforming av renseløsninger og fordrøyning av vannet. Prosjektet er definert som en totalentreprise. Det betyr at det er totalentreprenørens ansvar å finne de beste løsningene for

	<p>vannhåndteringen etter angivelser i reguleringsplanen og gjeldende lovverk forøvrig.</p> <p>Etter høringsperioden er planen supplert med hensynssoner for aktuelle vassdrag som ikke var angitt i NVEs databaser. Innenfor hensynssonene stilles det krav om at terrengendringer langs dagens E6 ikke skal føre til økt flomfare for tredjepart. I tillegg er det supplert i planens bestemmelser at hensynet til vann må sees i sammenheng med nødvendige rassikringstiltak der dette er påpekt.</p>
<p><b>Skred og bebyggelse, anlegg, næring og LNF.</b>                  Opprettholdes inntil tilstrekkelig sikkerhet mot skred jf. pbl §28-1 og TEK 17 kap 7, samt ev behov for sikringstiltak, er dokumentert og ivaretatt. Skredfare er kun kartlagt ifht skred mot vei, må også gjøres ifht bebyggelse for å svare ut sikkerhetskrav for bygg. Vurdering av hvordan man oppnår tilfredsstillende sikkerhet og behov for sikring/areal til sikring må utarbeides for begge kommuner. <b>Gjelder også L1 areal i Øyer.</b></p>	<p>Det er etter høringen gjennomført supplerende skredfarekartlegging innenfor planområdet, blant annet av skredfare for byggeområder i reguleringsplanen. Plankartene er supplert med hensynssoner med gjeldende sikkerhetsklasse for byggeområder med reell fare. Det er videre undersøkt om tiltaket øker skredfaren for tredjepart. Der det er påvist at tiltaket slik det er planlagt øker skredfaren er det gitt hensynssoner med restriksjoner mht utforming av tiltaket eller pålegg om sikring for å hindre slik økning av skredfare.</p>
<p><b>Faresoner. Ras og skred.</b> Opprettholder innsigelsen inntil skred/skredfare er avklart/dokumentert og vist som hensynssoner, og ev. nødvendige sikringstiltak er dokumentert og regulert inn der dette er nødvendig for oppnå tilfredsstillende sikkerhet for disse arealene. Det må også knyttes bestemmelser til disse hensynssonene slik at sikkerhet er i varetatt. Skredfaren er ikke dokumentert avklart for byggetiltak på sideareal der sikkerhetskravet ikke er gitt i SVV N200, men i kap 7 i TEK 17. NVE er fornøyd med bestemmelse 6.12 og 6.13 om rettigheter og det å opprettholde skogens funksjon.</p>	<p>Det er etter høringen gjennomført supplerende utredning av skredfare og alle tidligere utredninger/notater er oppsummert i ett dokument (NOT E6Storhove Øyer Oversikt og oppsummering av skredvurderinger, datert 23.6.2020)                  Følgende er utredet:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vurdering av strekningsrisiko for skred mot E6 i reguleringsplanen</li> <li>2. For strekninger som i pkt. 1 er vurdert å ha uakseptabel risiko, er det vurdert nødvendige tiltak for sikring. Det settes av et konkret areal til skredsikringstiltak (fangvoll, gjerde) på eksisterende E6-areal nord for Fåbergtunnelen og bestemmelser om etablering av tiltakene.</li> <li>3. Vurdering av økt skredfare for tredjepart øst for E6 ved Fåberg. Der det er vurdert at skredfaren øker for tredjepart uten at det gjøres tiltak (eller særskilt utforming kreves) er det angitt hensynssone der det gis restriksjoner for utformingen av tiltaket. Konkret er det lagt inn en hensynssone på en</li> </ol>

	<p>del av eksisterende E6 (øst for Fåberg) som sikrer at det ikke kan gjøres terrengendringer som medfører økt fare for tredjepart.</p> <p>4.Vurdering av reell fare for ras og skred for områder i planen satt av til bebyggelse og som omfattes av NVEs aktsomhetskart. Arealer utsatt for reell fare er angitt med faresone/hensynssone. Med bakgrunn i disse vurderingene av reell skredfare er hensynssoner ras/skred som var til høring justert.</p>
<p><b>Hensynssone flom.</b> Opprettholder innsigelse til vassdragsinngrep og avklaringer knyttet til bestemmelser i vannressursloven, jf 28-1 og vrl §§5 og 8. (Må vise reell fare, som eksempel etterlyses dokumentasjon på vannføring og erosjonskrefter ved Sagå og hvordan disse løses på en best mulig måte)</p>	<p>Plankartet er supplert med hensynssoner for flom for alle aktuelle vassdrag innenfor planområdet, hensynssoner for områder hvor tiltak kan påføre økt fare for tredjepart, krav om vannhåndtering sees i sammenheng med fysiske skredsikringstiltak samt at bestemmelse 2.7 stiller krav om helhetlig plan. Se utdyping i punktene om hensynssoner for flom og helhetlig plan for vannhåndtering over.</p> <p>Når det gjelder Sagåa er det gjennomført kapasitetsvurderinger av dagens kryssing av Sagåa, både for brua og E6 og brua over jernbanen. Kapasitetsberegningene tilsier at det kan forventes oppstuvning av vann, men at dette ikke er noe problem for E6. Se forøvrig forslagsstillers tilsvarende til Bane NORs uttalelse. Ved etablering av ny bru for E6 forutsettes det at det blir gjennomført nye hydrauliske vurderinger som vil være grunnlag for beregning av erosjonskrefter.</p> <p>Forøvrig påpekes det at Sagåas elveløp ble lagt om i 2015. Og at det i plankartet er tegnet opp det gamle elveløpet. Plankartet rettes slik at det omlagte elveløpet reguleres slik det ligger i dag.</p>
<p><b>Midl. Anleggsområder.</b> Opprettholder innsigelse fordi bestemmelsen ikke gir føringer for dimensjonering som svarer ut sikkerhetskrav i byggeteknisk forskrift. Dette er nødvendig der det er bebyggelse eller annen infrastruktur inntil eller nedenfor kryssingen (Det er ikke tillatt å påføre andre økt fare)</p>	<p>Planbestemmelsen for midlertidige anleggsområder er konkretisert når det gjelder krav til dimensjonering av midlertidige bekkeomlegginger og vassdragsinngrep. Disse skal minimum dimensjoneres for 100års flom.</p>

**Øvrige innspill:**

Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
<p><b>Grunnvann</b> - ivaretatt i bestemmelse 2.6, ikke lenger innsigelse</p>	<p>Nye Veier tar til etterretning at NVE mener grunnvannshensyn er ivaretatt og ikke lenger har innsigelse til dette punktet.</p>
<p><b>Midl. Anleggsområder:</b> Uheldig at tiltaket ikke allerede er avklart ifht vassdrag/bestemmelser i vannressursloven og forskrift om fysiske tiltak i vassdrag</p>	<p>Planforslaget har bestemmelser som, sammen med gjeldende lovverk, gir rammer for anleggsarbeidet. Det tas inn presiseringer i flere av bestemmelsene, i tillegg til utvidet omtale i Ytre miljøplanen og planbeskrivelsen for å klargjøre rammene. Se svar til Fylkesmannen ang innsigelse overvann og vassdrag.</p>
<p><b>Sumvirkinger</b> Summen av foreslåtte tiltak (vassdragskryssinger, overvann, flom og skred) skal gi akseptabel risiko. Sikringstiltak må planlegges med tilstrekkelig sikkerhetsmargin. Vurdering av sum-effekter av tiltak knyttet til vassdrag og sikkerhet til naturfare er ikke mulig for dette planforslaget. Mangel på detaljprosjektering er forsøkt løst ved å gi kommunene og andre etater ansvar for oppfølging av detaljeringer i etterkant av vedtatt plan. NVE mener dette burde vært avklart i regplan.</p>	<p>På grunn av kontraktsform (totalentreprise) har Nye Veier behov for å gi entreprenøren et mulighetsrom å jobbe innenfor. På grunn av dette er ikke detaljerte/konkrete løsninger angitt i reguleringsplanen. Gjeldende lovverk skal følges. Planbestemmelsene gir rammer/funksjonskrav for videre detaljprosjektering. Krav i bestemmelsene byggesaksbehandling / godkjenning i kommunene er tatt inn etter ønske fra kommunene selv.</p>

### 3.4 Innlandet fylkeskommune (INFK)

#### Innsigelse:

Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
<p>Det foreligger ikke trafikkprognoser for fylkesvegen (fv. 2522) fra Storhove til Øyer i perioden med bomstasjon på ny E6 (frem til år 2040) med ulike kryssalternativer i Øyer. Fylkesutvalget mener konsekvensene for myke trafikanter på lokalvegnettet må belyses nærmere for å kunne ta stilling til om E6-prosjektet vil utløse nye behov for fremkommelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter langs fylkesvegen. Dette gjelder både for delstrekninger og sammenhengen i vegnettet. Dersom ny E6 utløser behov for gang- og sykkelveg langs fylkesvegen må ansvaret for regulering og opparbeidelse tilfalle tiltakshaver. <b>Fylkesutvalget fremmer innsigelse</b> til planforslaget inntil dette er belyst. Fylkesutvalget mener dagens E6 fra Fåberg til Ødegården har potensial som trafiksikker trasé for myke trafikanter og at dette bør inngå i planen.</p>	<p>Trafiksikkerheten for gående og syklende langs fylkesvei 2522 mellom Storhove og Granrudmoen er vurdert med utgangspunkt i dagens trafikkbelastning langs fylkesveien (Trafiksikkerhetsmessig vurdering fv. 2522, 12.06.20, Asplan Viak AS). Foruten trafikkbelastning er det også av betydning om strekningen er skolevei, når det gjelder vurdering av behov for trafiksikkerhetstiltak. Vurderingen viser at det allerede i dag eksisterer et behov for gang/sykkeltiltak på store deler av strekningen, uavhengig av planene om ny E6. Det er gjennomført trafikkberegninger som viser hvordan ny E6 påvirker trafikkbelastningen for fv. 2522, inkludert bompengerperioden (Trafikkberegninger for ulike kryssløsninger for E6 i Øyer, april 2019 med oppdatering mai 2020, COWI). Resultatet viser at E6-tiltaket gir mindre trafikkøkninger på lokalvegnettet som i seg selv ikke vil utløse behov for gang/sykkeltiltak. Dette gjelder hele strekningen, med unntak av Ensby – Granrudmoen, dersom det blir kryss ved Ensby (alternativ C0).</p> <p>På strekningen Storhove-Fåberg (Brunlaugbakken) eksisterer det allerede i dag et eget tilbud for myke trafikanter. Fra Brunlaugbakken og ca. 500 meter nordover er det boliger langs fylkesveien og ingen tilbud til myke trafikanter. Trafikkbelastningen er lav, og det er dermed ikke et klart behov for tiltak, men strekningen inngår i skolevei.</p> <p>Videre nordover fra Fåberg til kommunegrensa/Ensby vil planforslaget innløse eiendommene på strekningen, og strekningen er derfor ikke lenger aktuell som skolevei. Det anses derfor at behovet for gang/sykkeltiltak langs denne strekningen er redusert ift dagens situasjon.</p> <p>Planforslaget forutsetter fjerning av eksisterende E6 mellom Storhove og Ensby. En gang- og sykkeltrasé som følger dagens E6-trasé fra Fåberg til Ødegården vil i liten grad betjene lokal trafikk og vil ikke påvirke sikkerheten for skoleelever.</p>

**Øvrige innspill:**

Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
<p>Fylkesutvalget mener E6 er en sentral transportåre i Norge og Innlandet og ser behovet for god fremdrift i planlegging og utbygging</p>	<p>Merknaden tas til etterretning.</p>
<p>Fylkesutvalget mener ethvert tiltak i utgangspunktet bør unngå beslag av dyrka mark og dyrkbar mark. Dersom det er andre vesentlige samfunnsinteresser som krever at det tas dyrka mark bør beslaget gjøres så lite som mulig. Fylkesutvalget anbefaler Alternativ 1 med nødvendige forbedringer som gir tilnærmet samme begrensede jordbruksbeslag og nydyrking som Alternativ 2. Fylkesutvalget frarår Alternativ 2, da dette vil øke prosjektkostnadene betydelig uten å ha store fordeler utover forbedret Alternativ 1.</p>	<p>Når det gjelder jordvern vises det til svar til Fylkesmannen Innlandet.</p>
<p>Fylkesutvalget finner etter en samlet vurdering å kunne tillate at reguleringsplan for E6 Storhove-Øyer i Lillehammer kommune vedtas uten vilkår om ytterligere arkeologisk undersøkelse av kulturminne id 250344, 260542, 260537 og 260441 før tiltak iht. planen realiseres.</p>	<p>Nye Veier har justert planforslaget etter tilbakemelding fra INFK om at automatisk freda kulturminner er frigitt uten vilkår om ytterligere arkeologiske undersøkelser. Planbestemmelsene er revidert som angitt i INFKs tilbakemelding. Planbeskrivelsen er supplert med de samme opplysningene.</p>
<p>Gudbrandsdalsleden har nasjonal status som offisiell pilegrimsled, og har status som europeisk kulturveg. Ny og sammenhengende trasé for pilegrimsleden må være lagt inn i plankartet som hensynssone H530/H570 (bevaring av friluftsliv/kulturmiljø) før planen kan vedtas, jf. PBL §§ 12-6 og 11-8 bokstav C. I tillegg må det gjøres nødvendige justeringer i planen for å sikre en trygg og sikker turveg med høy opplevelsesverdi.</p>	<p>Nye Veier har justert planforslaget for å imøtekomme INFKs uttalelse. Dette er gjort ved å innarbeide hensynssone for Pilegrimsleden langs Vormstuvegen helt opp til planens avgrensning ved Høyskolen. I tillegg er bestemmelsesområdet for midlertidig bygge- og anleggsområde vest for ny E6 vesentlig redusert slik at dagens trase for Pilegrimsleden i mindre grad blir påvirket av anleggsarbeidet. Det må påregnes midlertidige omlegginger av leden i anleggsfasen, blant annet justeringer som må gjøres for å opprettholde leden under/gjennom ny E6 i kombinasjon med adkomsten til Vormstuen. Videre er bestemmelsene justert ved at det er tatt inn krav om opplevelseskvaliteter og god framkommelighet og at kantvegetasjon bevares/istandsettes ved omlegging. Dessuten at midlertidig omlegging av traseen skal godkjennes av Pilegrimssenter Dale-Gudbrand i samråd med INFK.</p>

<p>Fylkesutvalget ber om at det vurderes at veganlegget sikres en helhetlig og stedstilpasset utforming i tråd med ny E6 i Gudbrandsdalen og kommunedelplanens bestemmelse § 1.5.2 Bestemmelsen skulle sikre en helhetlig vegestetikk og stedstilpassede løsninger for terrengforming og materialbruk for E6 helt fra Biri til Otta.</p>	<p>Den helhetlige veiestetikken vil sikres gjennom Estetisk veileder samt Estetisk oppfølgingsplan for strekningen E6 Storhove-Øyer. Deler av Statens vegvesens formingsveileder er innarbeidet i estetisk oppfølgingsplan. Oppfølgingskravene i estetisk oppfølgingsplan vil gjøre det enklere å følge opp totalentreprenøren gjennom utførelsesfasen.</p>
<p>Fylkesutvalget mener det er få og lite opplysende illustrasjoner av tiltaket som gjøre det krevende å få et reelt inntrykk av prosjektets omfang og konsekvenser.</p>	<p>Nye Veier viser til at det er utarbeidet filmer av veianlegget som tidlig i høringsfasen våren 2020 ble oversendt regionale myndigheter, samt at det er lagt ut filmer av begge alternativene i Medvirkningsportalen. For øvrig er det utarbeidet flere illustrasjoner fra sentrale standpunkt i prosjektet 3Dmodellen, samt illustrasjoner av terrengtilpasningen der dagens E6 skal tilbakeføres til LNF. Disse er innarbeidet i planbeskrivelsen for å visualisere tiltaket bedre. Nye Veier anser behovet for visualisering av den grunn tilstrekkelig.</p>
<p>Fylkesutvalget anbefaler at fv. 2522 utformes slik at den fremstår som en underordnet lokalveg på hele strekningen Storhove-Øyer. Det bør vurderes smalere kjørefeltbredde (6,5 m) og økt skulderbredde.</p>	<p>I dette tilfellet forblir fylkesveien som i dag (ingen omklassifisering). Nye Veier mener utvikling av fylkesveien er veieiers ansvar, herunder vurdering av smalere kjørefeltbredde.</p>
<p>Fylkesutvalget krever at det utformes en reguleringsbestemmelse som sikrer at det vil bli gjennomført en tilstandskartlegging av fylkesveg 2522 (og evt. andre berørte fylkesveger) før anleggsstart. Som minimum bør det stilles som krav at fylkesvegen får nytt dekke etter at anlegget er ferdigstilt, og at evt. andre skader på veiutstyr utbedres for tiltakshavers regning.</p>	<p>Nye Veier minner om at fylkesveien er ikke planlagt brukt til anleggsvei, med unntak av kortere strekninger der det trengs for tilkomst til tunnelportalene. Ved tunnelportalen i nord legges fylkesveien om/bygges ny. Tilstandskartlegging vil ikke bli gjennomført. Det foreslås at det tas inn et kontraktpunkt om at entreprenøren må utbedre skader på fylkesvei 2522 dersom anleggsdriften medfører vesentlig forringing av fylkesveien.</p>
<p>Fylkesutvalget anmoder om at støy/støyskjerming gjøres ihht. gjeldende retningslinjer (Støyretningslinje T-1442(/2016)).</p>	<p>Det er gjennom fagrapport for støy vurdert effekt av støyskjermingstiltak langs E6 for å redusere støynivåene utendørs og lagt inn støyvoller og skjermer der det gir god effekt. Dersom det står i bestemmelsene at støynivå utenfor vinduer skal være under 55 dB, blir det ikke mulig å bygge veien uten høye støyskermer langs hele E6 og det vil fortsatt ikke være tilstrekkelig for å nå 55 dB utenfor alle vinduer og på alle uteareal. Selv med støyskermer langs E6 hele veien, vil det være behov for lokale tiltak. Et slikt krav medfører derfor økte kostnader uten at det gir tilsvarende økt støyskjermingseffekt. Forslaget om presisering av bestemmelsen imøtekommes ikke</p>

<p>Det er uheldig at viktige prinsipper i Ytre Miljøplan ikke er fastsatt som juridisk bindende bestemmelser til planen. Fylkesutvalget anmoder at dette endres slik at bestemmelsene som et minimum ivaretar de aktuelle bestemmelsene fra kommunedelplanen om disse temaene.</p>	<p>Gjennom dialog i etterkant av høringen er det gjort rede for håndtering av forurenset grunn, grunnvann, overvann og vassdrag. Omtale i YM-planen er allerede er fulgt opp eller skal følges opp i det videre arbeidet med prosjektering og gjennomføring av veiltiltaket. Omtalen i Ytre miljøplanens av forurensing til luft, jord og vann er utdypet. Planbestemmelse 5.3 er supplert å klargjøre at det også skal tas hensyn ved inngrep i og nær vassdrag til fisk og vannlevende organismer, samt at inngrep i vassdrag fortrinnsvis skal skje i perioden 15.6-15.09. Omtale av vannhåndtering i anleggsfasen tas inn som supplement i planbeskrivelsen. Nye Veier mener at planforslaget, men disse tilleggene, ivaretar viktige Ytre miljøhensyn.</p>
<p>Forutsetter at byggeområdet sikres tilstrekkelig mot ras- og skredfare. Ras/skredsikringen må være en permanent konstruksjon/løsning, og ikke basert på hvordan skogen forvaltes i fareområdet.</p>	<p>Det er gjennomført ytterligere skredfarevurderinger for å kartlegge reell skredfare. Der hvor det er påpekt skredfare med uakseptabel risiko er det vurdert behovet for og omfanget av skredsikringstiltak/skreddempende, samt at det er sikret at tiltakene kan gjennomføres innenfor planens rammer. Aktuelle tiltak er sikring av skogen og skjøtsel av denne som skreddempende tiltak og fangvoll i kombinasjon med sikringsgjerder som skredsikringstiltak. Se forslagsstillers tilsvarende til NVE og FMIN for Ras, Skred og flom.</p>

### 3.5 Statens vegvesen Region Øst

Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
<p>Frafaller innsigelsen til avkjørselspil til BAA da området er tatt ut av planen.</p>	<p>Nye Veier merker seg at innsigelsen til avkjørselspil til BAA er frafalt da området er tatt ut av planforslaget.</p>
<p>I bestemmelsene står det at det tillates massedeponi ved Fåberg skog innenfor byggegrensen mot Gudbrandsdalsvegen. Her bør det settes krav til minsteavstand i samråd med fylkeskommunen.</p>	<p>Nye Veier har behov for arealet fra eiendomsgrensa til fv. 2522 og vestover i forbindelse med anleggsarbeidet. Arealet reguleres til landbruksformål med massedeponi og skal etter planen istandsettes til dyrket mark. Nye Veier kan ikke se at jordbruksdrift innenfor byggegrensen til fv. 2522 er et problem. I anleggsperioden må det tas nødvendige hensyn til sikkerhet for trafikanter på fylkesveien. Innlandet fylkeskommune har ikke uttalt seg til byggegrensen med tilhørende bestemmelse i sin uttalelse. Nye Veier har, på oppfordring fra SVV informert Innlandet fylkeskommune om forholdet,</p>



	men ikke mottatt konkret tilbakemelding på dette. Nye Veier oppfatter av den grunn at byggegrensene med tilhørende bestemmelser er akseptable for Innlandet fylkeskommune.
Valg av kryssplassering i Øyer vil sannsynligvis påvirke lokalveinettet i Lillehammer og Øyer ulikt.	Se forslagsstillers tilsvare til INFKs innsigelse til trafikkprognoser og vurderinger av trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter langs fylkesveien.
Alvorlig mangel ved planmaterialet at det ikke vises trafikk tall for lokalveien i bompengerperioden. Dette vil ha avgjørende betydning for hvilke tiltak som vil være nødvendig. Bekymret for lokalveien mellom Fåberg og Øyer grense som er definert som trafikkfarlig skolevei og som i dag er relativ smal uten tilstrekkelig bredde på skulder.	Se forslagsstillers tilsvare til INFKs innsigelse til trafikkprognoser og vurderinger av trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter langs fylkesveien. Når det gjelder definisjonen av fylkesveien mellom Fåberg og Øyer grense som trafikkfarlig skolevei, orienterer Nye Veier om at alle boliger langs fylkesveien ved Ødegårdsjordet nord for Fåberg er forutsatt innløst, og veien slik sett ikke vil være definert som skolevei etter at ny E6 er bygget.
Forutsetter at planforslaget suppleres med prognose for trafikk tall for fv. 2522 Gudbrandsdalsvegen i bompengerperioden 2025-2040.	Se forslagsstillers tilsvare til INFKs innsigelse til trafikkprognoser og vurderinger av trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter langs fylkesveien.
Forutsetter at planforslaget suppleres med utredning av trafiksikkerhet for gående og syklende langs fv. 2522 i bompengerperioden med forslag til nødvendige tiltak.	Se forslagsstillers tilsvare til INFKs innsigelse til trafikkprognoser og vurderinger av trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter langs fylkesveien.

### 3.6 Bane NOR

Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
Ønsker prosess ifht plassering av viltgjerder, anleggsarbeid nær jernbanen og tilgang til jernbaneareal. Det kreves søknad om tillatelse til oppføring av gjerder og deponering av masser nærmere enn 30 meter etter jernbanelovens §10.	Endelig plassering av viltgjerder er ikke vist i reguleringsplanen, men skal skje i etterkant i samarbeid med viltfaglig kompetanse. Det tas inn et tillegg i bestemmelsene om at Bane NOR også skal konsulteres ved oppsetting av viltgjerde langs jernbanen.
Bane NOR forutsetter at jernbanens interesser ivaretas med nødvendige skredsikringstiltak i anleggs- og driftsfasen.	Det er stilt krav i planbestemmelsene om å at tiltaket ikke skal påføre tredjepart økt fare for skred. Se ellers utdypende svar til NVE.
Overvann mot jernbanen må ivaretas både i anleggsfasen og permanent, slik at det ikke oppstår fare på jernbanen.	Det er stilt krav i planbestemmelsene om å at tiltaket ikke skal påføre tredjepart økt fare for flom. Se ellers utdypende svar til NVE.

Ved behov for å bruke arealer som eies av Bane NOR skal avtale inngås med Bane NOR Eiendom. Gjelder også ved oppføring av bru og plassering av brufundamenter. Tiltakshaver må ha eierskap og ansvar for fremtidig drift og vedlikehold av bru og andre installasjoner på eller i tilknytning til Bane NORs grunn.	Nye Veier vil følge opp reguleringsplanen og inngå med Bane NOR Eiendom ved behov for å bruke arealer som eies av Bane NOR.
--	---

### 3.7 Direktoratet for mineralforvaltning

Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
Arealet som ligger innenfor grusforekomsten Hovemoen, og som er avsatt til næringsbebyggelse (BN) øst for Gausdalsvegen, er nå redusert. DMF anser at bestemmelsen tilknyttet næringsområdet BN ivaretar grusressursene ved Hovemoen.	Nye Veier tar til etterretning at grusressursen knyttet til næringsområdet BN er ivaretatt i bestemmelsene.

### 3.8 Saksfremlegg Lillehammer kommune

Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
Tydeligere omtale og oppfølgingskrav til blågrønne strukturer	Se nye kapitler om blå strukturer i Estetisk oppfølgingsplan kap 3.5.
Innarbeide føringer for utforming av Pilegrimsleden, inkludert skilting, i tråd med innspill fra Pilegrimssenteret Dale – Gudbrand.	Estetisk oppfølgingsplan er revidert. Føringer for utforming av Pilegrimsleden og krav om skilting og merking av permanent omlagt Pilegrimsled utføres i henhold til Nasjonalt Pilegrimssenters veiledere er innarbeidet. I tillegg er planbestemmelsene presisert ift opplevelseskvaliteter og krav om god framkommelighet, samt sikring av kantvegetasjon.
Presisere i estetisk oppfølgingsplan at det skal etterstribes bruk av transparente støyskjermer eller støyskjermer med vindu langs næringsarealer.	Nye veier ønsker generelt ikke transparente skjermers langs næringsområder, men ved Storhove er det aktuelt pga landskapsrommet som åpner seg opp og er en visuell kvalitet. Estetisk oppfølgingsplan er revidert for å tilpasse seg dette ved at det er innarbeidet mulighet for bruk av transparente skjermers av landskaps hensyn.

<p>Opptatt av at naturopplevelsen langs Pilegrimsleden ivaretas. Skogen, som i dag ligger mellom dagens E6 og jernbanen ved Storhove, bør bevares. I planforslaget åpnes det derimot for midlertidig bygge- og anleggsområde her, hvor skogen kan fjernes.</p>	<p>I revidert planforslag er midlertidig bygge- og anleggsområde justert slik at Pilegrimsleden kan ligge urørt, med unntak av den delen av Pilegrimsleden som ligger innenfor formålet _o_SVG. Det må påregnes midlertidig omlegging av pilegrimsleden i anleggsfasen, for eksempel i forbindelse med etablering av ny kulvert under E6 ved Vormstuvegen. Se forøvrig utfyllende kommentar til endringer av planforslaget vedr Pilegrimsleden i forslagsstillers kommentar til INFKs merknad.</p>
<p>Viktig at Pilegrimsleden ivaretas ved en ev. skredvoll i dagens E6 ved Ødegårdsjordet.</p>	<p>Det er gjennomført supplerende skredfarevurderinger etter høringsperioden. Vurderingene konkluderer med at Pilegrimsleden vil kunne plasseres trygt på vestsiden av vollen.</p>
<p>Byplansjefen savner illustrasjoner i planbeskrivelsen som viser hvilken istandsetting som planlegges hvor langs hele strekningen på dagens E6, også for områder med skog, beite og tilsåing.</p>	<p>Planbeskrivelsen er supplert med en beskrivelse av prinsipper for tilbakeføring, inkl illustrasjoner i form av prinsipielle snitt.</p>
<p>Anbefaler at det ses på justeringer mellom L2 og L3 langs dagens E6 som harmonerer bedre med historiske avgrensninger av dyrket mark før E6 ble etablert.</p>	<p>I revidert planforslag er det lagt inn ett nytt L3-område rett nord for avkjøringen til Smedsrud, samt at L3-området ved Bratland er noe justert / utvidet. Begge endringene er i tråd med ønsker fra grunneiere og Landbrukskontoret. For optimalisert planalternativ 1 er det i tillegg forutsatt at søndre del av Fåberg skog skal dyrkes opp.</p>
<p>Mener fortsatt at det bør differensieres tydeligere mellom bruk av ulike områder, særlig hvilke områder som kan benyttes til masselagring. Flexibiliteten i bruken av «midlertidige bygge- og anleggsområder» gjør det vanskelig å vurdere omfanget av konsekvenser i disse områdene.</p>	<p>Planbeskrivelsen er supplert med en utdypende tekst for massehåndtering i kap 6.6, spesielt knyttet til tunnelpåhugget og midlertidig lagring av masser der. Det gjøres allikevel oppmerksom på at de endelige valgene gjøres av entreprenøren, men at det skal utarbeides en massedisponeringsplan før arbeidene igangsettes.</p>
<p>I 2015 ble det etablert en ny veilenke langs jernbanen mellom fv 2522.og Vormstuguvegen. Delvis privat og delvis kommunal eid. Traseen utredes som en mulig framtidig bussrute. Byplansjefen anbefaler at veilenken tas inn i med veiformål i plankartet.</p>	<p>Veilenken ble innarbeidet i planforslaget før det ble sendt på offentlig ettersyn/høring. Forholdet ansees som ivaretatt.</p>

<p>Usikker på om notat som drøfter ulike alternativer for Fåberg tunnelen i tilstrekkelig grad svarer ut innsigelsen fra Fylkesmannen. Opptatt av å ta vare på matjord og legge til rette for minst mulig beslag av dyrket mark og mener at jordvern hensynet er godt ivaretatt i alternativ 2.</p>	<p>Nye Veier anser dette som en drøfting. Temaet blir vurdert under hver enkelt innsigelsesmyndighets uttalelse.</p>
<p>Opptatt av at det tilrettelegges for friluftsliv/utfart/fritidsfiske, og mener det må ses på mulige løsninger for å etablere parkering i området rundt Ødegården.</p>	<p>I revidert planforslag er det lagt inn et bestemmelsesområde over eiendommen 182/51. Bestemmelsesområdet gir føringer for at det innenfor arealet skal etableres 4 stk grusede p-plasser for fiske/friluftsliv. Eiendommen eies av Nye Veier og har adkomstrett over 182/5.</p>
<p>Ikke enig i måten skredsikring har blitt løst på i planforslaget. Ikke er hjemmel i pbl til å pålegge grunneier sikringsplikt av veien. Begrepet vernskog skaper forvirring. Det er fylkesmannen som i hht skogbrukslova § 12 kan bestemme vern av skog ved forskrift. Usikker på om vern av skogen er tilfredsstillende for å sikre vegen mot skredfare, jf. utredning fra Skred AS med forslag til tiltak. Et av forslagene er voll langs dagens E6 i Lillehammer kommune. Denne er i planforslaget også foreslått til ny trasé for Pilegrimsleden. Mulig konflikt mellom disse forholdene fremgår ikke i plandokumentene.</p>	<p>Nye Veier er enige i at vernskogbegrepet i dette tilfellet skaper forvirring, og temakartene rettes på dette punktet. Plankart og bestemmelser er revidert med tanke på veieiers nødvendige ansvar for sikring av veien mot ras. Dette er løst ved at skogen som har skreddempende funksjon er vist med hensynssone. Innenfor hensynssonen er det gitt bestemmelse om at nødvendige rettigheter skal sikres før åpning av ny E6. Se forøvrig redegjørelse for forholdet i kapittelet om ras/skred i planbeskrivelsen. Skogen i seg selv er ikke tilstrekkelig for å sikre veien mot skred. Det er i tillegg behov for fysiske skredsikringstiltak i form av f eks skredvoller og fanggjerd. Det er satt av nødvendige arealer til dette i reguleringsplanen.</p>

<p>Undrende til at man etterstreber et så høyt detaljeringsnivå for skredbestemmelsene, når man for andre tema i planen forholder seg til funksjonskrav. Funksjonen det er viktig å ivareta i denne sammenhengen er skredsikring av vegen. Det er vegeiers ansvar å påse at vegen sikres tilstrekkelig mot ras og skred. Hvorvidt dette gjøres gjennom skredvoll, sikringsnett, bevaring av skog eller ved en kombinasjon av ulike tiltak må avklares, men løsningen trenger ikke være detaljert i reguleringsplanbestemmelsene. Opptatt av at ansvaret for sikring tilligger tiltakshaver og ikke grunneier, og mener det bør ses på hvordan dette kan sikres i reguleringsplanen. Dette bør gjøres i samarbeid med NVE.</p>	<p>Se forslagsstillers tilsvar over.</p>
---	--

## 4 Uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger

I dette kapittelet redegjøres det for høringsuttalelsene fra organisasjoner, lag og foreninger.

Hovedinnholdet i tilbakemeldingene har gått på ønske om bedre ivaretagelse av fiske, faunapassasjer og friluftsliv, hensynet til dyrka mark, trafikksikkerhet for gående og syklende langs fylkesveien, arealbeslag av næringseiendom og konsekvenser for nærmiljø og pilegrimsleden i anleggsperioden.

Miljøorganisasjoner peker på at prosjektet gir store negative konsekvenser for klima, naturmangfold og vannmiljø.

Navn	Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
<b>Jordvernalliansen i Innlandet v/ Lars Opsal jr</b>	<p>1. Jordvernalliansen i Innlandet består av en rekke organisasjoner innen landbruk, miljø og fagbevegelse. De arbeider for bevaring av dyrket mark og matjord, og mot en stadig forverring av norsk sjølforsyningsgrad og matsikkerhet. Minner om Nasjonal jordvernstrategi, enstemmig vedtatt av Stortinget i 2015, hvor det nasjonale målet for omdisponering av dyrka mark ble strammet inn fra maks 6000 dekar til maks 4000 dekar. Dette må legges til grunn for alt planarbeid. I Norge er kun 3 prosent av landarealet dyrket mark, mens det er nok av andre arealer å bygge på. Det tar minst 1000 år å danne et ti centimeters lag med matjord, og matjord må anses som en ikke-fornybar ressurs. Nydyrking på dårligere arealer vil ikke gi samme grunnlag for matproduksjon. Jordvernensyn må være førende for de valg som tas i planprosesser. Jordvernalliansen beklager at det ikke har vært mulig å presentere et trasevalg uten tap av dyrka jord.</p> <p>2. Trasealternativ 1 raserer gardsbruket Øygarden. I tillegg til et større beslag av dyrka mark vil anlegget etterlate innklemte jordbruksarealer med dårlig arrondering på begge sider. Det er fare for at disse på sikt går tapt som jordbruksareal. Alternativ 1 bør legges vekk.</p> <p>3. Alternativ 2 fører også til tap av dyrka mark. Jordvernalliansen mener at tunnelen bør forlenges nordover til forbi Øygarden. De viser til at Fylkesmannen i sin innsigelse til planforslaget ved 1. gangs høring krevde en ny konsekvensutredning med et alternativ som ikke beslaglegger mer dyrket mark enn vedtatt alternativ fra</p>	<p>1. Merknaden tas til orientering.</p> <p>2. Det er riktig at alternativ 1 beslaglegger mer dyrka mark enn alternativ 2 og gir en dårligere arrondering. Konsekvensene av dette er belyst i planbeskrivelsen. Det er politikerne i Lillehammer og Øyer som til slutt skal fatte vedtak om hvilket alternativ som skal bygges.</p> <p>3. Ny kunnskap og endret fokus i planleggingsfasen er bakgrunnen for at Nye Veier fremmer et planforslag som avviker fra vedtatt kommunedelplan. Vurderinger gjort i KDP for E6 Vingrom-Ensby er ikke uten videre sammenlignbare med</p>

	<p>Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. Dette er ikke gjort. I stedet er det laget et notat som synliggjør konsekvenser og sammenlikner planalternativ 1 og 2 med tre andre mulige løsninger for tunnel; vedtatt alternativ kort tunnel fra kommunedelplanen (3), lang tunnel fra kommunedelplan (4), og ny mellomlang tunnel (5). Som det framgår i konklusjonen i notatet er alternativ 4 med lang tunnel fra Kommunedelplanen klart best for tema som omhandler veganleggets påvirkning på omgivelsene; dyrka mark, landskap, nærmiljø, natur og kultur. Disse konklusjonene underbygger at det bør bygges lengre tunnel enn det som ligger inne i alternativ 2.</p> <p>4. Alternativt må en se på dagløsninger som reduserer det svært arealkrevende sideterrenget – annet vegareal – nord for tunnelen. Dersom forbygninger eller støttemurer kan redusere arealbeslaget, bør slike løsninger velges selv om anleggskostnaden skulle bli noe høyere.</p> <p>5. Merker seg at det kreves et stort midlertidig beslag av dyrka mark i anleggsperioden. Det er viktig at det kommer en plan for hvordan matjorda håndteres på disse arealene, med detaljerte anvisninger basert på agronomisk fagkompetanse. Å tilbakeføre</p>	<p>vurderinger gjort i reguleringsfasen. Innsigelsen fra Fylkesmannen til 1. gangs høring av reguleringsplanen var basert på beslag av dyrka mark i alt. 1 og 2. Det ble gjennomført et dialogmøte med Fylkesmannen 28.01.20 hvor notatets struktur og tema ble gjennomgått. Det ble da enighet om at notatet ville være tilstrekkelig for å belyse temaet beslag av dyrka mark. Det stemmer at alternativ 4 vil være det beste alternativet for jordbruket siden det ikke beslaglegger dyrka mark, men i den totale vurderingen og i avveilingen mellom alternativer vurderer Nye Veier likevel at kostnadene på dette punktet bør veie tyngst. Opparbeidelse av dyrka mark på Fåberg skog vil også bidra til å redusere tapet av dyrka mark ved alternativ 1 og 2, selv om den nyoppdyrkede jorda ikke vil være like god som matjorda som har vært driftet og holdt i hevd over lang tid, og dermed ikke kan regnes som en fullgod erstatning.</p> <p>4. Arealformålet Annen veigrunn-grøntareal dekker nødvendig sideareal til veianlegget, som rensedbasseng, murer/skråningsutslag, adkomstvei for drift og vedlikehold av tunnel, tekniske installasjoner m.m. Arealet er basert på teknisk tegningsgrunnlag og er ikke laget større enn nødvendig. Prosjektet skal detaljeres ytterligere i prosjekteringsfasen. Da vil arealminimerende løsninger bli vurdert for å redusere det reelle inngrepet. Det er viktig at det i reguleringsplanen settes av tilstrekkelig med arealer for å sikre gjennomføring og drift av anlegget.</p> <p>5. Det er stilt krav til håndtering av matjord som beslaglegges i anleggsperioden. Dette er fastsatt i planbestemmelsene.</p>
--	--	--

	<p>anleggsområde til jordbruksland kan være mer eller mindre vellykket, avhengig av de metoder og teknikker som benyttes.</p> <p>6. Er positive til at planen legger opp til nydyrking av erstatningsarealer. Minner likevel om at nydyrkede arealer ikke på lang tid kan utgjøre en fullverdig erstatning for gammel kulturjord i god hevd. Igjen vil en plan for matjordhåndtering kombinert med innsikt og forståelse hos utførende entreprenør være viktig for det endelige resultatet. Vil også oppfordre til at alt tilgjengelig areal for nydyrking tas i bruk, og ber konkret om at en utnytter potensialet for nydyrking i Fåberg skog i enda større grad.</p>	<p>6. Nye Veier er glad for at Jordvernalliansen er positive til planene for nydyrking. Ved Fåberg skog er avgrensningen av areal for nydyrking basert på prosjektets behov for anleggsområder og tilgang på dyrka mark som kan brukes til nydyrking. Både planalternativ 1 og 2 er optimalisert/revidert for å ivareta jordvern/landskapsbilde på en bedre måte. L4-arealer på Fåberg skog endres til L3 med mulighet for deponi som dyrkes opp etter at deponiet er anlagt.</p>
<p><b>Naturvernforbundet i Oppland v/ Heidi Kristoffersen</b></p>	<p>1. Naturvernforbundet i Oppland, Naturvernforbundet i Lillehammer og Norsk ornitologisk forening, avd. Oppland mener dette er et samfunnsøkonomisk ulønnsomt prosjekt med store negative konsekvenser for klima og natur. En bedre løsning er 2-3 felts vei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t, i dagens trase. Rapporter fra Vegdirektoratet, TØI, og Sintef viser at økt fart gir økt ulykkesrisiko. Midtdeler er nok til å hindre møteulykker.</p> <p>2. Mener tunnelalternativ som går over Ødegårdsjordet er verst på grunn av jordvernhensyn. Det som er av dyrket mark i dag, må i størst mulig grad tilbakeføres til dyrket mark etter</p>	<p>1. Hensikten med prosjektet er å sørge for økt trafikksikkerhet, bedre trafikkavvikling og stimulere til vekst og utvikling i Innlandet. Veiprojektet bidrar til å knytte innlandskommunene i Mjøsområdet med nesten 200 000 innbyggere sammen. Alle alternativene har negativ netto nytte, i hovedsak grunnet kostnader forbundet med bygging og drift, se fagrapport for prissatte konsekvenser. Alle alternativene har nytte for trafikant- og transportbrukere og ulykker. Gjennom en samfunnsøkonomisk analyse etter SVVs håndbok V712 Konsekvensanalyser er prissatte og ikke-prissatte konsekvenser lagt til grunn for en samlet vurdering og rangering mellom alternativene. Den samfunnsøkonomiske analysen ligger til grunn for Nye Veiers anbefaling av alternativ. Alternativet er utredet for 110 km/t i henhold til Nye Veiers mandat for utbygging av E6 på strekningen Moelv - Øyer gitt i proposisjon til Stortinget Prop. 119 S (2018-2019).</p> <p>2. Nye Veier anbefaler at planalternativ 1 vedtas, men det er politikerne i Lillehammer kommune som til slutt fastsetter hvilket alternativ som blir</p>



	<p>anleggsfasen.</p> <p>3. Det må stilles svært strenge krav til at avrenning av forurensning fra sprengstoff og steinpartikler fra ny tunnel ikke skal kunne forurense Mjøsa, Lågen og sideelvene. EU sitt vanndirektiv og forurensningsloven sine krav må legges til grunn.</p> <p>4. Vipe er klassifisert som EN på rødlista. Tidligere bygging i området ved Swixbygget og frem til der ny E6 vil gå inn i tunnel har også redusert mulighetene for vipa til å hekke her. Dette er det viktigste området for hekking for vipe i Lillehammer kommune. Det må stilles krav til stopp i anleggsarbeidet i hekkefasen og at vipa skal berøres minst mulig negativt generelt. I forhold til rødlistearter generelt i området, må det etableres omfattende hensynssoner slik at negativ påvirkning reduseres mest mulig.</p> <p>5. Mye av den naturlige strandsonen rundt Mjøsa er allerede ødelagt. Det må stilles strenge krav til at sprengmassen fra tunnelen i mest mulig grad bare skal brukes til underlag for de nye veibanene og ikke fylles f.eks. i strandsonen for å bli kvitt overskuddsmasse. For å bevare mest mulig biologisk mangfold, må den naturlige strandsonen i størst mulig grad</p>	<p>vedtatt.</p> <p>3. Det skal utarbeides utslippssøknad for anleggsfasen Storhove-Øyer før anleggsarbeidene igangsettes. Her fastsettes grenseverdier for alle utslipp fra anlegget; dette omfatter både drivevannet fra tunnelen og avrenning fra dagsonen (avrenning fra deponiområder, riggområder og generelt gravearbeid/byggegroper). Grenseverdiene blir satt ut fra en miljørisikovurdering av nedstrøms resipient (i dette tilfelle både sidebekker til Lågen og Lågen), dvs. tålegrenser for resipientene og at Vannforskriften/F-loven blir overholdt. Det er Fylkesmannen som skal godkjenne grenseverdiene og gi utslippstillatelse. I tillegg er det et overvåkingsopplegg for å sjekke om dette blir overholdt som byggherre har ansvaret for. Entreprenøren skal sørge for at de avbøtende tiltakene er tilstrekkelig slik at grenseverdiene overholdes. Tiltak mot tilslamming og vassdragsmiljø blir derfor ivaretatt gjennom utslippstillatelsen, selv om ikke konkrete avbøtende tiltak listes i planbestemmelsene.</p> <p>4. I bestemmelsene er det knyttet rekkefølgekrav til at det før oppstart av anleggsarbeid skal utføres befaring og kartlegging for å sikre at anleggsarbeidene ikke forstyrrer hekkingen til Vipe. Opplegg for kartlegging skal detaljeres i YM-planen for bygge- og anleggsfasen, og nødvendig skadereduserende tiltak skal avklares med forvaltningsmyndigheten.</p> <p>5. NV regulerer kun nødvendige arealer for gjennomføring og drift av tiltaket. I planforslaget inngår ikke deponering av masser i naturreservatet og Lågendeltaet.</p>
--	--	--

	<p>bevares. Det må stilles krav om at mest mulig av anleggsmaskinene skal være utslippsfrie og at det arealet som beslaglegges under anleggsfasen blir minst mulig.</p>	
<p><b>Sundgaardens Venner v/ Thorstein Hernes</b></p>	<p>Opptatt av å sikre Smestad Ungdomsskoles adkomst til Sundgarden i kulvert /tunnel/ undergang under E6 ved Fakkeldgården, Storhove. Spesielt viktig i vekstsesongen for hagebruket på Sundgarden, siden det er barna som driver hagebruket. Siden området ved tunnelinnslaget vil bli berørt i hele anleggsperioden, er det viktig at Pilegrimsleden blir ført under ny E6 allerede i første fase, slik at adkomsten under E6 ved Vormstuguvegen er klar til våronna i Sundgarden allerede våren 2021.</p> <p>Det eneste alternativet til å opprettholde tunnel under E6 i anleggsperioden for elevene, er gang og sykkelstien langs Hovearmen ned til Gausdalsvegen. Der må elevene krysse en usikra avkjøring fra E6! Fra Gausdalsvegen må elevene opp Vormstuguvegen, over privat eiendom Vormstuguvegen 65 &amp; 67 /Hoveløkken for å komme seg til Sundgaardsadkomsten langs Pilegrimsleden fra nedsiden av jernbanen.</p> <p>Adkomsten over Hoveløkken må ev. sikres, hvis ikke alternativ 1 blir valgt. Sundgaardens Venner ønsker dermed det samme som Pilgrimsleden, at tunnelen under E6 ved Vormstuguvegen allerede blir etablert umiddelbart i oppstarten av tunnelarbeidet. Dette sikrer Pilegrimsleden, lokalt friluftsliv og elevenes adkomst til Sundgarden.</p>	<p>Nye Veier kan ikke love at undergangen under E6 vil bli åpen for allmenn ferdsel før hele anlegget er ferdigstilt. Årsaken til dette er at området ved Storhove vil være et av de mest sentrale områdene for anleggsgjennomføringen gjennom hele perioden, fra start til slutt. Adkomst til vestsiden av E6 og til Sundgarden vil måtte skje via Gausdalsarmen og Vormstuguvegen.</p> <p>Sundgården ligger langs Pilegrimsleden. Som en del av justert planforslag vil midlertidig bygge- og anleggsområde mellom dagens E6 og jernbanen bli redusert slik at Pilegrimsleden ikke blir berørt i dette området. Det blir også stilt krav om at midlertidige omlegginger skal godkjennes av Innlandet fylkeskommune.</p>

<p><b>Fåberg Grendeutvalg v/ Kristian Dahl</b></p>	<p>1. Tunnelalternativ lengst øst bør velges for å spare mest mulig dyrket mark.</p> <p>2. Sikre at de myke trafikantene gis god og sikker framkommelighet i utbyggingsfasen. Trafikk og støy på lokalvegen i utbyggingsfasen må gjøres trafiksikker og støv og støyplager må reduseres mest mulig.</p> <p>3. Planlegge for at det kan bygges gang- og sykkelvei langs hele strekningen fra Storhove til Granerudmoen.</p>	<p>1. Valg av tunnelalternativ vedtas av Lillehammer kommune som er planmyndighet.</p> <p>2. NV søker å unngå bruk av eksisterende fylkesvei for anleggstrafikk og omkjøringsvei så langt dette er mulig. Endelige løsninger for trafikkavvikling vil bli videre vurdert og detaljert i anleggsfasen. Tiltak for å hindre miljølemper fra anleggsvirksomheten skal inngå i YM-plan for byggefasen jf. krav i reguleringsbestemmelsene knyttet til midlertidige bygge- og anleggsområder. Reguleringsbestemmelsene stiller også krav om at god og trafiksikker framkommelighet for gående og syklende på strekningen skal opprettholdes i hele anleggsfasen. Gang- og sykkelveier skal etableres uten unødig omvei og unødig stigning.</p> <p>3. Trafiksikkerheten for gående og syklende langs fylkesvei 2522 mellom Storhove og Granerudmoen er vurdert med utgangspunkt i dagens trafikkbelastning langs fylkesveien. Vurderingen viser at det allerede i dag eksisterer et behov for gang- og sykkeltiltak på store deler av strekningen, uavhengig av planene om ny E6. Det er gjennomført trafikkberegninger som viser hvordan ny E6 påvirker trafikkbelastningen for fv. 2522. Resultatet viser at E6 tiltaket gir mindre trafikkøkninger på lokalvegnettet og vil ikke utløse behov for gang- og sykkeltiltak. Dette gjelder hele strekningen, med unntak av Ensby – Granrudmoen, dersom det blir kryss ved Ensby. På strekningen Storhove-Fåberg (Brunlaugbakken) eksisterer det allerede i dag et eget tilbud for myke trafikanter. Fra Brunlaugbakken og ca. 500 meter nordover er det boliger langs fylkesveien og ingen tilbud til myke trafikanter. Trafikkbelastningen er lav, og</p>
--	--	---

	<p>4. Dagens Ensby-kryss beholdes og kryss ved Midtskog bygges ikke.</p> <p>5. Det sikres god framkommelighet ned til Lågen nord for tunnelen langs hele strekningen.</p> <p>6. Massedeponi på Skog gård påføres matjord og dyrkes opp</p>	<p>det er dermed ikke et klart behov for tiltak, men strekningen er skolevei. Videre nordover fra Fåberg til kommunegrensa/Ensby vil planforslaget innløse eiendommene på strekningen, og strekningen er ikke lenger aktuell som skolevei. Den anses derfor at behovet for gang/sykkeltiltak langs denne strekningen er redusert ift dagens situasjon. Videre nordover på strekningen Ensby-Granrudmoen er det avsatt arealer for en fremtidig regulering av gang- og sykkeltiltak langs eksisterende fylkesvei, markert med H710_1 på plankartet. Nye Veier har varslet oppstart for dette planarbeidet med planlagt 1. gangsbehandling i Øyer kommune før endelig vedtak av reguleringsplan for E6 Storhover-Øyer.</p> <p>4. Valg av kryssløsning på Ensby eller Midtskog vedtas av Øyer kommune som er planmyndighet.</p> <p>5. Planbeskrivelsen er supplert med en omtale av tilrettelegging for fiske og friluftsliv, herunder adkomst til Lågen. I det reviderte planforslaget er det lagt inn ett bestemmelsesområde for eiendommen 182/51 med krav om at det skal etableres 5 enkle grusa parkeringsplasser innenfor bestemmelsesområdet, samt at det også legges inn bestemmelsesområde med krav om at det etableres 2 enkle grusa parkeringsplasser mellom E6 og jernbanen ved Midtskog. Videre justeres bestemmelsene for Lillehammer kommune slik at det legges opp til en 1 m bred gruset sti på vestsiden av viltgjerdet fram til kommunegrensa.</p> <p>6. Både planalternativ 1 og 2 er optimalisert/revidert for å ivareta jordvern/landskapsbilde på en bedre måte. L4-arealer på Fåberg skog endres til L3 med</p>
--	--	--

	<p>7. Støy må beregnes og tiltak gjennomføres på boliger langs Hunderfossvegen fra avkjøring til Øvre Dal og nordover mot Norsk Vegmuseum. Det samme gjelder område ved tunnelinnslaget i sør - boliger i Balberglia må støyberegnes og tiltak gjennomføres.</p>	<p>mulighet for deponi som dyrkes opp etter at deponiet er anlagt.</p> <p>7. Revidert støyrapport har gjennomført støyberegninger. Hus som ligger i rød eller gul støysone vil få tilbud om lokale støyskjermingstiltak slik at kravene i T-1442 ivaretas. Lokale skjermingstiltak er tiltak på husets fasade slik at grenseverdier for innendørsstøy ikke overskrides. I tillegg vil huseierne tilbys tiltak for å skjerme en uteplass, slik at også denne uteplassen får støy som ligger innenfor de angitte grenseverdiene i retningslinjen. Det vil gjøres en egen beregning av behovet for lokale støyskjermingstiltak i prosjekteringsfasen, hvor også tiltakene vil detaljeres. Oppfølging av støytiltak er ivaretatt i planbestemmelsene</p>
<p><b>Lågen fiskeelv, sone 1 SA v/Oddgeir Jørstad</b></p>	<p>1. Viser til merknad ved 1. gangs høring og møte med NV 21.1.20 hvor det ble gjort rede for konsekvenser av ny E-6 for tilgang til Lågen og fiskeplasser, samt foreslått ny adkomst, parkeringsplasser og nye erstatningsstier. Mener forslag til avbøtende/kompenserende tiltak for fiske og friluftsliv ikke er tilfredsstillende håndtert i revidert planforslag. Det er i første rekke dagens adkomst til fiskeplassen Hølsaundet og Sanna i Øyer som reguleringsplanen ikke erstatter på en akseptabel måte. Hølsaundet og Sanna er en gammel fiskeplass for storørret og lågåsild. Gården Ensby (gnr. 1 bnr. 1 i Øyer) har naust her. Dette er et av de siste stedene der det er fisket lågåsild med stangerhov og stokkhov fra båt. Plassen er svært populær for sportsfiskere. Eneste adkomst i dag er parkering ved FV312 rett nord for Isakstua og kommunegrensa og så gangsti ned til Lågen. Den første strekningen av stien følger en gammel veg. Parkeringsplassen har plass til 4-5 biler og er anlagt nettopp på grunn av adkomsten til Hølsaundet. Dagens P-plass og sti ned til elva er vist på vedlagte kart. Ny E-6 kommer rett over både parkeringsplassen og stien. Det blir ikke mulig å komme ned til Hølsaundet og Sanna uten at det blir anlagt en ny parkeringsplass og adkomstveg lenger</p>	<p>1. Avbøtende/kompenserende tiltak for fiske og friluftsliv i revidert planforslag som følge av innspillet er gjort rede for i punkt 5 nedenfor.</p>

	<p>sør. På grunn av terrengforholdene nord for Hølsaugget, er eneste alternative adkomst til fiskeplassen sørfra. Etter anlegg av ny E-6 og tilhørende viltgjerde på vestsiden av jernbanelinja, må ny sti bli langs med dette viltgjerdet. Dagens P-plass må erstattes med en ny P-plass, og Lagens Fiskeelv sone 1 SA foreslår at den legges på det planlagte massedeponiet, der adkomstvegen til Bergesvea (gnr. 182 bnr. 5 i Lillehammer) kommer ned mot jernbanelinja. Fiskere og turgjengere kan da gå over til vestsida av jernbanelinja og videre nordover.</p> <p>2. I planbestemmelsene punkt 2.10 heter det bare at: «Det skal etableres en enkel tursti langs etter viltgjerdet på siden mot Lågen, der det er gjennomførbart uten behov for ytterligere gjerde, terrenginngrep eller konstruksjoner.» I planbeskrivelsen punkt 6.9 heter det: «Tilgjengelighet på tvers av veianlegget blir bedre der E6 legges i tunnel forbi Fåberg og eksisterende E6 tilbakeføres til LNF-formål. Nord for tunnelen vil tilgjengelighet for fiskere og andre friluftslivsinteresserte opprettholdes som i dag (dvs. ved bruk av fylkesvei/atkomstvei som krysser over/under E6). Etter forslag fra lokale fiskeinteresser legges til rette for etablering av en enkel sti på utsiden av viltgjerdet der det går på utsiden av jernbanen langs Lågen jf. krav i planbestemmelsene. Dette vil bidra til at ferdsel oppover og nedover langs elva blir enklere.»</p> <p>Denne påstanden er vi ikke enig i. For det første må fiskere og friluftsfolk fortsatt få muligheten til å sette fra seg bilen. For det andre blir ny sti til Hølsaugget og Sanna nødvendigvis lenger enn i dag, og sist men ikke minst: Det blir ikke mulig å anlegge ny sti langs med viltgjerdet uten å gjøre noen terrenginngrep. Det går greit de første to til tre hundre meter, men så er terrengforholdene slik at det må gjøres inngrep for i det hele tatt å komme fram. Nye Veier AS ser ut til å forsøke å erstatte dagens adkomst med en ny sti som ikke krever grunneiers tillatelse. Det er ikke mulig å anlegge ny sti vest for jernbanelinja uten å hogge trær og stedvis planere grunnen.</p> <p>3. Noe av årsaken til for enkel og mangelfull beskrivelse av avbøtende tiltak for fiske og friluftsliv, antar vi er mangelfullt digitalt kartgrunnlag og manglende befarings i området. Dagens</p>	<p>2. Se punkt 4 og 5 nedenfor.</p> <p>3. Se punkt 5 nedenfor.</p>
--	--	--

	<p>sti ned til Hølsaundet, Sanna og naustet er ikke avmerket i de digitale kartene, men ligger inne på Økonomisk Kartverk (ØK) fra 1978. Se eget vedlegg. (Vi gjør også oppmerksom på at bruket vest for jernbanelinja heter Bergesvea 182/5, mens Ødegården 182/1 er jordet øst for jernbanelinja). På vedlagte kart er både dagens P-plass og sti og forslag til ny P-plass og sti lagt inn. Ny P-plass og sti blir liggende i Lillehammer kommune. Begge kommuner bes derfor behandle vår merknad.</p> <p>4. I Oppland Fylkeskommune sin uttale til planprogrammet for reguleringsplanen Storhove-Øyer av 12.4.19, gjør de oppmerksom på at virkningene for friluftslivet ikke er beskrevet (side 3 i merknaden). Det mener vi nå må rettes opp ved at friluftsliv og adkomst til fiskeplasser blir omtalt, og ikke bare traseen for Pilegrimsleden. Adkomsten til fiskeplassene må være minst like god etter anlegg av ny E6, som det den er i dag. Hvis ikke, antar vi grunneier og/eller Lågen fiskeelv kan kreve erstatning for tapt fiske.</p> <p>5. Foreslår følgende reguleringsbestemmelser (Lillehammer kommune):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det anlegges ny parkeringsplass på planlagt massedeponi ved Ødegården, rett øst for jernbaneplanovergangen til Bergesvea. Plassen dimensjoneres for fem biler. Se eget kartvedlegg. (Antar Statens Vegvesen blir eier av massedeponiet).</li> <li>• Fra Bergesvea 182/5 og nordover til eksisterende gangsti ned til Hølsaundet og Sanna i Øyer kommune, anlegges det ny gangsti vest for jernbanelinja, langs med planlagt viltgjerde. Gangstien skal være minst 1,0 meter bred og opparbeides ved planering av terrenget der det er nødvendig. Nye Veier/Statens Vegvesen erverver bruksrett til ny gangsti fra de berørte grunneiere. Ny parkeringsplass og ny gangsti ber vi om blir lagt inn i plankartet.</li> </ul> <p>6. Når det gjelder adkomst til Lågen fra Ensbykrysset og nordover til Hunderfossen, gir vi egen uttalelse til Øyer kommune.</p>	<p>4. Som følge av innspillet er planbeskrivelsen supplert med en omtale av tilrettelegging for fiske og friluftsliv.</p> <p>5. NV takker for konkret innspill for etablering av p-plasser ved jernbaneovergangen ved Ødegården. NV har ervervet eiendommen 182/51 og har lagt inn et bestemmelsesområde for eiendommen om at det skal etableres 5 enkle grusa parkeringsplasser innenfor bestemmelsesområdet. Videre justeres bestemmelsene for Lillehammer kommune slik at det legges opp til en 1 m bred gruset sti på vestsiden av viltgjerdet fram til kommunegrensa.</p> <p>6. Innspillet behandles under innspillet som er gitt i til Øyer kommune.</p>
--	--	--

<p><b>Pilegrimssenteret Dale-Gudbrand v/ Per Gunnar Hagelien</b></p>	<p>Positiv til valgt løsning gjennom Lillehammer kommune og glad for at deres innspill er tatt inn i reguleringsplan. Viktig at traseen er ivaretatt gjennom Storhove/ Fakkeldgården via Vormstugguveien mot Fåberg er viktig. Foreslått trase fra Fåberg nord til kommunegrense Øyer er tilfredstillende hvis hensynsone legges rundt pilegrimsleden og man velger en god adkomst til ny trase på gamle E6, dette gjelder spesielt stigning. Viktig å ivareta Pilegrimsleden-Gudbrandsdalsleden under anleggsperioden og ta denne inn i YM plan. Viktig at adgang til kulturminne Sundgarden ivaretas samt sikre opplevelsen og kulturminnene da pilegrimsleden er en nasjonal opplevelses- og kultursti. Positivt at det foreligger spesifikke skredfarevurderinger for pilegrimsleden. Ser frem til tett dialog for å finne gode løsninger i prosjektet. Viser til dialogmøte den 23 april 2020 samt innspill fra Innlandet Fylkeskommune</p>	<p>Føring for utforming av Pilegrimsleden ivaretas i revidert estetisk oppfølgingsplan. I revidert planforslag er midlertidig bygge- og anleggsområde langs Pilegrimsleden ved Storhove begrenset slik at det ikke omfatter dagens trase for Pilegrimled mellom dagens E6 og jernbanen. det betyr at at vegetasjonen og dagens opplevelseskvaliteter langs pilegrimsleden kan ivaretas i dette området. Videre er hensynssonen ved Ødegården, fra Fåberg skog og opp til dagens E6, justert for å ivareta muligheten for å kunne etablere en led med gode stigningsforhold. Der inngrep i pilegrimsleden blir nødvendig i anleggsperioden er det i bestemmelsene stilt krav om istandsetting/revegetering av kantsoner for å sikre opplevelsesverdi langs leden samt at bestemmelsen om hensynssone H530 er presisert for å sikre god framkommelighet langs leden der den ligger inne i midlertidig bygge- og anleggsområde. Pilegrimsleden er også omtalt i YM-plan.</p>
--	--	---



<p><b>Norges Jeger og Fiskerforbund i Oppland</b></p>	<p>1. Mener planforslaget vil være ugunstig i forhold til trekkmuligheter for vilt og fragmentering av viltets leveområder på grunn av:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- barriereeffekten av viltgjerder langs E6 og jernbane</li> <li>- bruk av tunneltak på ny E6 til viltovergang som vil kanalisere viltovergangene til et område i Gudbrandsdalslågen som periodevis ikke er egnet pga vannstand- / isforhold nedstrøms Hølsauget (tunnelutløp fra Hunderfossen Kraftverk)</li> <li>- tettstedbyggelsen på Fåberg og terrengforholdene langs Gudbrandsdalslågen som forsterker effektene.</li> </ul> <p>2. For å opprettholde viltets trekkmuligheter og hindre fragmentering av viltets leveområder ønskes en viltovergang over ny E6 og jernbane lengre nord (område Ensby-Midtskog). Her er vannstand og isforhold i Gudbrandsdalslågen gunstigere for viltkrysning. Viltovergangen vil da ligge i det området hvor hovedmengden av vilt oppholder seg og krysser i dag. I tillegg må områdene sør og nord for viltovergangen sikres med viltgjerder som hindrer at dyr kommer inn på vei/bane.</p>	<p>1. Det er planlagt viltgjerder på begge sider av E6 for å hindre påkjørsel av vilt på E6. Det vil i revidert planforslag tilrettelegges for en viltpassasje under E6- brua over Sagåa. Se pkt. 2 nedenfor. I planområdets søndre del (Lillehammer kommune) vil E6 i tunnel og gjengravning/tilbakeføring av dagens E6 til LNF, fjerne E6 som barriere for viltet på tunnelstrekningen.</p> <p>2. Ved utskifting av brua over Sagåa vil Nye Veier legge tilrette for kryssing for vilt. I planen legges det inn et generelt krav om uthopp alle steder hvor vilt kan finne veien inn mellom viltgjerdene. Det stilles krav om bruk av viltfaglig kompetanse og dialog med kommunen ved plassering av uthopp. I bestemmelsene legges det inn krav om et frittromsprofil for kulvert for Sagåa samt krav om at brua skal etableres slik at det blir et repos på sørsiden av elva, der folk og småvilt kan passere. Se også kap. 6.9 i planbeskrivelsen.</p> <p>Viltgjerdenes plassering er ikke vist i plankartene, men er synlige i teknisk plan. Videre er det nedfelt i bestemmelsene at viltgjerdenes endelige plassering skal fastsettes i prosjekteringsfasen og være i tråd med plassering som angitt i Nye Veiers estetiske veileder datert 15.2.2018. Det er også stilt krav om at viltgjerdes plassering, særlig i tilknytning til tunnelportalene og kryssområder, skal fastsettes i samråd med landskapsarkitekt og kommunal viltfaglig kompetanse. Viltgjerde langs jernbanen skal settes opp i samråd med Bane Nor. Der terrenget fra Lågen og opp til jernbanen i seg selv utgjør en barriere for viltet er det ikke nødvendig å etablere viltgjerde.</p>
---	---	--

## 5 Uttalelser fra privatpersoner

I dette kapitlet behandles høringsuttalelsene fra privatpersoner.

Berørte naboer er bekymret for økt trafikkstøy som følge av tiltaket og er opptatt av at det blir gjennomført støyreducerende tiltak på eiendommene deres. Noen av høringsuttalelsene mener at planens arealdisponering må optimaliseres slik at tiltaket tilbakefører mest mulig dyrka mark.

Navn	Oppsummering Forslagsstiller	Kommentar Forslagsstiller
<b>Harald Fagerhaug</b>	Gjelder Gudbrandsdalsvegen 423 som blir liggende over tunnelportalen. Lurer på om det blir gjort tiltak slik at støy og vibrasjoner fra trafikk ikke vil gjøre huset ubeboelig.	Huset ligger i rød støysone jf. støyrapport. Boligen vil få lokale støyskjermingstiltak, slik at kravene i T-1442 ivaretas. Lokale skjermingstiltak er tiltak i husets fasade for å nå grenseverdier for innendørsstøy og tiltak for å skjerme en lokal uteplass ned til grenseverdiene. Det gjøres i en egen beregning av behovet for og detaljering av lokale støyskjermingstiltak i forbindelse med utbyggingen. Kravet er ivaretatt i planbestemmelsene.  Totalentreprenør skal dokumentere at kravene til vibrasjoner er overholdt. Dette skal gjøres ved et utvalg av representative vibrasjonsmålinger. Valget av områder for vibrasjonsmåling skal gjøres på bakgrunn av en vurdering av hvor vibrasjoner vil være mest belastende. Vibrasjonsmålinger over tunnel skal inngå i utvalget av representative vibrasjonsmålinger, så lenge tunneldrivingen pågår.
<b>Karl Thomas Normann Tvette</b>	Foreslår navneendring av Fåberg tunnelen til "Gudbrandsdalsporten". Tunnelen vil ligge lengst sør i Gudbrandsdalen før Lillehammer.	Det må opprettes navnesak som skal behandles av Kartverket og Lillehammer kommune. Endelig vedtak fattes av Kartverket etter kunngjøring og høring.

<b>Arne Hovland</b>	Ønsker å gjenbruke takstein fra de to sørligste husene som skal innløses på Fåberg nord rett sør for grensen mot Øyer. Tar ned taksteinen for egen risiko og arbeid.	Nye veier er forpliktet til en forsvarlig håndtering av avfall, både med hensyn til helse, miljø og sikkerhet. Ansvaret for bla riving og forsvarlig avfallshåndtering blir overlatt til totalentreprenør og regulert gjennom en kontrakt. Det er dessverre ikke anledning for privatpersoner å bistå med sanering av bygningsdeler.
<b>Arne Haave</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Foreslår en justering av gs-veg (nærmere fylkesveg) fra eksisterende bru som skal rives og til bussholdeplass ved Nordhåve for å mest mulig dyrka mark.</li> <li>2. Oppfyllingshøyde for ferdig terreng i nivå med trafo, og videreføres sørover mot området ved fjernet bru. Mulig innkjøring til jordet ved busslomme på fylkesveg. Dette vil gi plass til mye overskuddsmasse og gi ett bra og stort jorde for matproduksjon i etterkant. Ber om å bli hørt/være med på denne prosessen.</li> <li>3. Ønskelig med gatebelysning langs GS-veg når E6 blir borte. Når E6 fjernes blir det mørkt i området, NV bør drøfte dette med veieier Innlandet fylkeskommune. Føler dette ikke er godt nok svart ut av NV hittil.</li> <li>4. På Ødegårdsjordet er det ønskelig med oppdyrking av erstatningsareal for areal som går tapt i prosjektet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gang- og sykkelveien er regulert noe nærmere fylkesveien enn den ligger i dag fordi den ligger regulert slik i den gjeldende reguleringsplanen i området. Nye veier vil gjøre de tilpasninger som er nødvendige for å få fjernet dagens bru og lagt fylkesveien inkl. G/S-vei på ny fylling. Nye veier vil utover dette ikke legge om G/S-veien mer enn det som er nødvendig for nevnte tilpasninger.</li> <li>2. Arealet skal gis god arrondering og møte G/S-veien på en naturlig og hensiktsmessig måte. Grunneier vil bli involvert i prosessen.</li> <li>3. Det er ikke lagt opp til at gang- og sykkelveien blir belyst som en del av dette prosjektet fordi fylkesveien ikke er en del av E6-prosjektet. Nye veier vil ta opp saken med Innlandet Fylkeskommune som er veieier for fylkesveien.</li> <li>4. Både planalternativ 1 og 2 er optimalisert/revidert for å ivareta jordvern/landskapsbilde på en bedre måte. L4-arealer på Fåberg skog endres til L3 med mulighet for deponi som dyrkes</li> </ol>

	<p>5. Håper NV fortsatt vurderer ny adkomst på vestsiden av jernbane til 175/1 for tømmertransport. Dette er beste løsning for grunneier og helheten for området (sammenhengende område) etter at prosjektet er ferdig utbygd.</p>	<p>opp etter at deponiet er anlagt. Eierforholdene rundt disse arealene blir ikke regulert i reguleringsplanen, men vil løses i grunnervvervsprosessen.</p> <p>5. Nye veier har vurdert muligheten for å legge tilrette for en slik adkomst. Etter en konkret vurdering er prosjektet ikke videreført i denne reguleringsplanen fordi det viste seg å være mer komplisert enn først antatt.</p>
<p><b>Erik Smidesang</b></p>	<p>Tilbakeføring av eksisterende E6 for Bratland Gnr 180/5 og 178/59</p> <p>1. Ønsker at eiendomsgrensen i nord blir tilsvarende før dagens E6 ble bygget for å sikre tilgang til og mulighet for å skjøtte et areal som ble svært vanskelig å drive etter bygging av dagens E6.</p> <p>2. På side 68 i høringsnotatet er det vist til at arealer som i dag er E6 skal tilbakeføres som dyrka mark, og at dette gjelder områdene ved Nord Hove og Bratland. Dette er i tråd med det som har vært spilt inn tidligere i prosessen og det som ble sagt på folkemøtet den 28.04.2020. Ut fra kartet som ligger i medvirkningsportalen til Nye Veier (parsell Storhove-Øyer, landskapsplan E6) ser det imidlertid ut til at dette allikevel ikke gjelder arealet som hørte Bratland til. På kartet står det at arealet skal «gjenfylles og revegeres» og tilsås med grasbakke, og ikke reetables jorde. Før byggingen av E6 var arealet fra bekken og sørover klassifisert som fulldyrket jord. Mener arealet skal tilbakeføres til slik det var, nemlig fulldyrket jord. Fulldyrket jord er jordbruksareal som er dyrka til vanlig pløyedybde, og kan benyttes til åkervekster eller til eng, og som kan fornyes ved pløying. Flyfoto fra 1968 viser at jordbruksarealet gikk ned til eiendommens bebyggelse. Dette arealet var det arealet som ga best avling på eiendommen. Arealet ovenfor er fulldyrket jord og nedenfor var det også fulldyrket før E6 kom. Det er ikke ønskelig å få et areal imellom som ikke er drivbart på samme</p>	<p>1. Overføring av eiendom/makeskifte vil bli vurdert i grunnervvet. Det er Nye veiers intensjon at arealet der eksisterende E6 ligger vil bli overført til eiendommen Bratland.</p> <p>2. På plankartet er deler av arealet der eksisterende E6 ligger, regulert til tilbakeføring til dyrka mark (L3). Nye veier ønsker å tilrettelegge for et mer sammenhengende jordbruksareal, og vil utvide arealer for dyrka mark angitt L3 på plankartet i tråd med grunneiers ønske. Tegninger i medvirkningsportalen (O-tegninger i tegningsheftet) er ikke oppdatert, og tilsåing til grasbakke stemmer ikke med tiltenkt arealbruk. I planbeskrivelsen vil det suppleres med skisser og temakart som viser hvordan arealene skal opparbeides. Forøvrig skal dyrka mark tilbakeføres / bygges opp etter en fastsatt plan jf. krav i reguleringsbestemmelsene. Bruk at matjorda fra støyvollen til tilbakeføring til dyrka mark vil vurderes som en del av</p>

	<p>måte. Det er ønskelig å få reetablert et ensartet sammenhengende jordbruksareal. Matjord fra bygging av dagens E6 er lagret som støyvoll mot gårdstunet. Jorda er vår, og vi har tidligere sagt at denne jorden kan benyttes i tilbakeføringen. Dette er imidlertid kun aktuelt dersom arealet tilbakeføres til fulldyrket jord.</p> <p>For arealet nord for bekken, som tidligere var beite, er de enige i at det sås grasbakke.</p> <p>På tross av de ulemper som E6 medfører, har jordbruksarealet hele tiden vært drevet og holdt i hevd. Selv om eiendommen er liten og jordbruksarealet er bratt, ønsker også neste generasjon fortsatt å drive landbrukseiendommen aktivt, og ivareta kulturlandskapet. Neste generasjon har for øvrig kjøpt skog for at eiendommen skal få større driftsgrunnlag. Dagens E6 fikk store konsekvenser for eiendommen og håper at det nå er mulig å få tilbake den eiendommen Bratland en gang var.</p>	<p>detaljeringen senere i prosessen.</p>
<p><b>Svein Ensrud v/ adv Thallaug</b></p>	<p>Grunneier på gbnr. 186/5 protesterer på at området vest for Gudbrandsdalsvegen beslaglegges til midlertidig bygge- og anleggsområde, og ber om at dette tas ut av planforslaget. Det har vært interessenter som ønsker å erverve området, som i kommuneplanen er avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting. I grunnervvervsforhandlingene vil det bli gjort gjeldende at påregnelig utnyttelse i anleggsfasen ville ha vært salg til utbyggingsformål.</p>	<p>Avsatt areal til midlertidig bygge- og anleggsområde er nødvendig for gjennomføring av tiltaket. Erstatning for arealbeslaget vil bli vurdert i grunnervvervsprosessen etter at planen er vedtatt.</p>
<p><b>Magnar Johannessen</b></p>	<p>1. Etterlyser begrunnelse på hvorfor ikke alternativ der avlastet E6 (nå dagens E6) mellom Nord-Hove gård og Ensby-krysset benyttes som lokalveg og avlastet E6 og Gudbrandsdalsvegen kobles sammen med en rundkjøring ved Nord-Hove gård. E6 sør for Nord-Hove tilbakeføres til dyrket mark og natur. Standard på Gudbrandsdalsvegen fra Fåberg - Ensby må heves for å benyttes som en mer trafikkert lokalvei på strekningen og det må i tillegg bygges en gang- og sykkelvei på strekningen da mange i Lillehammer benytter denne som treningsvei på sykkel og</p>	<p>1. Tiltaket skal legge til rette for ny E6. Behov for en standardøkning av fylkesveien med nytt kryss ved Nord-Hove gård er ikke utløst av E6-prosjektet, og kostnadene knyttet til en slik oppgradering vil ikke være samfunnsøkonomisk lønnsom ut i fra Nye Veiers ståsted. Fra Fåberg til kommunegrensa/Ensby vil planforslaget innløse eiendommene på strekningen,</p>

	<p>rulleski.</p> <p>2. Mener tilbakeføring av dagens E6 til landbruks-, natur og friluftsmål (LNF) har liten gevinst da store deler av E6 ligger i en bratt skråning. Regner med at etableringskostnadene er høye og må utføres i en periode etter at ny E6 er ferdig. Mener forslaget er bra for Fåberg-grend og Lillehammer og kostnadsbesparende da dagens E6 vil gi en nesten ferdig lokalvei på strekningen av høy standard samt at det forenkler utfordringen med gang- og sykkelvei på strekningen.</p>	<p>og strekningen er av den grunn ikke lenger aktuell som skolevei. Det anses derfor at behovet for gang/sykkeltiltak langs denne strekningen er redusert ift dagens situasjon.</p> <p>2. Arealet der dagens E6 ligger vil fylles opp med overskuddsmasser fra prosjektet og på best mulig tilpasse seg det skrånende terrenget. Unntaket gjelder rett øst for Fåberg hvor det av hensyn til skred og ras er nødvendig at dagens terrengform ikke endres. Bruk av arealet til LNF-områder vil også gagne landbrukseiendommene som fikk sine arealet fragmentert da dagens E6 i sin tid ble bygget.</p>
--	--	--

## 6 Vedlegg

### 6.1 PDF alle mottatte innspill \_Lillehammer kommune



«MOTTAKERNAVN»

«ADRESSE»

«POSTNR» «POSTSTED»

«KONTAKT»

Saksbehandler, innvalgstelefon

Runa Bø, 61 26 60 54

## Lillehammer og Øyer kommuner – reguleringsplan for E6 Storhove - Øyer – statlige innsigelser ved høring

Vi viser til brev av 19. mars 2020 med andre høring av reguleringsplan for E6 Storhove - Øyer (delstrekning Lillehammer) og til brev av 26. mars 2020 med første høring av reguleringsplan for E6 Storhove - Øyer (delstrekning Øyer).

### Generelt om samordning av statlige innsigelser til kommunale planer

Kommunal- og moderniseringsdepartementet innførte i brev av 22. desember 2017 samordning av statlige innsigelser til kommunale planer som en fast ordning. Vi viser til [www.planoppland.no](http://www.planoppland.no). Ordningen innebærer at innsigelser fremmet av statlige myndigheter kommer samordnet fra Fylkesmannen til kommunen. Planfasen etter at innsigelse er fremmet påvirkes ikke av ordningen, men kommunene og innsigelsesmyndighetene oppfordres generelt til å arbeide aktivt for å avklare innsigelsene lokalt. Dersom partene ikke kommer til enighet legges saken fram for mekling.

### Innsigelser til begge delstrekninger:

**Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)** har fremmet innsigelse pga. manglende utredning og innarbeiding av tiltak knyttet til:

- vannhåndtering, av hensyn til *flom, overvannshåndtering og drenering*
- forebygging av naturfare, av hensyn til *skred*
- vassdragsinngrep, av *allmenne vassdragshensyn*

**Fylkesmannen i Innlandet** har fremmet innsigelse til:

- at reguleringsplanen ikke gir nødvendige avklaringer på vassdragsområdet, av *vassdragshensyn*
- ROS-analysen for manglende behandling av forurenset masse og manglende vurdering av restrisiko for jord- og flomskred sett i sammenheng med kombinasjoner av ulike risikoreduserende tiltak, av hensyn til *samfunnssikkerhet og beredskap*
- planbestemmelsene om overvann, grunnvann, flom og skred av hensyn til *samfunnssikkerhet og beredskap*
- manglende planbestemmelse om forurensa masser, av *forurensningshensyn* og av hensyn til *samfunnssikkerhet og beredskap*





- manglende hensynssone for radon i plankartet, av hensyn til *samfunnssikkerhet og beredskap*

### Innsigelse til delstrekning Lillehammer:

**Fylkesmannen i Innlandet** har fremmet innsigelse til:

- reguleringsplanens alternativ 1 forbi Ødegården ut fra *jordvern- og landskapshensyn*
- reguleringsplanens alternativ 2 forbi Ødegården slik det foreligger ut fra *jordvern- og landskapshensyn*. Innsigelsen kan imøtekommes dersom tilstrekkelige avbøtende tiltak innarbeides

### Vurdering

Fylkesmannen viser til at det har vært utstrakt dialog med regionale myndigheter om planarbeidet, særlig om Lillehammer-strekningen, og at mange innsigelser nå er avklart.

Flere av de resterende innsigelsene er begrunnet i manglende utredninger og/eller at plankart med bestemmelser ikke gir tilstrekkelig sikring av nasjonale eller viktige regionale hensyn. Dette er forhold som ikke er gjenstand for samordning. Mange av innsigelsene fra NVE og Fylkesmannen er også overlappende.

Innsigelsene er begrunnet og innsigelsesgrunnlag går fram av vedlagte høringsuttalelser. Fylkesmannen oversender innsigelsene til kommunen for videre behandling, og oppfordrer til dialog med regionale myndigheter om hvordan innsigelsene kan imøtekommes/løses.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)  
kommunal- og samordningsdirektør

Runa Bø  
fagdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Vedlegg:

- 1 Høringsuttalelse fra NVE
- 2 Høringsuttalelse fra FMIN - Øyer
- 3 Høringsuttalelse fra FMIN - Lillehammer

Kopi til:

Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR
Nye Veier AS	Vangsveien 73	2317	HAMAR
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst	Postboks 4223	2307	HAMAR

Mottakerliste:

Lillehammer kommune	Postboks 986	2626	LILLEHAMMER
Øyer kommune	Kongsvegen 325	2636	ØYER





Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Olav Malmedal, 61 26 61 41

## Lillehammer - reguleringsplan E6 Storhove - Øyer - merknader til 2. gangs høring

Vi viser til brev av 19. mars 2020 hvor reguleringsplan for E6 Storhove – Øyer er lagt ut til andre gangs høring. Fylkesmannen uttalte seg til første gangs høring av saken i brev av 2. desember 2019. Da planen ikke var i tråd med vedtatt kommunedelplan og den berørte nasjonale interesser som Fylkesmannen er satt til å ivareta, fremmet Fylkesmannen innsigelse til begge planalternativ på grunn av valg av trase, mangelfull utredning, ufullstendige planbestemmelser og stenging av viktig gang- og sykkel forbindelse.

Etter dette har det vært flere møter i saken både for å klarlegge innsigelsene og se på hva som kan gjøres for å imøtekomme disse. Planforslaget har også blitt mer gjennomarbeidet og bedre dokumentert. Det er imidlertid en utfordring at det kommer nye elementer inn i saken godt ut i høringsperioden og det er ingen god måte å jobbe på.

Ved første gangs høring hadde Fylkesmannen innsigelser til følgende punkter i planforslaget:

1. reguleringsplan både for alternativ 1 og alternativ 2 forbi Ødegården ut fra jordvern hensyn da forslagene fører til så betydelig omdisponeringer av dyrka jord.
2. til planbestemmelsene og mener at det må foretas en omfattende revidering før planen kan vedtas.
3. planen inntil det er laget bestemmelser som sikrer at det lages en plan for hvordan midlertidig anleggsområde på dyrka mark eller areal som skal dyrkes opp eller tilbakeføres til dyrka mark skal ivaretas.
4. reguleringsplanforslaget på grunnlag av manglende sikring av avbøtende tiltak på støyområdet jf. T-1442
5. planforslaget fordi hensynet til miljøkvalitet i vassdrag ikke i tilstrekkelig grad er nedfelt i bestemmelsene.
6. at deler av Vormstuguvegen med kulvert er tatt ut av planforslaget.
7. manglende ivaretagelse av hensyn til landskap i planforslaget jf. plan- og bygningsloven § 3-1 b) og den europeiske landskapskonvensjonen
8. til BAA på grunn av manglende konsekvensutredning
9. til mangelfull sikring av risikoreducerende tiltak i plankart og planbestemmelser



Fylkesmannen har videre følgende faglige råd:

1. Kommunen må avklare hva Fåberg skog skal brukes til – næringsformål, boligformål eller landbruksformål
2. Vurdere å gi bestemmelse om tiltak mot støv i anleggsfasen
3. Skjerpe bestemmelser i forhold til vassdrag

I det etterfølgende dokument vil vi i grove trekk følge samme rekkefølge i det vi kommenterer oppfølging av de ulike innsigelsene/rådene.

Planforslagene foreligger fortsatt bare i de to hovedalternativene som ble lagt frem ved første høring.

### Landbrukshensyn

Fylkesmannen fremmet innsigelse til begge planforslagene som var på første gangs høring på grunn av nasjonale jordverninteresser og at det både er et vedtatt alternativ i kommunedelplanen og gjennomførbare alternativer (lange alternativet i kdp) som ikke medfører omdisponering av dyrka jord. Fylkesmannen mente også at det ikke var gjort utredning som ga et likt sammenligningsgrunnlag for ulike alternativer og vi nevnte da blant annet det lange tunnelalternativet som var med i kommunedelplanprosessen. Etter første høring er det gjort noe mere arbeid med sammenligningsgrunnlaget og det er blant annet også sett på en lengre mellomlang tunnel. Dette har imidlertid ikke gjort at Nye Veier AS har lagt fram noen reguleringsplan for andre alternativer enn de som var på første høring. Fylkesmannen anbefalte i møter at det ble fremmet alternative reguleringsplaner slik at en hadde klare reguleringsalternativ dersom innsigelsene ble opprettholdt. Det har Nye Veier AS ikke ønsket å gjøre.

Det er ikke gjort noen vesentlige endringer på alternativ 1 og 2 siden forrige høring når det gjelder selve veglinja. Det er imidlertid gjort noen grep i planbestemmelsen for å sikre kvalitet på tilbakeføring av midlertidig anleggsområde på dyrka jord og vegområder og deponiområder som skal tilbakeføres til dyrka jord. Det er også gjort en ny beregning av beslag av dyrka jord slik at de er kommet nærmere de arealene Fylkesmannen beregna ved forrige høring. Det er imidlertid ikke tatt med i beregninga små restarealer som ikke blir direkte omdisponert men som på grunn av sin form, størrelse og beliggenhet gjør at de blir ikke lengre blir drivverdige og i praksis vil gå ut av bruk som dyrka jord. Dette utgjør ca. 9 daa av Ødegårdsjordet gnr. 182 bnr. 1 (en del på ca. 2,7 daa og en del på ca. 6,4 daa) samt de delene av gnr. 182 bnr. 5 som i utgangspunktet har en dårlig arrondering som blir enda mere marginalisert (to felt på henholdsvis 2,7 daa og 1,4 daa).

I tabell 6-2 i planbeskrivelsen er det satt opp følgende oversikt over permanent beslag av dyrka jord for alternativ 1 og 2. Denne har ikke tatt med restareal som en må påregne går ut av bruk.

Planalternativ 1		Planalternativ 2	
<b>Permanent beslag</b>	<b>Areal daa</b>	<b>Permanent beslag</b>	<b>Areal daa</b>
<b>Fulldyrka jord</b>	<b>28,5</b>	<b>Fulldyrka jord</b>	<b>15,8</b>
Veg	6,1	Veg	5,1
Annen veggrunn - grøntareal	21,9	Annen veggrunn - grøntareal	10,7
Jernbanetrase	0,5	Jernbanetrase	0,5
<b>Innmarksbeite</b>	<b>14,5</b>	<b>Innmarksbeite</b>	<b>12,2</b>
Veg	4,3	Veg	4,3
Annen veggrunn - grøntareal	10,2	Annen veggrunn - grøntareal	7,9



<b>Sum dyrka jord</b>	<b>43</b>	<b>Sum dyrka jord</b>	<b>27,9</b>
-----------------------	-----------	-----------------------	-------------

Tabell 1 Utdrag fra tabell 6-2 i planbeskrivelsen

I planbeskrivelsen er det også sett på tilbakeføring av dyrka mark da gjennom en oppdyrking av 9,8 daa av Fåberg skog og en tilbakeføring av 8,7 daa av dagens E6 til dyrka mark ved Nordhove og Bratland. Totalt gir dette en tilgang på dyrka mark på 18,5 daa. Nye Veier mener dette gir et positivt bidrag på 2,7 daa for alternativ 2 og – 10 daa for alternativ 1 i arealregnskapet for traseene. De har da ikke tatt med den dyrka marka som går med på Vormstugujordet da den i utgangspunktet er omdisponert i kommuneplanens arealdel til næringsformål. Dette skal medregnes da dette er dyrket mark som veiltaket beslaglegger.

Vi vil videre påpeke at det at det blir nydyrka litt areal i denne planen må sees i sammenheng med de arealene med dyrka jord som blir omdisponert fra Moelv til Storhove. Vi vil også peke på at den delen av Fåberg skog som er regna med nydyrking på er et forholdsvis lite areal som er i grenseland for å kunne drives. For at det skal bli en god enhet mhp. størrelse og arrondering bør det legges opp til å dyrke opp hele området ved Fåberg skog.

I notat til reguleringsplan E6 Storhove – Øyer, Fåberg tunnelen – vurdering av alternativer er det sett på ulike alternativer som har vært fremme, og det er i en tabell gjort et oppsett over den interne rangeringen av alternativer på de ulike temaene om veganleggets påvirkning på omgivelsene for 5 alternativer. Alternativ 1 og 2 er de to alternativene som det er fremma reguleringsplaner for. Alternativ 3 er det alternativet som ble vedtatt i kommunedelplanen, alternativ 4 er det lange tunnelalternativet fra kommunedelplan prosessen mens alternativ 5 er et mellomlangt tunnelalternativ som har nordlig tunnelpåhogg rett sør for Isakstua. Alternativ 3 har est ut litt siden kommunedelplanen ble vedtatt og dersom det ikke skal ta noe dyrka jord ved Ødegården må det brukes forstøtningsmur. Alternativ 4 berører ikke dyrka mark. Når det gjelder dyrka mark er det ikke gjort noe detaljberegning av arealbeslag på alternativ 5, men det er totalt 14 daa innmarksbeite på Isakstua mellom dagens E6 og jernbanen og alternativet vil ikke kunne ta noe mere dyrka mark enn dette.

	<b>Alternativ 1</b>	<b>Alternativ 2</b>	<b>Alternativ 3</b>	<b>Alternativ 4</b>	<b>Alternativ 5</b>
Dyrka mark	5	4	2	1	3
Landskap	3	3	5	1	2
Nærmiljø	2	2	5	1	2
Natur	2	2	2	1	2
Kultur	4	4	3	1	2
<b>Samlet omgivelser:</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>11</b>
Grunnforhold	1	1	5	4	1
Massebalanse og -kvalitet	1	1	5	1	1
Anleggsfase	1	2	5	4	3
Skredsikring	3	4	5	2	1
<b>Samlet veganlegget:</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>6</b>
<b>Kostnad:</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>

Tabell 2 kopi av sammenstilling i Notat reguleringsplan E6 Storhove – Øyer, Fåberg tunnelen – vurdering av alternativer



Som en ser av tabellen er alternativ 4 det som kommer absolutt best ut med hensyn på virkningene på omgivelsene. Deretter alternativ 5. Alternativet vedtatt i kommunedelplanen kommer dårligst ut med alternativ 1 og 2 hakk i hæl. Ser en på veganlegget isolert og de forhold som påvirker det er alternativ 1 og 5 på en delt førsteplass, med alternativ 2 følger tett etter. Alternativ 4 er heller ikke langt etter, mens kommunedelplanalternativet, alternativ 3, også havner på bunn her. Kostnadmessig er kommunedelplanalternativet det dyreste å bygge, mens alternativ 4 gir en innsparing på ca. 4%. Alternativ 5 gir en innsparing på 5,6%, alternativ 2 gir en innsparing på 21% mens alternativ 1 gir en innsparing på 25%. Alle innsparingene er i forhold til alternativet som er i vedtatt kommunedelplan, alternativ 3.

Fylkesmannen mener at planalternativ 1 og 2 som vi hadde innsigelse til ved første høring ikke er vesentlig endret i forhold til nasjonale jordvern hensyn ved denne høringen. Alternativet som er i vedtatt kommunedelplan medfører ingen omdisponering av dyrka mark nord for tunnelen, og både alternativ 4 og alternativ 5 er rimeligere alternativer enn det vedtatte. Fylkesmannen ser positivt på at det søkes å dyrke opp nye arealer og tilbakeføre eksisterende E6 til dyrka mark. Det er imidlertid viktig å få til gode arronderings- og driftsmessige løsninger. En må videre være klar over at det er usikkert om en klarer å etablere så god dyrka jord som det som omdisponeres, slik at en må ha et bedre bytteforhold for areal som omdisponeres enn 1:1.

### **Planbestemmelsene generelt**

Fylkesmannen fremmet innsigelse til planbestemmelsene da vi mente at de var utformet slik at vi ikke kunne ta stilling til om nasjonale og regionale interesser ble ivaretatt. Vi viste også til konkrete forhold som eksemplifiserte dette. Planbestemmelsene er endret på flere av disse områdene slik at Fylkesmannen vurderer at **innsigelsen** på dette feltet er **imøtekommet**. Vi har imidlertid fortsatt merknader til bestemmelsene men dette er nå knytta til enkeltbestemmelser og omtales under det enkelte fagtema.

### **Midlertidig anleggsområder og tilbakeføring av dyrka jord**

Når det gjelder midlertidig anleggsområder og tilbakeføring av dyrka jord pekte Fylkesmannen på at det: *må lages en plan som tar for seg alt fra registrering av tilstand før anleggsarbeider begynner, hva anleggs-/riggområdet kan brukes til, eventuelle tiltak for å begrense/ hindre jordpakking, hvordan en skal ivareta matjordlaget og eventuelt B-sjikt, hva slags maskiner som skal brukes, hvordan reparere eventuelle jordpakkingskader, hvordan oppbygging av jordsmonnet skal være, dreneringssystemer, sikre mot spredning av uønska arter og planteskadegjørere, systemer for å sikre at ting blir gjort som forutsatt gjennom hele prosessen, mm. Nærmere omtale av dette finnes blant annet i rapport fra Bioforsk : Trond Knapp Haraldsen: [Bioforsk rapport Vol. 7 nr. 181 2012 Flytting av oppdyrket jordsmonn for reetablering av jordbruksarealer](#)*

*Fylkesmannen forutsetter at det tas inn planbestemmelse som setter klart krav om utarbeiding av en slik plan av kompetent fagfolk. Det må også stilles krav om at denne planen skal godkjennes av kommunens fagkompetanse på området. Fylkesmannen har ut fra Nasjonal jordvernstrategi innsigelse til planen inntil det er laget bestemmelser som sikrer det som er nevnt over.*

Fylkesmannen registrerer at dette er gjort gjennom bestemmelsene i pkt 3.3. b, c, og d pkt. 5.3.c og pkt. 6.14 og 6.15. **Innsigelsen** på dette området er derfor **imøtekommet**.



## Støy

Hensynet til støy er ivaretatt gjennom støyrapport for reguleringsplanen. Anbefalinger og grenseverdier i støyretningslinjen T-1442/2016 skal legges til grunn i anleggsfase og driftsfase jf. § 2.9 i planbestemmelsene. Støytiltak er beskrevet i støyrapporten og innarbeidet i plankartet.

Ved 1. gangs høring av planen lå det inne et område for spredt boligbebyggelse rett nord for tunnelutløpet ved Ødegården. Dette området er nå tatt ut av planen. Støyutredning, støysonekart og planbestemmelser er også oppdatert siden 1. gangs høring. Fylkesmannen mener derfor at det **lenger ikke er grunnlag for innsigelse** ut ifra hensynet til støy. Fylkesmannen har likevel fortsatt merknader til støy som vi ber kommunen vurdere nærmere i sin videre behandling av planen.

I bestemmelsene er det kun en generell henvisning til støyretningslinje om at retningslinjen også gjelder i anleggsfasen. Fylkesmannen anbefaler at det konkretiseres nærmere for eksempel at bestemmelsene viser direkte til at grenseverdier i tabell 4 til 6 skal gjelde.

Dersom ny vei fører til økt støybelastning som medfører boliger i rød støysone mener Fylkesmannen disse boligene bør innløses. I rød støysone bør det ikke ligge bygninger med støyømfintlig bruksformål.

Reguleringsplanene legger til rette for produksjon og knusing av steinmasser og bruk av knuseverk innenfor midlertidige bygge- og anleggsområder. To konkrete areal skal brukes til knusing av masser (bestemmelsesområder # 210 og #211).

Støy fra denne type virksomhet er forskriftsregulert i forurensningsforskriften kap. 30 (forurensninger fra produksjon av pukk, grus, sand og singel). Fylkesmannen minner om at støykrav i § 30-7 vil være strengere enn de krav som gjelder i T-1442/2016 kap. 4 som regulerer støy fra bygg- og anleggsvirksomhet. Dette er så vidt vi kan se ikke presisert hverken i støyrapporten eller i massedisponeringsplanen. I henhold til YM-planen skal eventuell plassering av anlegg for masseknusing bestemmes i prosjekteringsfasen og meldes Fylkesmannen i henhold til krav i forurensningsforskriften.

### Støy friluftsområder

Der tunnelen kommer ut ved Ødegård er det et viktig friluftsområde på vestsiden av Lågen. Det er sagt i bestemmelsene at retningslinjen T-1442 skal gjelde. Denne har også til hensikt å unngå større støybelastning i friluftsområder. Fylkesmannen ber derfor kommunen, i samarbeid med Nye veier, vurdere virkningen av et lavt betongrekkverk eller lignende for å skjerme området på

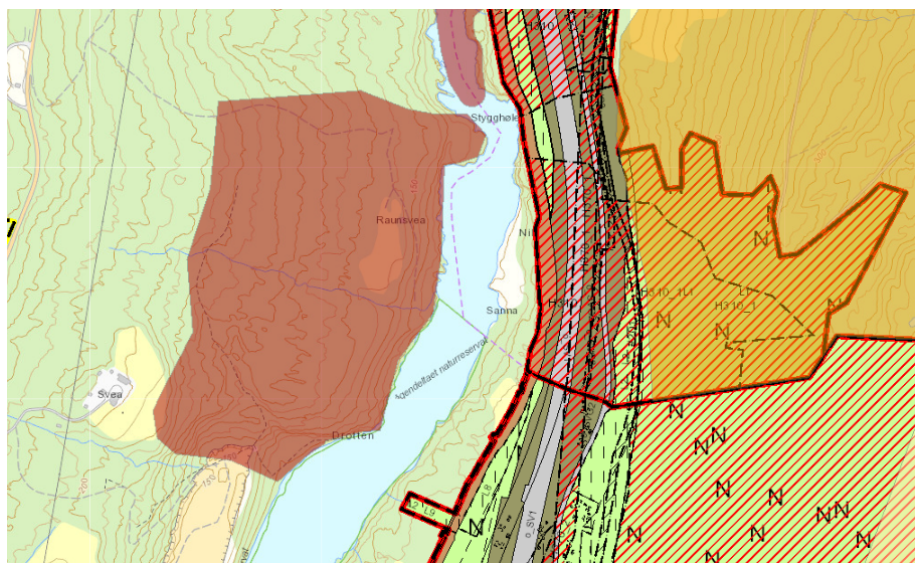


Fig. 1 Område i rødt er kartlagt som svært viktig friluftsområde.



vestsiden av Lågen fra Drotten til Styggølen.

### **Vassdrag**

Innenfor delstrekningen i Lillehammer er naturverdier knyttet til vassdrag viktige og sårbare. Veitraseen krysser flere sidevassdrag til Gudbrandsdalslågen i tillegg til nærføring til Gudbrandsdalslågen. Det er registrert og kartfestet gyte- og oppvekstområder for storørret og gyteområder for harr, sik, lagesild og lake på den aktuelle strekningen av Gudbrandsdalslågen. Storaurebestanden i området er landets mest verneverdige storaurestamme. Noen av disse områdene ligger rett ved utløpet av sidevassdragene. Anleggsdriften vil kunne påvirke vassdragsmiljøet på flere måter, ved kryssing, erosjonssikring og ved avrenning av overflatevann ut i vassdraget. Aktivitet i sidevassdragene kan påvirke gyte- og oppvekstområder i hovedvassdraget, avhengig av gjennomføringstidspunkt og andre avbøtende tiltak som gjennomføres for å forhindre tilslamming.

Konsekvensutredningen konkluderer med at de tiltak reguleringsplanen legger til rette for (permanent situasjon) medfører ubetydelig miljøskade for Gudbrandsdalslågen som landskapsøkologisk funksjonsområde. Det er imidlertid fare for uheldige virkninger i anleggsperioden.

Skadereduserende og avbøtende tiltak er innarbeidet i planbestemmelser og beskrevet i YM-planen. Planbestemmelser knyttet til håndtering av overvann, § 2.5, stiller krav om rensing av overflatevann før det slippes ut i resipient. Det skal fastsettes grenseverdi for utslipp i vassdrag gjennom behandling etter forurensningsloven. Vi etterlyser i tillegg bestemmelser som sikrer avbøtende tiltak med hensyn til tilslamming og vassdragsmiljø for øvrig når det er behov for å arbeide i eller ved vannstrengen. Eksempel på slike avbøtende tiltak kan være å sikre gjennomføringstidspunkter innenfor overnevnte tidsrom, vasking av sprengstein, unngå å skape vandringshinder for fisk og andre vannlevende organismer, utforming av erosjonssikring/plastring på en naturlig måte som ikke påvirker vassdragsmiljøet negativt, ivaretagelse og reetablering av kantvegetasjon etc.

Innenfor bestemmelsesområde for midlertidige bygge- og anleggsområder (§ 5.3) og deponi (§ 5.4) er det stilt krav om at det ved anleggsarbeid nær eller i vassdrag skal utarbeides planer for gjennomføring og innhenting av nødvendige godkjenninger hos myndigheter. Det er vist til at alle inngrep i vassdrag skal godkjennes av forvaltningsmyndighet, jf. Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressurslovens § 11. Fylkesmannen mener at dette burde vært utformet som en generell bestemmelse, som skal legges til grunn for alle tiltak innenfor planområdet som berører vassdrag.

Fylkesmannen viser til at YM-planen stiller krav om utarbeiding av et overvåkingsprogram for vannresipienter. Overvåkingsprogrammet skal følges opp før, under og etter anleggsfasen. Vi viser til dialog med Marte Hveem Igeltjørn og Ola Hegge, enhet for vannforvaltning og forurensing hos oss, angående aktuelle målepunkter og prøvetakingsprogram. Vi forventer at relevant fagmyndighet involveres i det videre arbeidet med overvåkingsprogrammet.

### Konklusjon

Fylkesmannen mener det er en svakhet ved reguleringsplanen at avbøtende og skadeforebyggende tiltak for å unngå negative konsekvenser av tiltaket for Gudbrandsdalslågen og sidevassdragene ikke er detaljert beskrevet og dermed heller ikke forankret juridisk i reguleringsplanen. Dette gir en uforutsigbarhet knyttet til valg av løsninger, og gjør at det ikke er mulig å vurdere reelle konsekvenser av utbyggingsprosjektet. Samtidig gir en vedtatt reguleringsplan føringer for gjennomføring av utbyggingsprosjektet og dermed også for behandling av enkelttiltak etter særlov i utbyggingsfasen. Fylkesmannen mener at reguleringsplanen slik den er lagt ut til høring ikke er





tilstrekkelig avklart i forhold til flere av våre ansvarsområder. Dette innebærer at avklaringer i forhold til våre ansvarsområder, og aktuelle sektorlover som vassdragslovgivning og forurensingslov med forskrifter, vil måtte skje fortløpende i prosjekterings- og utbyggingsfasen.

Fylkesmannen mener at planforslaget ikke sikrer hensynet til vassdragsmiljøet i tilstrekkelig grad, og at planforslaget dermed ikke kan erstatte behandling etter lakse- og innlandsfiskeloven. Dette betyr at det må søkes om tillatelse etter § 1 i forskrift om fysiske tiltak i vassdrag for de delene av tiltaket som berører vassdrag. Dette gjelder både arbeider som direkte berører vannstrengen og arbeider som foregår så vassdragsnært at det kommer til å påvirke vassdraget. Søknader må sendes Innlandet fylkeskommune og Fylkesmannen i Innlandet i god tid før oppstart av aktuelle tiltak. Vi forventer at vassdragsmiljø vektlegges i videre planlegging og konkretisering av arbeidene jf. føringer som er gitt i avsnittene over, og at tiltakshaver har dialog med regionale myndigheter underveis i prosessen.

Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til reguleringsplanen da planforslaget slik det er lagt ut til høring ikke gir nødvendige avklaringer i forhold til de ansvarsområder som Fylkesmannen skal ivareta. Vi viser til forskrift om konsekvensutredning § 3, som sier at *saksbehandlingen etter KU-forskriften skal oppfylle de krav til utredning og vurderinger som etter andre lover er nødvendig for den beslutningen som konsekvensutredningen skal ligge til grunn for.*

Fylkesmannen viser også til pkt 3.6 om naturmangfold, delpunkt om viktige økologiske funksjonsområder for fisk og andre ferskvannsorganismer (jf. lakse- og innlandsfiskeloven § 7, første ledd) og pkt. 3.7 om vannmiljøkvalitet i T-2/16, *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis.*

### **Samordnet bolig- areal og transportplanlegging**

I dag krysser Vormstuguvegen under E6 ved Storhove gjennom en kulvert. Denne har en viktig funksjon for gående og syklende både fra Jørstadmoen, Rudsbygd og Gausdal mot Storhove og Lillehammer sentrum. I tillegg er den viktig for friluftslivet. I planforslaget til første gangs høring var denne foreslått fjernet. Fylkesmannen fremmet da innsigelse til at deler av Vormstuguvegen med kulvert var tatt ut av planforslaget. Det er nå tatt inn en løsning som sikrer gang- og sykkelforbindelsen i Vormstuguvegen, og **innsigelsen** er med det **imøtekommet**.

### **Landskap**

Det er et mål at nye tiltak skal underordne seg landskapet på en god måte. Bygging av ny E6 vil være et tiltak som har stor effekt på landskapet. Det er få andre tiltak i planområdet som vil gi tilsvarende påvirkning på landskapet. På Hovemoen/Storhove er det noe utbyggingspress som fortsatt vil være med å forme landskapet i noe skala.

Både utbygging av store samferdselsanlegg og generelt utbyggingspress beskrives av Nibio som utviklingstrekk som er en viktig omformer av det landskapet planområdet er en del av.

I henhold til pbl §3-1 skal planer bidra til å gjennomføre internasjonale konvensjoner og avtaler innenfor lovens virkeområde. Den europeiske landskapskonvensjonen er relevant for dette planområdet. Konvensjonen tar ikke sikte på å hindre endringer, men å påvirke endringene i en retning som folk ønsker. Konvensjonen legger særlig vekt på landskapet der folk bor og arbeider, og der barn vokser opp.

I henhold til landskapskonvensjonen artikkel 6 skal landskapets karakter vurderes og det skal være en oversikt over hvilke krefter som fører til at landskapet endrer seg og om endringene er en trussel for oppfattelsen av landskapet. Det skal særlig vektlegges hva befolkningen mener om



landskapsendringen. Når nye veier gir entreprenør stor frihet til utformingen av landskapet mener Fylkesmannen medvirkningen tillegges for liten vekt. I henhold til konvensjonen skal det også settes mål for landskapskvalitet. Det er ikke lett å se av planmaterialet hvilke mål det er for å sikre landskapskvalitetene. Konvensjonen legger også vekt på at det skal iverksettes virkemidler for å sikre både forvaltning og planlegging av landskap.

Konsekvensutredningen for landskap legger opp til skadereduserende tiltak. Dette skal følges opp gjennom en estetisk oppfølgingsplan som er laget for strekningen. Her beskrives overordnede føringer for hvordan veien skal tilpasses landskapet på en god måte. I kommunedelplanen er det imidlertid sagt at formingsveileder for E6 fra Biri til Otta skal legges til grunn.

Nye veier har valgt å ikke benytte formingsveilederen som er utarbeidet for strekningen E6 Biri – Otta. Estetisk oppfølgingsplan er mye mindre omfattende og mye mer generell enn formingsveilederen. Dette er et bevisst valg fra Nye Veier sin side for å gi rom for større frihet til entreprenør.

Landskap er i endring og inngrep trenger ikke være negativt for utviklingen av landskap. Det er derfor viktig at det legges gode føringer for hvordan landskapshensyn skal ivaretas når veianlegget skal utformes. På strekningen fra Storhove til Øyer grense vil store deler av eksisterende vei fylles igjen som følge av ny trase og ny tunell på strekningen. Dette er etter Fylkesmannens syn positivt for landskapet. Samtidig legger Nye veier den nye traseen over Ødegårdjordet med en lang forskjæring. Dette er en lokalisering av vegen som ikke underordner seg landskapet og gode avbøtende tiltak er derfor svært viktig å sikre i planbestemmelsene.

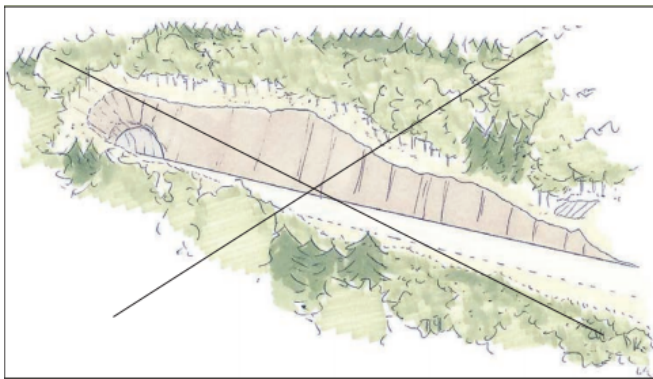
Fylkesmannen vil trekke fram et eksempel fra formingsveilederen for å illustrere det vi mener er utfordrende. I formingsveilederen, som legges til grunn for Kdp, er det vist hvordan tunnelportal med forskjæring skal tilpasses terrenget (se figur 4). I figur 2 og 3 ser vi Ødegårdjordet og hvordan Nye veier ser for seg at tunnelpåhugget blir. Figur 3 er hentet fra utredninger Nye veier har gjort for ulike tunnelalternativer. Denne illustrasjonen viser veien uten at det er gjort noen avbøtende tiltak. Illustrasjonen er derfor ikke direkte relevant, men viser likevel at det er behov for gode avbøtende tiltak for å unngå svært negative landskapsvirkninger.



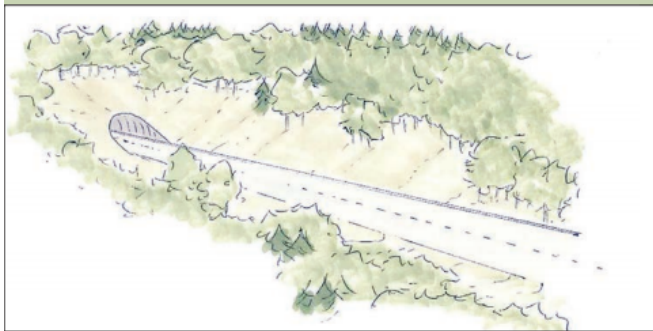
Figur2: Bilde av Ødegårdjordet. Ny vei gjennom jordet vil gi uheldig landskapsvirkning (Foto: FM).



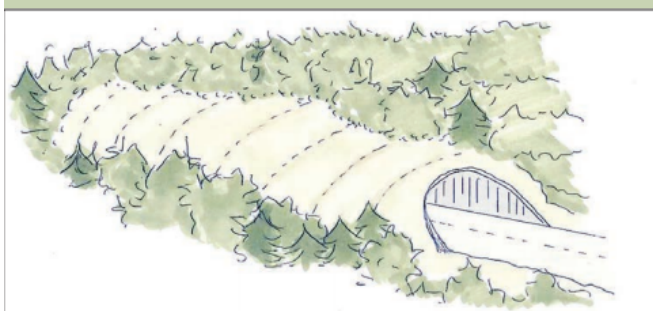
Figur 3: Illustrasjon av forskjæring og tunnelportal på Ødegårdjordet (alternativ 2) uten avbøtende tiltak. Illustrasjonen viser behov for gode avbøtende tiltak for å redusere negative landskapsvirkning av veianlegget.



**IKKE SLIK.** Lange forskjæringer inn mot tunnelportalen skal unngås.



**SLIK.** Påhugg og forskjæringer er bearbejdet slik at det ikke er synlig fjell.



**ELLER SLIK.** Tunnelportalen er forlenget, trukket frem og vegetasjonsmasser lagt tilbake over portalen. En kombinasjon av de to tiltakene vil også være aktuelt.

Figur 4: I formingsveilederen for strekningen fra Biri - Otta som er lagt til grunn i kommunedelplanen for strekningen.



*Figur 6-6 Nærvirkning av tunnelportalområdet sett fra Storhove. Høyden på fyllingen ved tunnelportalene er ca. 30 m.*

*Figur 5. Stor høyde på fylling. Viktig med bestemmelser som sikrer en utforming som gjør at portalen i størst mulig grad underordner seg landskapet.*

Tunnelpåhugget på Storhove kommer mer vinkelrett på fjellet. Å få til en god tilpasning til landskapet virker tilsynelatende enklere enn tilfellet ved Ødegården. Likevel sier konsekvensutredningen at fyllingen ved tunnelportalene blir ca. 30 meter høy. Dette er en betydelig høyde og vil kunne gi uheldige landskapsvirkninger dersom den utformes uten å tilstrekkelig hensynta landskapsvirkninger.

Det er et stort masseoverskudd på utbyggingsstrekningen Storhove – Øyer som helhet. Det største uttaket av masser kommer fra tunnel forbi Fåberg, og forskjæringer til tunnelen. Det er kartlagt både forurensede masser og masser av syredannende fjell på strekningen. De største deponiområdene, midlertidige og permanente, er regulert inn i delstrekningen i Øyer. I Lillehammer er det satt av et område på Fåberg skog i tillegg til områdene i dagens trase som skal fylles igjen.

Massedeponiet ved Fåberg skog kan terrenget heves til kote 170. Det vil medføre en fyllingshøyde på nærmere 20 meter i den nederste delen av området. Det bør gis klarere føringer for hvordan denne fylling skal se ut når massedeponiet er fylt opp. Fylkesmannen anbefaler fyllingen revegeteres med skog. Dersom fyllingen kun såes til vil den fortsatt gi inntrykk av å være en stor synlig fylling i landskapsbildet. Sluttbruk av området er fortsatt uklart og derfor gir ikke den estetiske oppfølgingsplanen svar på hvordan området skal utformes. Etterbruk bør avklares i reguleringsplanen.

### Oppsummering landskap

Fem tunnelalternativer er vurdert. Nye veier har forlatt alternativet som er vedtatt i kommunedelplanen for strekningen på grunn av vanskelige grunnforhold og medfølgende høye kostnader. Videre er det utredet to lange tunnelalternativer blant annet lang tunnel som ble utredet i kommunedelplanen. Ut ifra landskapshensyn kan begge disse alternativene godtas, men Nye veier avskriver disse ut ifra et kostnadshensyn. Av de to alternativene som er lagt ut på høring mener Fylkesmannen de ut ifra et landskapshensyn er omtrent likestilte. Begge alternativene som er på høring må gis bedre avbøtende tiltak for å sikre en forsvarlig planlegging og forvaltning av landskapskvalitetene i og i tilknytning til planområdet.



Fylkesmannen ser mindre endringer i planmaterialet som sikrer hensynet til landskap siden 1. gangs høring. På strekningen fra Storhove til Øyer er det positivt for landskapsbilde at eksisterende vei, som blir erstattet av tunnel, skal tilbakeføres til LNF-formål og dyrkes opp. Fylkesmannens klare anbefaling til kommunen er likevel å opprettholde bestemmelsen fra kommunedelplanen om at formingsveilederen for E6 fra Biri - Otta skal legges til grunn.

### **Varehandel/næring**

I reguleringsplanforslaget ved første gangs høring var det lagt inn et kombinert arealformål (BAA) som blant annet hjemler varehandel. Avhengig av størrelsen på virksomhetene kunne dette medføre KU-plikt. Vi kunne ikke se at ikke se at formålet var konsekvensutredet og fremmet av den grunn innsigelse til dette. Området er nå tatt ut av planforslaget og ***innsigelsen er med det imøtekommet.***

### **Barn og unge – folkehelse**

Det registreres at passasje under E6 ved Vormstuguvegen for gående og syklende er tatt inn ved 2. gangs høring. Dette er bra.

Vi vil imidlertid påpeke viktigheten av å etablere gode løsninger for gående og syklende. Øyer kommune legger til rette for etablering av en løsning for gående og syklende langs fylkesvei 2522 Hundervegen, fra Måkrudgutua og sørover til Ensby i Øyer kommune. Øyer kommune har i reguleringsplan for E6 Storhove Øyer stilt rekkefølgekrav om etablering av gang- og sykkelløsning. Fylkesmannen oppfordrer Lillehammer om å gjøre det samme, slik at det blir en sammenhengende løsning for gående og syklende, og at dette sikres gjennom rekkefølgebestemmelser.

### **Forurensa masser**

Massedisponeringsplanen omtaler forekomst av forurensede masser innenfor planområdet. Ny tunnel går gjennom Brøttumformasjonen som inneholder potensielt syredannende svartskifer. I tillegg er det sannsynlig med diffus forurensning fra partikler som f. eks. stammer fra eksos, slitasje fra bildekk, veitjære/bitumen og asfalt langs eksisterende E6. Massedisponeringsplanen slår fast at det må påregnes utført prøvetaking i anleggsperioden og at massene kan kreve spesiell håndtering og deponering i tilrettelagte deponier. Fylkesmannen savner en beskrivelse av behovet for fjerning av forurensa masser fra de deler av dagens E6 som erstattes av tunnel, og hvor det skal deponeres rene masser.

Fylkesmannen viser til forurensningslovens bestemmelser og forurensningsforskriften kap. 2 om opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravesaker, og forventer at disse legges til grunn i det videre planarbeidet. Forurensningsforskriften stiller konkrete krav til gjennomføring av anleggsarbeidet, og krav til innhold i tiltaksplan. Vi viser videre til avfallsforskriften kap. 9 om avfallsdeponier og kap. 11 om farlig avfall.

For midlertidige deponiområder stiller planbestemmelsene krav om en egen rigg- og marksikringsplan, § 5.3 b). Videre blir det i planbestemmelse § 5.4 vist til at permanent deponering skal skje på bakgrunn av en egen massedisponeringsplan. Fylkesmannen forutsetter at man her ikke referere til massedisponeringsplanen som er lagt ved reguleringsplanen til høring. Den vedlagte massedisponeringsplanen er et foreløpig dokument som det er knyttet stor usikkerhet til. Anleggsgjennomføringsplanen er svært enkel og lite forpliktende, og gir i begrenset grad konkrete føringer for entreprenør. YM-planen er mer detaljert, og sier at det skal utføres en fase II for miljøtekniske grunnundersøkelser og deretter utarbeides en fullstendig tiltaksplan for håndtering av masser, som skal godkjennes av kommunen.



Vi viser til våre merknader og **innsigelse** knyttet til forurensa masser under eget punkt om Samfunnssikkerhet og beredskap. Fylkesmannen forventer at avbøtende tiltak knyttet til forurensa masser konkretiseres i ROS-analysen, og forankres juridisk i planbestemmelsene. Vi viser til pkt. 3.3 om forurenset grunn, i T-2/16 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*.

### **Fremmede arter**

Håndtering av fremmede arter er kort omtalt i YM-planen. Fylkesmannen anbefaler at det tas inn i bestemmelser at det skal gjøres tiltak for å redusere risiko for innføring eller spredning av fremmede arter gjennom anleggsarbeidet for ny E6. Forskrift om fremmede organismer § 24 må legges til grunn for de tiltak som skal utarbeides. Vi viser i denne sammenheng til rapport utarbeidet av Sweco på oppdrag fra Miljødirektoratet: «Håndtering av løsmasser med fremmede skadelige plantearter og forsvarlig kompostering av planteavfall med fremmede skadelige plantearter».

### **Naturmangfold**

Hensynet til arten dragehode er ivaretatt både i plankart med båndleggingssone og i bestemmelse § 4.4. Hele båndleggingssonen er imidlertid overlappet av område regulert til midlertidig anleggsområde. Videre er det sagt i ytre miljøplan at dersom det blir nødvendig å bruke det båndlagte området må det søkes om tillatelse etter forskrift om prioriterte arter. Dette skaper etter vårt syn en uklarhet rundt hva området kan brukes til. Vi ber derfor om at den delen av midlertidig anleggsområde som overlapper med båndleggingssone for naturmangold tas ut av plankartet. YM-plan bør også oppdateres med at området i anleggsfasen skal sikres med midlertidig gjerde, sperrebånd eller lignende.

### **Klima**

Energiforbruk og klimagassutslipp er omtalt i planbeskrivelsen og i YM-planen. Det stilles krav om at totalentreprenør skal utarbeide et budsjett for klimagassutslipp basert på vedtatt reguleringsplan før utbyggingen starter. Aerkjente metoder for utarbeidelse av klimagassbudsjett og klimagassregnskap skal benyttes, og metodevalg skal beskrives slik at det tydelig fremgår hva som er inkludert i disse. Det skal deretter utarbeides jevnlig klimagassregnskap som skal benyttes som et styringsverktøy for å synliggjøre reelle reduksjoner av klimagassutslipp.

Etter avslutning av utbyggingsfasen skal klimagassregnskapet synliggjøre det totale klimagassutslippet basert på alle innsatsfaktorer, og den reelle klimagassreduksjonen basert på utgangspunktet. Målet er å dokumentere en reduksjon av klimagassutslipp på minimum 20 % for utbyggingsfasen. I miljørisikovurderingen er det innarbeidet konkrete tiltak for å nå miljøkravene knyttet til energiforbruk og klimagassutslipp.

Fylkesmannen mener at kravene i YM-planen gir et godt grunnlag for å sette konkrete krav knyttet til klimagassutslipp, og et verktøy for å kartlegge virkninger av tiltakene i ettertid.

### **Samfunnssikkerhet og beredskap**

Samfunnssikkerhet og beredskap er tidligere omtalt i vår uttalelse ved første gangs høring og vi viser til det og Norges vassdrags- og energidirektoratets uttalelse av 26. november 2019. Vi viser også til Nye Veiers epost av 28. april 2020 med supplerende opplysninger om skred fra Skred AS dokument 18411-05-1 av 28. april 2020.



### Bakgrunn

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Storhove – Øyer gjelder ny firefelts motorveg fra Storhove i Lillehammer kommune og nordover inn i Øyer kommune. Avgrensning i nord varierer i de 4 alternativene som er utredet. Ved Storhove kobles ny veg til dagens E6, samtidig som det tilrettelegges for kobling mot ny E6 videre sørover mot Vingrom. Forbi Fåberg skal vegen gå i en toløps tunnel. Videre nordover fortsetter den nye vegen i dagen, hvor store deler av strekningen er en utvidelse av dagens trase. Det planlegges for fartsgrense på 110 km/t.

Planområdet for detaljregulering av delstrekning nord for Storhove i Lillehammer kommune og inn i Øyer kommune, går gjennom flom- og skredutsatt terreng, og det skal krysses en del vassdrag.

### Fylkesmannens vurderinger av samfunnssikkerhetsfaglige forhold

Planen er fortsatt utydelig og for lite konkret og baserer seg fortsatt på utredninger av samfunnssikkerhets- og beredskapsfaglige forhold. Dette er en detaljreguleringsplan hvor reell fare skal være utredet i ROS-analysen og omsatt til konkrete risikoreduserende tiltak i planbestemmelser og i plankart.

Vi viser til KMDs Rundskriv H-5/18 *Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling* hvor det uttrykkelig står følgende sitat: «Ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad. Kravet til ROS-analyse i lovens § 4-3 vil da ikke være oppfylt. Ved byggesaksbehandlingen er det dessuten svært vanskelig å håndtere dokumentasjonen. For å få medvirkning fra de som blir berørt må dokumentasjonen være en del av plansaken. I byggesaken skal det dokumenteres at byggverk er plassert, prosjektert og vil utføres slik at det oppnås tilfredsstillende sikkerhet mot skade eller vesentlig ulempe. Byggegrunn og tilstøtende terreng skal ikke utsettes for fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket. I byggesaken kreves dokumentasjon av hvordan de reelle farene som er avdekket i plan ivaretas, og ikke krav om utredning av om slike forhold foreligger».

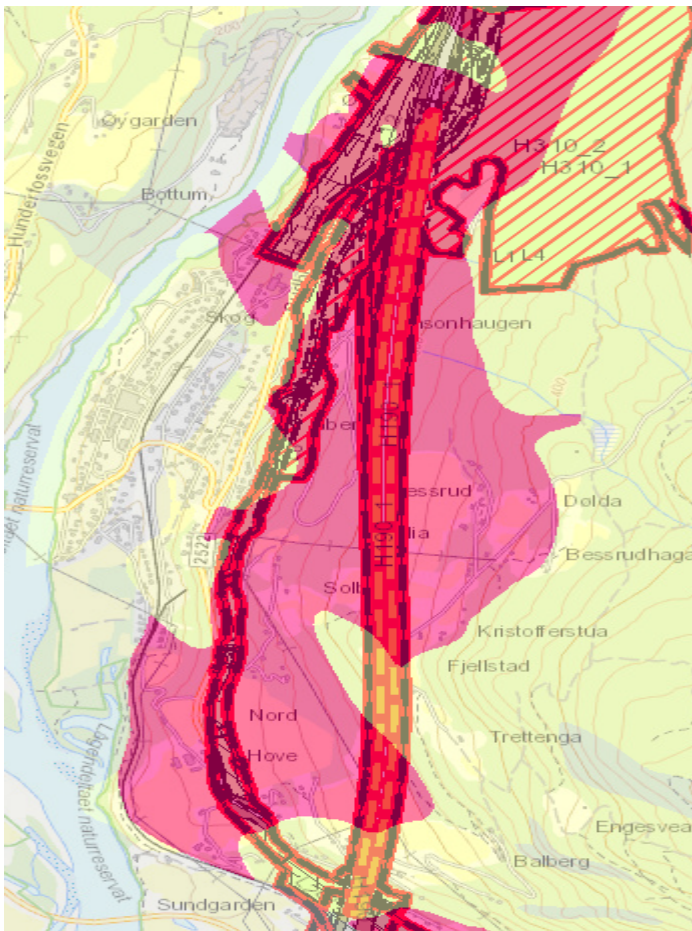
### ROS-analysen

Fylkesmannen hadde ingen vesentlige merknader til ROS-analysen ved 1. gangs høring av planen. Vi mener nå at situasjonen er endret med tilleggsvurderinger utført av Skred AS, som gjaldt restrisiko av jord- og flomskredfare og ulike kombinasjoner av risikoreduserende tiltak. Dette må det ryddes opp i og konkretiseres i ROS-analysen med henvisning til planbestemmelser og plankart. Det er for å få god oversikt helt nødvendig å framstille alle sikringstiltakene i en helhet, fordi det er summen av alle foreslåtte tiltak (vassdragskryssinger, overvann, flom, skred), som skal gi akseptabel sikkerhet for alle tiltak innenfor planområdet og for bebyggelse (3. part) utenfor planområdet. Alle sikringstiltak må planlegges med tilstrekkelig sikkerhetsmargin mht. klimatilpasning.

- Hvilke sikringstiltak skal gjennomføres hvor og hvorfor?
- Hvilke strekninger – fra-til - skal det tas utgangspunkt i for dimensjonerende skred for snø og tilsvarende for jord- og flomskred?

Fylkesmannen vil også ta opp et annet viktig tema og det er forurensede og syredannende masser (svartskifer). Dette ble dessverre ikke påpekt ved 1. gangs høring. Problematikken rundt svartskifer er nevnt i planbeskrivelsen 6.16 Massehåndtering, Fagrapport Massedeponering 3.3 Forurensede og syredannende masser og i Ytre Miljø-planen med miljørisikovurdering RØDT.

Temaet er ikke tatt inn i ROS-analysen og ergo blir ROS-analysen mangelfull. Vi viser til aktsomhetskart for radon se fig. 6. ( [www.innlandsgis.no](http://www.innlandsgis.no) og [www.dsa.no](http://www.dsa.no))



Figur 6. Aktsomhetskart radon - høy

Store deler av tunnelen er omfattet av radon med høy verdi. I ROS-analysen må det vurderes og treffes tiltak, dersom det er reell fare for forurenset masse, som må behandles som spesialavfall. Dette er nevnt i Ytre Miljø-plan, men i ROS-analysen mener vi det må tas stilling til konkret hva som må gjøres med forurenset masse i anleggsperioden spesielt.

- Hvor skal forurenset masse lagres og på hvilken måte?
- Mellomlagring og levering til godkjent mottak?
- Konstruksjon av permanent deponiløsning?
- Innhenting av dokumentasjon og godkjenninger?

#### Planbestemmelser

Planbestemmelsene som gjelder samfunnssikkerhet og beredskap er fortsatt mangelfulle og må konkretiseres mere. Dette gjelder følgende bestemmelser:

- 2.5 Overvann  
Hva skal gjøres og hvordan? Manglende konkretisering.
- 2.6 Grunnvann  
Bestemmelsene stiller krav om at dagens situasjon for grunnvannsbrønner må kartlegges, og at disse skal overvåkes og sikres i prosjektet. Det er ikke gitt føringer for hva dette innebærer, eller vurderinger om dette lar seg gjøre.





- 2.7 Flom  
Hvilke krav settes til dimensjonering, utforming og fordrøyning?  
Hvordan skal vassdragskryssinger utformes?  
Sikring av jernbanens stabilitet – hvordan?
- 4.2 Faresoner (§ 11-8 a)  
a) Ras- og skredfare (H-310)  
Hvilken sikkerhetsklasse?  
Her må det konkretiseres hvilke risikoreduserende tiltak det er snakk om!  
Sikringstiltak skal utføres av fagkyndig personell  
Rekkefølgekrav om at sikringstiltak er ferdig før veien tas i bruk.

Skogen har en skreddempende funksjon, den sikrer ikke.  
Ansvarsforhold ifm. skjøtsel av skogen, det er veieier.

- c) Hensynssone flomfare (H-320)  
Sikkerhet mot flom – hvilken sikkerhetsklasse/gjentaksintervall?  
Utforming av vassdragskryssinger – hva slags utforming?

Fylkesmannen henviser til fagmyndigheten NVE for mere spesifikke faglige råd på utforming av bestemmelser for overvann, flom og skred.

- Det må inn en planbestemmelse som gjelder forurenset masse (se merknader under ROS-analysen)

#### Plankart

Det må inn en hensynssone - aktsomhetsområde for radon - i plankartet, som må ses i sammenheng med en planbestemmelse for forurenset masse.

Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til planen. Innsigelsen omfatter ROS-analysen for manglende behandling av forurenset masse og manglende vurdering av restrisiko for jord- og flomskred sett i sammenheng med kombinasjoner av ulike risikoreduserende tiltak. Planbestemmelsene som gjelder samfunnssikkerhet og beredskap mht. overvann, grunnvann, flom og skred er fortsatt for utydelige og lite konkrete. Det må dessuten inn en ny planbestemmelse som gjelder forurenset masse. Plankartet må ta inn en ny hensynssone H-370 (Annen fare), som gjelder aktsomhetsområde for radon.

Grunnlaget for vår innsigelse er hjemlet i *pbl § 4-3 Samfunnssikkerhet og Risiko- og sårbarhetsanalyse*. Vi viser også til *DSBs Retningslinjer for fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen*, kapittel 4 Kriterier for innsigelse pkt. 3 ROS-analyse og pkt. 5 Reguleringsplaner.

#### Konklusjon

Fylkesmannen har fortsatt **innsigelse** til planforslaget. Begrunnelsen er at ROS-analysen må oppdateres mht. tilleggsvurderinger av restrisiko for jord- og flomskred og forurenset masse. Planbestemmelsene som gjelder samfunnssikkerhet og beredskap må konkretiseres med klare krav og plankartet må ta inn hensynssone for radon (aktsomhetskart) med tilhørende planbestemmelse. Planen er ikke – samfunnssikkerhetsfaglig - i samsvar med nasjonale- og vesentlige regionale føringer.



### Faglige råd

Når det gjelder Fylkesmannens faglige råd ved første gangs høring er så er det avklart at Fåberg skog legges ut til LNF-formål. Så langt Fylkesmannen kan se er det ikke tatt inn noen bestemmelse om støv i anleggsfasen. Når det gjelder skjerpning av bestemmelsen i forhold til vassdrag viser vi til det som er sagt under vassdrag.

### Samlet vurdering tunnel

Fylkesmannen anbefalte allerede ved behandling av kommunedelplanen lang tunnel. Statens vegvesen gikk likevel for kort tunnel. Nå viser nærmere utredninger at vedtatt trase i kommunedelplanen går gjennom et område med vanskelige grunnforhold. Dette medfører økte kostnader, men også andre negative konsekvenser for hensyn som skal ivaretas i planleggingen. Dette har medført at Nye veier i samråd med Lillehammer kommune har fremmet en tunnelløsning som er lengre enn den vedtatte kommunedelplantraseen. Dette er positivt for Fåberg tettsted og omkringliggende nærområder, særlig i form av redusert støv.

Ny trase har likevel også negative konsekvenser for hensyn Fylkesmannen skal ivareta.

Fylkesmannen har i denne uttalelsen fokusert på en rekke forhold vi mener det er behov for å sikre bedre gjennom avbøtende tiltak. Disse avbøtende tiltakene vil medføre merkostnader som planforslaget bare i noen grad legger til grunn. Dette gjelder blant annet:

- Nydyrking
- Støyskjerming av viktige friluftsområder
- Rassikring
- Landskapshensyn
  - o Unngår inngrep gjennom dyrka mark og store forskjæringer
  - o Mur mellom lokalveg og ny E6.
- Vassdragshensyn (færre bekker må krysses)
- Hensyn til viltkryssinger
- Redusert støybelastning for boliger

Etter en samlet vurdering og med henvisning til *Nasjonal jordvernstrategi, plan- og bygningsloven § 3-1 b)* og *Den europeiske landskapskonvensjonen* opprettholder Fylkesmannen **innsigelsen** til reguleringsplanens alternativ 1 da dette medfører betydelig omdisponering av dyrka jord og dårlig arrondering av restarealene, samt manglende ivaretagelse av landskap.

Fylkesmannen fremmer også innsigelse til alternativ 2 slik det foreligger i reguleringsplanen. Dette på bakgrunn av jordvern og landskapshensyn. Fylkesmannen kan akseptere alt. 2 dersom det sikres tilstrekkelige avbøtende tiltak. Det må sikres gjennom plankart og -bestemmelser at hele Fåberg skog dyrkes opp og får en god arrondering. Videre må formingsveilederen for E6 Biri – Otta kap. 6.3 Terrengforming, 7.14 Støttemurer og 7.15 Tuneller tas inn i Estetisk oppfølgingsplan.

### **Konklusjon:**

Fylkesmannen er innstilt på et forpliktende samarbeid for at nasjonale hensyn sikres til lavest mulig samfunnsøkonomisk kostand. Fylkesmann vil likevel minne om at når veitraseen legges slik at den kommer i konflikt med viktige miljøverdier, naturressurser og samfunnssikkerhetsmessige forhold, må det settes av midler til gode avbøtende tiltak.



Fylkesmannen viser til vurderingene ovenfor og har følgende innsigelser til:

1. Reguleringsplan alternativ 1 forbi Ødegården ut fra jordvern hensyn og landskap da forslaget fører til betydelig omdisponering av dyrka jord og dårlig arrondering, samt manglende ivaretagelse av landskap.
2. Reguleringsplan alternativ 2 slik det foreligger på grunn av jordvern- og landskapshensyn. Innsigelsen kan imøtekommes dersom det sikres tilstrekkelige avbøtende tiltak.
3. Reguleringsplanen på vassdragsområdet da planforslaget ikke gir nødvendige avklaringer i forhold til de vassdragshensyn Fylkesmannen har ansvar for.
4. ROS-analysen for manglende behandling av forurenset masse og manglende vurdering av restrisiko for jord- og flomskred sett i sammenheng med kombinasjoner av ulike risikoreducerende tiltak.
5. Planbestemmelsene som gjelder samfunnssikkerhet og beredskap mht. overvann, grunnvann, flom og skred er fortsatt for utydelige og lite konkrete.
6. Det må dessuten inn en ny planbestemmelse for forurensa masser som sikrer at avbøtende tiltak som blir konkretisert i ROS-analysen får en juridisk forankring i planbestemmelsene.
7. Plankartet må ta inn en ny hensynssone H-370 (Annen fare), som gjelder aktsomhetsområde for radon.

Fylkesmannen har i tillegg en del faglige råd på ulike områder som går frem av dokumentet.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)  
Kommunal og samordningsdirektør

Øyvind Gotehus  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Nye Veier AS

Statens vegvesen

Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst

Øyer kommune

Innlandet fylkeskommune

Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER

Postboks 4223 2307 HAMAR

Kongsvegen 325 2636 ØYER

Pb. 4404 2325 HAMAR

FYLKESMANNEN I INNLANDET  
Postboks 987  
2604 LILLEHAMMER

Vår dato: 06.05.2020  
Vår ref.: 201902467-12  
Arkiv: 323  
Deres dato: 19. og 27.03.2020  
Deres ref.:

Saksbehandler:  
Kristin Hasle Haslestad

## **NVEs innsigelse - Offentlig ettersyn E6 Storhove – Ensby – Lillehammer (2. gangs offentlig ettersyn) og Øyer kommuner (1. gangs offentlig ettersyn), Innlandet**

Vi viser til høringsdokumenter datert 19.03.2020 (2. gangs offentlig ettersyn, Lillehammer kommune) og 27.03.2020 (1. gangs offentlig ettersyn, Øyer kommune). NVEs uttalelse tar for seg både innsigelser som henger igjen fra forrige høring i Lillehammer, samt vurdering av nytt planmateriale.

### **Bakgrunn**

Innsigelsen til den delen av planen som omhandler tiltak i Lillehammer kommune, fremmet vi i brev datert 14.10.2019, og det gikk på følgende sentrale forhold til vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til NVEs ansvarsområder:

*«Kravet i en reguleringsplan (som er siste plannivå) er at alle forhold knytta til vannressurslovens (vrl) bestemmelser og sikkerhet i tråd med plan- og bygningsloven (pbl) § 28-1 skal være avklart, også slik at sikkerhetskrav gitt i byggeteknisk forskrift (TEK17) kpt. 7 er ivaretatt. Slike avklaringer kan ikke skyves til byggesaksbehandlingen.»*

*«Innsigelsesgrunnlaget er knyttet opp mot mangler i forhold til sikkerhet mot naturfare, jf. plan- og bygningsloven § 28-1, byggeteknisk forskrift og vannressursloven §§ 7 (vanninntrenging i grunnen) og 8 (hensynet til allmenne interesser i vassdraget). Videre må lovhjemmelsgrunnlaget for å kunne kreve tiltak på annen manns grunn, være avklart.»*

I NVEs tilbakemelding på plandelen som omfatter Lillehammer, datert 24.02.2020, ga vi en detaljert tilbakemelding på nytt forslag til planmateriale (i hovedsak planbestemmelser), og der opprettholdt vi vår innsigelse. Vi har nå sammenstilt opprinnelig innsigelse, den forrige tilbakemeldingen fra oss og det som er lagt ut på offentlig ettersyn, og vi gir konkrete tilbakemeldinger på dette for planstrekningen i Lillehammer kommune.

Planstrekningen i Øyer kommune er ute på 1. gangs høring, men bestemmelser og utredninger har sammenheng og de dekker delvis hele strekningen, og vi har derfor samlet innsigelsene til begge strekningene i et dokument.

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: [www.nve.no](http://www.nve.no)

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

**Hovedkontor**  
Middelthunsgate 29  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 OSLO

**Region Midt-Norge**  
Abels gate 9  
7030 TRONDHEIM

**Region Nord**  
Kongens gate 52-54  
Capitolgården  
8514 NARVIK

**Region Sør**  
Anton Jenssensgate 7  
Postboks 2124  
3103 TØNSBERG

**Region Vest**  
Naustdalsvegen. 1B  
6800 FØRDE

**Region Øst**  
Vangsvæien 73  
Postboks 4223  
2307 HAMAR

## **Plangjennomgang – vurdering av innsigelsesgrunnlaget ved 2. gangs høring i Lillehammer kommune**

### **§ 2.5 Overvann og flom**

#### *Endringer i nytt planmateriale:*

«Overvann skal inngå i helhetlig plan for vannhåndtering. Overvannshåndteringen skal sikre at overflatevann fra E6 renses før det slippes ut i resipient. Økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag skal som et minimum opprettholdes på samme nivå som før anleggsstart for ny E6. Det skal gjøres effektive tiltak for å minimere avrenning fra anleggsområdet som kan nå tilstøtende vassdrag eller andre sårbare områder. Overvann og avrenning fra bygge- og anleggsområder skal ikke nå urensset ut i resipient. Det skal fastsettes en grenseverdi for utslipp til vassdrag for den enkelte resipient. Utslippsgrensen skal settes i samråd med Fylkesmannen Innlandet.»

#### *§ 2.7 Flom:*

«Det skal utarbeides en helhetlig plan for vannhåndteringen innenfor planområdet, inkl overvann, flom- og dreneringsveger fram til vassdrag mm. Planen skal inneholde krav til dimensjonering, utforming og fordrøyning for å sikre at endrede avrenningsforhold som følge av tiltaket ikke gir økt fare for flom eller skred for tredjepart. Videre skal alle permanente vassdragskryssinger og ev. bekkelukninger dimensjoneres for 200 årsflom + klimapåslag 40%. Vassdragskryssingene skal utformes slik at de hindrer økt flomfare og hensyntar erosjon og massetransport på en måte som ikke medfører økt fare for flom. Før nye tiltak igangsettes skal det dokumenteres at tiltaket oppfyller sikkerhetskrav i byggt teknisk forskrift, jf. TEK17 §7.2 (gjeldende byggt teknisk forskrift). Dokumentasjon på sikring av jernbanens stabilitet skal forelegges Bane NOR før anleggsarbeidene igangsettes.»

#### *§ 6.11*

«Før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes skal det utarbeides en helhetlig plan for vannhåndteringen innenfor planområdet, inkl overvann, flom- og dreneringsveger fram til vassdrag mm.»

***NVEs vurdering:*** Bestemmelsene er delt opp, og dette blir ryddigere og bedre. De mangler vi mente var vesentlige i bestemmelsene, og som var grunn til innsigelsen på dette punktet, er nå tatt inn i § 7.2 om flom. Tidsangivelsen er kommet som egen rekkefølgebestemmelse som ivaretar både overvann, flom og dreneringsveger i § 6.11. Dette er bra, men vi savner også her mer detaljer knyttet til helhetlig plan for håndtering av vann. Dette er siste plannivå, og planen gir juridiske føringer for arealbruken. Dette gjør at areal som er nødvendig for tilfredsstillende håndtering av vann for å unngå uønskede konsekvenser for tredje part, eller negative konsekvenser for andre allmenne interesser, skal reguleres i planen. ***NVE opprettholder innsigelse til helhetlig vannhåndtering inntil det foreligger konkrete planer for behov og forslag til løsninger som ser den totale vannhåndteringen under ett, jf. pbl §§ 4-3, 28-1 og vrl §§ 5, 7 og 8.***

### **§ 2.6 Grunnvann – (må sees sammen med §§ 2.7, 2.14, 4.1, 6.9 og 6.10)**

Vårt innsigelsesgrunnlag, som var knyttet til at man må ha med følgende: «Ivareta aktsomhetsplikten og opprettholde grunnvannsnivået, jf. vrl §§ 43 og 45.», er tatt inn i § 2.6.

***NVEs vurdering:*** Våre merknader og grunnlag for innsigelse er ivarettatt – ***grunnlaget for innsigelse bortfaller.***

### **§ 3 (bebyggelse, anlegg, næring og LNF)**

**NVEs vurdering:** Innsigelsesgrunnlaget må sees i sammenheng med innsigelsen til § 4.2 faresoner. Skredfare er vist som områdene som omfattes av aktsomhetsområder/kartlagte områder for skred (hensynssone skredfare). Skredfarerapport var ikke lagt ved 1.gangs offentlig ettersyn for Lillehammer sin del av planstrekningen, og når vi nå ved 2. gangs offentlig ettersyn i Lillehammer og 1. gangs offentlig ettersyn i Øyer, får dette materialet og går igjennom skredfarerapportene, så viser det seg at det som er kartlagt av skredfare, kun svarer ut akseptkriterier for skred mot veg, som er gitt i SVV sin håndbok N200. Sikkerhetskravet for bebyggelse som framgår av TEK17 (gjeldende byggt teknisk forskrift) er ikke svart ut. Reell fare skal være avklart på siste plannivå, og dette er ikke tilfellet her. Det faglige grunnlaget Skred AS har lagt ned her, er trolig langt på veg et bra utgangspunkt for å få til en fullstendig vurdering også for arealformål, med krav om sikkerhet gitt i byggt teknisk forskrift. Vurderinger av hvordan man oppnår tilfredsstillende sikkerhet og behov for sikring/areal til sikring må også utarbeides for begge kommunene. **Grunnlaget for innsigelsen opprettholdes inntil tilstrekkelig sikkerhet mot skred, jf. pbl § 28-1 og byggt teknisk forskrift (TEK17 kpt. 7), samt ev. behov for sikringstiltak, er dokumentert og ivaretatt.**

## 4.2 Faresoner (§ 11-8 a)

### a) Ras- og skredfare (H310\_#)

**NVEs vurdering:** Dette må sees i sammenheng med punktet over. Det meste av det vi opprinnelig hadde innsigelse til i planbestemmelsene er nå tatt inn i planen, og dette er bra. Rettigheter og kunnskap om det å opprettholde skogens funksjon, slik at den skredfaren som er avklart i planen opprettholdes over tid, er ivaretatt i rekkefølgebestemmelsene i §§ 6.12 og 6.13:

«§ 6.12 Før bygge- og anleggsarbeidene for ny E6 starter skal skogen og skjøtsel av denne som skredsikringstiltak sikres gjennom heftelser på eiendommene, ved tinglyste avtaler med grunneierne eller ved ekspropriasjonsvedtak»

«§ 6.13 Før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes skal det utarbeides en plan for hvordan det kan tas ut/fjernes skog innenfor hensynssonen H310\_1 slik at skredsikringsfunksjonen opprettholdes.»

Skredfaren er imidlertid ikke dokumentert avklart for byggetiltak på sideareal der sikkerhetskravet ikke er gitt i SVV N200, men i byggt teknisk forskrift kpt. 7 (TEK17). **NVE opprettholder innsigelsen til skred/skredfare til reell fare er avklart/dokumentert og vist som hensynssoner, og ev. nødvendige sikringstiltak er dokumentert og regulert inn der dette er nødvendig for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet for disse arealene. Det må også knyttes nødvendige bestemmelser til disse hensynssonene slik at sikkerhetskravene er ivaretatt.**

### c) Hensynssone flomfare (H320\_#)

**NVEs vurdering:** Denne bestemmelsen gjelder hensynssoner for flom og vil ikke være gjeldende for vassdrag som ikke er vist med hensynssone flom, eller legge føringer for eksempel om bekkelukkinger på sideareal som ikke er omfattet av hensynssonen. Det virker som om de største vassdragene på hele strekningen (4 stk) er omfattet av hensynssone flom, jf. plankartet. Vi finner ikke at flomfaren er utredet, men den er trolig basert på aktsomhetskart for flom fra NVE Atlas. Men det er mange vassdrag som fremgår av kartgrunnlaget i M711 og som ikke omfattes av denne bestemmelsen eller hensynssoner. Og flere av disse går gjennom tiltaksområdet i reguleringsplanen, for deretter å passere eksisterende bebyggelse. Bestemmelsen i seg selv er tilfredsstillende med tanke på NVEs ansvarsområder, gitt at man har detaljerte tiltak og vurdert konsekvenser av de tiltakene man planlegger. Skal man i etterkant for eksempel avklare hva som er dimensjonerende rørgjennomføring eller kulvert for å tilfredsstillende dimensjoneringskravet med vannlinjeberegninger? Vil det være krav til dokumentasjon av dette i etterkant? I prinsippet gjelder det samme her som for skred, reell fare skal være avklart på siste

plannivå, og det konkrete dimensjoneringskravet og behov for tiltak for hver enkelt kryssing burde dermed være avklart allerede nå. Dette gjelder også for avklaringer mot vannressursloven og bestemmelser knyttet til ivaretagelse av allmenne interesser. **NVE opprettholder innsigelse til vassdragsinngrep og avklaringer knyttet til bestemmelser i vannressursloven, jf. pbl 28-1 og vrl §§ 5 og 8.**

§ 5.3 Midlertidige bygge- og anleggsområder (område #200-299 og #300-399) (Gjelder for alle midlertidige bygge- og anleggsområder, inkludert deponiområder.)

*Endring i bestemmelse:*

«d) Elvekryssinger inkludert plastring, skal lokaliseres og utformes slik at de hensyntar erosjon og massetransport på en måte som ikke fører til økt fare for flom, samt at skader på vannmiljøet og kantvegetasjon skal begrenses. Løsningene, inkludert beredskapsløsningene, skal dimensjoneres etter anleggets varighet og ikke gi negative vassdragstekniske konsekvenser. Ved bruk av kulvertløsning skal det tilrettelegges for passering av landlevende organismer ved hjelp av langsgående repos. Midlertidige bekkelukkinger skal gjenåpnes etter at anlegget opphører.»

*Så er det i tillegg lagt til en helt ny bestemmelse:*

«e) Der anleggsarbeider foregår nær eller i vassdrag skal det utarbeides planer for gjennomføring og innhenting av nødvendige godkjenninger hos myndighetene, da alle inngrep i vassdrag skal godkjennes av forvaltningsmyndighet, jf. Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven.»

**NVEs vurdering:** d) Bestemmelsen gir fortsatt ikke føringer for dimensjonering som svarer ut sikkerhetskrav i byggteknisk forskrift. Dette er nødvendig der det er bebyggelse eller annen infrastruktur inntil eller nedenfor kryssingen, av sikkerhetsmessige årsaker. Det er ikke tillatt å påføre andre økt fare som en følge av tiltak i vassdrag, jf. vrl §§ 5, 8, 18. **NVE opprettholder innsigelsen til dette punktet.** For bestemmelse e) så er dette forhold som skal avklares i planen, og NVE finner det uheldig at man skal vente med disse avklaringene til et senere tidspunkt. For vannressurslovens bestemmelser er dette en vanskelig tilnærming fordi:

1. Ved å skyve på slike avklaringer kan det gi føringer for både behandlingen etter lovverket og føringer for plangjennomføringen som er uheldig og som burde vært avklart i reguleringsplanfasen for å sikre forutsigbarhet.
2. Konesjonspliktige tiltak kan ikke behandles enkeltvis i etterkant av planen, men bør avklares i planen og benytte § 20 om samordning i vrl.
3. Konesjonsplikt er ofte en vurdering av sum-effekter og alternative løsninger, og egner seg ikke for enkeltvurdering av enkeltsaker i en så stor plansak.
4. Ved en slik tilnærming som e) legger opp til, vil NVE i større grad bli delaktig i selve planleggingsfasen og i tillegg måtte bruke mer ressurser på tiltaket som Nye Veger fremmer og er ansvarlig for.

§ 5.4 Midlertidig bygge- og anleggsområder / Deponi (område #301) Ses i sammenheng med pkt. 5.3)

*Nytt planmateriale:*

«d) For deponiområder som berører vassdrag skal det utarbeides planer for gjennomføring og innhenting av nødvendige godkjenninger hos myndighetene, da alle inngrep i vassdrag skal godkjennes av forvaltningsmyndighet, jf. Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven.»

NVEs vurdering: Her er det tatt inn den samme bestemmelse som for Midlertidige bygge- og anleggsområder i § 5.3. Samme vurdering gjelder for denne.

NVEs samlede vurdering av planen med tanke på NVEs ansvarsområder:

Ved 1. gangs offentlig ettersyn fremmet vi innsigelse med følgende faglige bakgrunn: «Kravet i en reguleringsplan (som er siste plannivå) er at alle forhold knytta til vannressurslovens (vrl) bestemmelser og sikkerhet i tråd med plan- og bygningsloven (pbl) § 28-1 skal være avklart, også slik at sikkerhetskrav gitt i byggt teknisk forskrift (TEK17) kpt. 7 er ivarettatt. Slike avklaringer kan ikke skyves til byggesaksbehandlingen». Dette gir forventninger om at dette er avklart ved 2. gangs offentlig ettersyn for planstrekningen i Lillehammer og at det også er lagt til grunn for delstrekningen i Øyer kommune.

Planen har blitt vesentlig bedre med tanke på mange av de punktene vi hadde innsigelse til ved 1. gangs høring. Men vi mener fortsatt at det er en del mangler knyttet til lovmessige avklaringer for våre ansvarsområder på siste plannivå. Dette gjelder kravet til at reell fare skal være avklart på siste plannivå, jf. sikkerhetskrav gitt i byggt teknisk forskrift kpt. 7 (jf. pbl § 28-1) for tiltak i henhold til pbl § 1-6. I KMDs Rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling er følgende uttrykkelig fastsatt: «Ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad. Kravet til ROS-analyse i lovens § 4-3 vil da ikke være oppfylt. Ved byggesaksbehandlingen er det dessuten svært vanskelig å håndtere dokumentasjonen. For å få medvirkning fra de som blir berørt må dokumentasjonen være en del av plansaken. I byggesaken skal det dokumenteres at byggverk er plassert, prosjektert og vil utføres slik at det oppnås tilfredsstillende sikkerhet mot skade eller vesentlig ulempe. Byggegrunn og tilstøtende terreng skal ikke utsettes for fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket. I byggesaken kreves dokumentasjon av hvordan de reelle farene som er avdekket i plan ivaretas, og ikke krav om utredning av om slike forhold foreligger». Det er også krav til at man legger ved faglige vurderinger av planens virkninger for skred- og flomfaren/vannhåndtering nedstrøms planområdet, samt ev. behov for avbøtende tiltak. På deler av planstrekningen er det mye eksisterende bebyggelse i tilknytning til planområdet.

Det legges trolig opp til mange vannhåndterings- og vassdragsinngrep, men disse er fortsatt ikke dokumentert hverken behovs- eller utførelsesmessig, jf. vannressursloven §§ 5, 7 og 8. Som et eksempel viser planen nytt elveløp for Sagåa. Hvordan skal dette løses? Har det konsekvenser for nedstrøms kryssing? Er det forhold man må hensynta? Hvordan gjør man dette på best mulig måte? Endring av elveløpet krever dokumentasjon både på vannføring og erosjonskrefter. Slike avklaringer kan også knyttes opp til behovet for nødvendige avklaringer i ROS-analysen, der det er summen av alle foreslåtte tiltak (vassdragskryssinger, overvann, flom, skred), som skal gi akseptabel sikkerhet for alle tiltak innenfor planområdet og for bebyggelse (tredje part) utenfor planområdet. Alle sikringstiltak, både mot flom, skred, overvann og ev. erosjon, må planlegges med tilstrekkelig sikkerhetsmargin mht. klimatilpasning. Det mangler en helhet knyttet til disse forholdene. Hvor skal det gjennomføres tiltak? Hvilke tiltak skal gjennomføres? Hvilke vassdrag er det snakk om? Og hvilke konsekvenser kan de medføre? Kan allmenne interesser bli berørt? Er det behov for avbøtende tiltak? Det er gitt mange planbestemmelser som gir føringer for den kommende prosessen som skal prosjektere veganlegget, både permanente og midlertidige tiltak. Men helheten mangler, og det er ikke mulig å vurdere sum-effekter av tiltak knyttet til vassdrag og sikkerhet langs vassdrag. Mangelen på detaljprosjektering har NV blant annet forsøkt løst ved å gi både kommunene og andre etater ansvar for oppfølging av detaljeringer i etterkant av vedtatt plan, jf. planbestemmelsenes §§ 5.3 e) og 5.4 d). Dette er forhold som etter NVEs vurderinger, burde vært avklart i reguleringsplanen, jf. pbl §§ 1-6, 28-1, 4-3 og vrl §§ 5, 7 og 8.



### **NVEs vurdering - vurdering av planmaterialet ved 1. gangs høring i Øyer kommune**

Planbestemmelsene for delstrekningen i Øyer kommune: § 2.5 overvann, § 2.6 grunnvann og § 2.7 flom, har vi kommentert i delen som omfatter Lillehammer kommune.

§ 3.3 a) krever avklaring av skredssikkerhet mot flom og skred for deler av areal L1. Vi kan ikke se at dette er avklart i de skredfaglige utredningene som er lagt ved planen. Dette inkluderer ev. behov for sikringstiltak og dokumentasjon av dette. Vi viser forøvrig til vår merknad vedrørende skredfare på strekningen i Lillehammer kommune.

§ 4.2 a) Ras og skredfare: her gjelder samme merknader som for strekningen i Lillehammer, men for Øyer er utredningene knyttet til skredfare og behov for sikringstiltak enda dårligere dokumentert. I tillegg mangler det bestemmelser som ivaretar skogen som skredreducerende funksjon og avtale om skjøtsel som sikrer dette. Her skal man utsette avklaringen av reell skredfare.

§ 4.2 c) Hensynssone flomfare: Samme merknad som for strekningen i Lillehammer.

§ 5.1 Utforming rundt bru/kulvert: Omhandler kulvert for Sågåa og gir ingen føringer for utforming, men tiltaket skal byggesaksbehandles av Øyer kommune i etterkant av vedtatt plan. Deler av planområdet rundt Sågåa er omfattet av hensynssone flom, men gjelder dette alt areal det skal gjøres tiltak i? Hva med massehåndtering for å opprettholde kapasitet over tid? Er denne vassdragskryssingen tilstrekkelig dokumentert og ivaretatt i planen? Gjelder planbestemmelse 2.7?

§ 5.2 Midlertidige anleggs- og riggområder d) og e) er de samme som bestemmelsene i Lillehammer. Samme merknad gjelder. (Lillehammer § 5.3).

§ 5.3 Deponi d) er den samme som i Lillehammer. Samme merknad gjelder. (Lillehammer § 5.4)

§§ 6.11-6.13 er nesten de samme som i Lillehammer. Mangler vurdering av behovet for ekspropriasjon for å sikre adgang til ev. nødvendig areal, og man mangler også en del kartleggingsarbeid for avklaring av skredfare og behov for sikring. Se merknader knyttet til dette i Lillehammer kommune. Gjør oppmerksom på at det ikke kun er bare snøskredfare som er relevant skredtype, og at areal til sikring må være avklart, inkludert for sideareal som krever dette.

For skred gjelder de samme vurderingene som plandelen i Lillehammer kommune, men i Øyer regulerer man mindre areal som omfattes av sikkerhetskrav i byggeteknisk forskrift. Øvrig areal er for en stor del LNFR, men her åpner planbestemmelsene for nye byggetiltak, og vi mener derfor at reell fare også må være avklart for dette arealet. Vi oppfatter også at den siste rapporten fra Skred AS, som kom mandag 27.04.2020, ikke inneholder vurdering av skredssikring i Øyer kommune. Er det ikke behov for det? Dette virker uklart, spesielt siden planbestemmelse 4.2 a) sier at skredfareavklaringer skal utsettes til prosjekteringsfasen.

### **Konklusjon – planstrekning i Lillehammer og Øyer: Innsigelse**

**NVE mener planene for utbygging av ny E6 i Lillehammer og Øyer kommune på strekningen Storhove – Ensby ikke ivaretar vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til NVEs ansvarsområder. Vi fremmer derfor innsigelse til begge planene, og innsigelsesgrunnlaget er knyttet til følgende forhold:**

Reell fare skal være avklart på siste plannivå, jf. sikkerhetskrav gitt i byggeteknisk forskrift kpt. 7 (jf. pbl § 28-1) for tiltak i henhold til pbl §1-6. I KMDs Rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling er følgende uttrykkelig fastsatt: «Ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad. Kravet til ROS-analyse i lovens § 4-3 vil da ikke være oppfylt. Ved byggesaksbehandlingen er det dessuten svært

vanskelig å håndtere dokumentasjonen. For å få medvirkning fra de som blir berørt må dokumentasjonen være en del av plansaken. I byggesaken skal det dokumenteres at byggverk er plassert, prosjektert og vil utføres slik at det oppnås tilfredsstillende sikkerhet mot skade eller vesentlig ulempe. Byggegrunn og tilstøtende terreng skal ikke utsettes for fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket. I byggesaken kreves dokumentasjon av hvordan de reelle farene som er avdekket i plan ivaretas, og ikke krav om utredning av om slike forhold foreligger». NVE mener dette kravet fortsatt ikke er ivaretatt i Lillehammer, og det er en mangel ved planen i Øyer kommune.

Det legges trolig opp til mange vannhånderings- og vassdragsinngrep, men disse er fortsatt ikke dokumentert hverken behovs- eller utførelsesmessig, jf. vannressursloven §§ 5, 7 og 8 eller pbl § 28-1. Dette kan også knyttes opp til behovet for nødvendige avklaringer i ROS-analysen, der det er summen av alle foreslåtte tiltak (vassdragskryssinger, overvann, flom, skred), som skal gi akseptabel sikkerhet for alle tiltak innenfor planområdet og for bebyggelse (tredje part) utenfor planområdet. Alle sikringstiltak, både mot flom, skred, overvann og ev. erosjon, må planlegges med tilstrekkelig sikkerhetsmargin mht. klimatilpasning. Det er gitt mange planbestemmelser som gir føringer for den kommende prosessen som skal prosjektere veganlegget, både knyttet til permanente og midlertidige tiltak. Men helheten mangler, og det er ikke mulig å vurdere sum-effekter av tiltak knyttet til vassdrag og heller ikke om sikkerheten mot naturfare er tilstrekkelig ivaretatt. Mangelen på detaljprosjektering har NV blant annet forsøkt løst ved å gi både kommunene og andre etater ansvar for oppfølging av detaljeringer i etterkant av vedtatt plan, jf. planbestemmelsenes §§ 5.3 e) og 5.4 d) (5.2 og 5.3 i planen for Øyer). Dette er forhold som etter NVEs vurderinger, burde vært avklart i reguleringsplanen, jf. pbl §§ 1-6, 28-1, 4-3 og vrl §§ 5, 7 og 8.

Med hilsen

Toril Hofshagen  
regionsjef

Kristin Hasle Haslestad  
senioringeniør

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

Vedlegg:

Kopi til:

Fylkesmannen i Oppland - Samordning av statlige tjenester

---

## Fylkesutvalgets behandling av sak 187/2020 i møte den 09.06.2020:

### Vedtak:

1. Fylkesutvalget mener E6 er en sentral transportåre i Norge og Innlandet og ser behovet for god fremdrift i planlegging og utbygging.
2. Fylkesutvalget mener ethvert tiltak i utgangspunktet bør unngå beslag av dyrka og dyrkbar mark. Dersom det er andre vesentlige samfunnsinteresser som krever at det tas dyrka mark bør beslaget gjøres så lite som mulig. Fylkesutvalget anbefaler Alternativ 1 med nødvendige forbedringer som gir tilnærmet samme begrensede jordbruksbeslag og nydyrking som Alternativ 2. Fylkesutvalget frarår Alternativ 2, da dette vil øke prosjektkostnadene betydelig uten å ha store fordeler utover forbedret Alternativ 1.
3. Fylkesutvalget finner etter en samlet vurdering å kunne tillate at reguleringsplan for E6 Storhove - Øyer i Lillehammer kommune vedtas uten vilkår om ytterligere arkeologisk undersøkelse av kulturminnene id 250344, 260542, 260537 og 260441 før tiltak iht. planen realiseres.
4. Gudbrandsdalsleden har nasjonal status som offisiell pilegrimsled, og har status som europeisk kulturveg. Ny og sammenhengende trasé for pilegrimsleden må være lagt inn i plankartet som hensynssone H530/H570 (bevaring av friluftsliv/kulturmiljø) før planen kan vedtas, jf. PBL §§ 12-6 og 11-8 bokstav C. I tillegg må det gjøres nødvendige justeringer i planen for å sikre en trygg og sikker turveg med høy opplevelsesverdi.
5. Fylkesutvalget ber om at det vurderes at veganlegget sikres en helhetlig og stedstilpasset utforming i tråd med ny E6 i Gudbrandsdalen og kommunedelplanens bestemmelse §1.5.2. Bestemmelsen skulle sikre en helhetlig vegetetikk og stedstilpassede løsninger for terrengforming og materialbruk for E6 helt fra Biri til Otta.
6. Fylkesutvalget mener det er få og lite opplysende illustrasjoner av tiltaket som gjør det krevende å få et reelt inntrykk av prosjektets omfang og konsekvenser.
7. Det foreligger ikke trafikkprognoser for fylkesvegen (fv. 2522) fra Storhove til Øyer i perioden med bomstasjon på ny E6 (frem til år 2040) med ulike kryssalternativer i Øyer. Fylkesutvalget mener konsekvensene for myke trafikanter på lokalvegnettet må belyses nærmere for å kunne ta stilling til om E6-prosjektet vil utløse nye behov for fremkommelighet

og trafikksikkerhet for myke trafikanter langs fylkesvegen. Dette gjelder både for delstrekninger og sammenhengen i vegnettet. Dersom ny E6 utløser behov for gang- og sykkelveg langs fylkesvegen må ansvaret for regulering og opparbeidelse tilfalle tiltakshaver. Fylkesutvalget fremmer innsigelse til planforslaget inntil dette er belyst. Fylkesutvalget mener dagens E6 fra Fåberg til Ødegården har potensial som trafikksikker trasé for myke trafikanter og at dette bør inngå i planen.

8. Fylkesutvalget anbefaler at fv. 2522 utformes slik at den fremstår som en underordnet lokalveg på hele strekningen Storhove-Øyer. Det bør vurderes smalere kjørefeltbredde (6,5 m) og økt skulderbredde.

9. Fylkesutvalget krever at det utformes en reguleringsbestemmelse som sikrer at det vil bli gjennomført en tilstandskartlegging av fylkesveg 2522 (og evt. andre berørte fylkesveger) før anleggsstart. Som minimum bør det stilles som krav at fylkesvegen får nytt dekke etter at anlegget er ferdigstilt, og at evt. andre skader på vegutstyr utbedres for tiltakshavers regning.

10. Fylkesutvalget anmoder om at støy/støyskjerming gjøres ihht. gjeldende retningslinjer (Støyretningslinje T-1442/(2016)).

11. Det er uheldig at viktige prinsipper i Ytre Miljøplan ikke er fastsatt som juridisk bindende bestemmelser til planen. Fylkesutvalget anmoder at dette endres slik at bestemmelsene som et minimum ivaretar de aktuelle bestemmelsene fra kommunedelplanen om disse temaene.

### **Behandling:**

Kari-Anne Jønnes (H) fremmet forslag på vegne av H og FrP:

1. Som innstilling
2. Fylkesutvalget mener ethvert tiltak i utgangspunktet bør unngå beslag av dyrka og dyrkbar mark. Dersom det er andre vesentlige samfunnsinteresser som krever at det tas dyrka mark bør beslaget gjøres så lite som mulig. Fylkesutvalget anbefaler Alternativ 1 med nødvendige forbedringer som gir tilnærmet samme begrensede jordbruksbeslag og nydyrking som Alternativ 2. Fylkesutvalget frarår Alternativ 2, da dette vil øke prosjektkostnadene betydelig uten å ha store fordeler utover forbedret Alternativ 1
3. Som innstilling
4. Som innstilling
5. Fylkesutvalget ber om at veganlegget sikres en helhetlig og stedstilpasset utforming i tråd med estetisk veileder fra Nye Veier, som skal bygge på samme prinsipper som bestemmelsen i KDP §1.5.2. Fylkesutvalget presiserer at det ikke skal medføre økte

prosjektkostnader som følge av vegetetikk eller stedstilpassede løsninger.

6. Som innstilling

7. Det foreligger ikke komplette trafikkprognoser for fylkesvegen (fv. 2522) fra Storhove til Øyer i perioden med bomstasjon på ny E6 (frem til år 2040) med ulike kryssalternativer i Øyer. Fylkesutvalget mener konsekvensene for myke trafikanter på lokalvegnettet må belyses nærmere for å kunne ta stilling til om E6-prosjektet vil utløse nye behov for fremkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter langs fylkesvegen. Dette gjelder både for delstrekninger og sammenhengen i vegnettet. Dersom ny E6 utløser behov for gang- og sykkelveg langs fylkesvegen må ansvaret for regulering og opparbeidelse tilfalle tiltakshaver. Fylkesutvalget fremmer innsigelse til planforslaget inntil trafikkprognosene foreligger. Fylkesutvalget mener dagens E6 fra Fåberg til Ødegården har potensial som trafikksikker trasé for myke trafikanter og at dette bør inngå i planen.

8. Som innstilling

9. Tiltakshaver må foreta tilstandsregistrering på fv.2522 før og etter anleggets gjennomføring.

Dette for å dokumentere tilstandsutviklingen på fv. 2522 etter endt anleggsutføring.

Dersom kvaliteten på fv. 2522 er forringet som følge av E6 utbyggingen og mer enn normal slitasje, skal påført skade på vei og veiutstyr utbedres for tiltakshavers regning.

10. Som innstilling

11. Som innstilling

#### Bjørnar Tollan Jordet (SV) fremmet forslag på vegne av SV og MDG:

Fylkesutvalget mener E6 er en sentral transportåre i Norge og Innlandet. Dagens motorvei dekker dagens behov, og langtidsbehovet bør ses i sammenheng med morgendagens teknologiske utvikling.

Nytt punkt 2:

Fylkesutvalget ønsker en streng praktisering av jordvern og mener ethvert tiltak skal unngå å legge beslag av dyrka og dyrkbar mark. Dersom det er andre vesentlige samfunnsinteresser som krever at det tas dyrka mark må beslaget gjøres så lite som mulig. Fylkesutvalget fraråder derfor Alternativ 1, fordi det beslaglegger mer dyrka mark enn nødvendig uten å ha fordeler som kan forsvare tapet av dyrka mark. Fylkesutvalget anbefaler Alternativ 2 med de betingelser som er gitt om nydyrking av tilliggende arealer.

Stein Tronsmoen (Sp) ba om gruppemøte. Gruppemøter avholdt mellom kl. 13.50 og 13.55. Tronsmoen opplyste at Ap og Sp stemmer for forslag fremmet av Jønnes (H) i punkt 2. Ellers støttes fylkesrådmannens innstilling.

**Votering:**

Punkt 1:

Fylkesrådmannens innstilling ble vedtatt med 13 stemmer, avgitt av Ap (6), Sp (4), H (2), FrP (1).

Forslag fremmet av Jordet (SV) falt med 2 stemmer (SV og MDG).

Punkt 2:

Forslag fremmet av Jønnes (H) ble vedtatt med 13 stemmer, avgitt av Ap (6), Sp (4), H (2), FrP (1).

Forslag fremmet av Jordet (SV) falt med 2 stemmer (SV og MDG).

Punkt 3 og 4:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Punkt 5:

Fylkesrådmannens innstilling ble vedtatt med 12 stemmer, avgitt av Ap (6), Sp (4), SV (1) og MDG (1).

Forslag fremmet av Jønnes (H) falt med 3 stemmer, avgitt av H (2) og FrP (1).

Punkt 6:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Punkt 7:

Fylkesrådmannens innstilling ble vedtatt med 12 stemmer, avgitt av Ap (6), Sp (4), SV (1) og MDG (1).

Forslag fremmet av Jønnes (H) falt med 3 stemmer, avgitt av H (2) og FrP (1).

Punkt 8:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Punkt 9:

Fylkesrådmannens innstilling ble vedtatt med 12 stemmer, avgitt av Ap (6), Sp (4), SV (1) og MDG (1).

Forslag fremmet av Jønnes (H) falt med 3 stemmer, avgitt av H (2) og FrP (1).

Punkt 10 og 11:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

---



## Statens vegvesen

LILLEHAMMER KOMMUNE

Postboks 986

2626 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Randi Sira / 45499468

Vår referanse:  
20/61928-3

Deres referanse: Vår dato:  
MARTORSE 18/8556- 10.05.2020  
88

### Høringsuttalelse til reguleringsplan for E6 Storhove – Øyer – 2. gangs høring/ offentlig ettersyn – Lillehammer kommune

Vi viser til mottatt forslag til reguleringsplan for E6 – Øyer lagt ut til 2. gangs høring. Delparsellen mellom Storhove til Øyer grense er i Lillehammer kommune er lagt ut til 2. gangs høring, mens del fra kommunegrense til Hunderfossen i Øyer kommune er lagt ut til 1. gangs høring. Det er mange felles plandokumenter for de to delparsellene, blant annet planbeskrivelse og en del temarapporter/underdokumenter.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny firefelts motorveg mellom Storhove og Hunderfossen i Øyer som første etappe på strekningen Moelv–Øyer. Utbyggingen av hele E6 Innlandet skal sikre bedre framkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker samt reduksjon i klimautslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold av E6.

### Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Statens vegvesen har det generelle ansvaret for å påse at trafikksikkerhet og framkommelighet ivaretas i transportsystemet. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Transport og samfunn  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

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

Kontoradresse  
Industrigata 1  
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø



## Våre innspill ved varsel om oppstart og merknader til 1. gangs høring

Ved varsel om oppstart og høring av planprogram var vi særlig opptatt av å påpeke hensynet til sidevegnettet og særlig myke trafikanter både i anleggsfase og etterpå, inkludert virkningen av bomplassering for lokalvegnettet.

Ved første gangs høring hadde vi følgende merknader:

- **Planens detaljeringsgrad**

Ved første gangs høring var det lagt opp til stor fleksibilitet i planen med mulighet for endring av plassering av vegen innenfor formålene vegareal/annet trafikkareal men uten behov for byggesaksbehandling. Vi og flere andre hadde merknader om dette vil ivareta viktige hensyn til omgivelsene godt nok. Ved annen gangs høring er denne fleksibiliteten delvis fjernet, og veglinja kan oppfattes som presis. Det er likevel en del elementer som avklares mer i detalj i byggeplan, det gjelder for eksempel Vormstuguvegens krysning av E6.

Det gis fremdeles rom for justeringer innenfor planen, men det er nå satt grenser for hvor mye en justering kan skje, horisontalt innenfor et bestemmelsesområde og en maksimal endring i høyde, ved tunnelåpninger og kulverter.

- **Avkjørsler og atkomster**

Vi hadde kommentar til at midlertidige og nye permanente atkomstveger må godkjennes av vegeier. Permanente veger skal nå være lagt inn i plankartet. I behandling av høringen skriver NVAS at nye atkomstveger vil bli sendt til Statens vegvesen for godkjenning som del av klargjøringen til bygge- og anleggsarbeidene. Her vil vi presisere at det er den enkelte vegeier som må forestå en eventuell godkjenning av nye veger/avkjørsler osv. i anleggsfasen og i permanent situasjon.

Ved første gangs høring fremmet vi innsigelse til avkjørselspil til område BAA, både på grunn av uakseptabel plassering og at avkjørselen ikke var regulert med geometri og siktlinjer. Innsigelsen var begrunnet med vårt sektoransvar for trafiksikkerhet Område BAA er tatt ut av planområdet ved annen gangs høring. Grunnlaget for denne innsigelsen er derfor falt bort.

- **Byggegrenser**

Byggegrenser er påført plankartet. I vår uttalelse ved første høring ba vi om at det bør framgå i bestemmelsene hvor byggegrensene fraviker vegloven og at vegloven gjelder der byggegrenser ikke er inntegnet, for eksempel der byggegrensen vil ligge utenfor planavgrensningen og ikke er definert i andre planer. I bestemmelsene står det at det tillates etablert massedeponi ved Fåberg skog innenfor byggegrensen mot Gudbrandsdalsvegen. Her bør det settes et krav til minsteavstand etter samråd med fylkeskommunen.

- **Hensynet til gående og syklende – Vormstuguvegen**

Ved første gangs høring ble det foreslått å stenge Vormstuguvegen ved ny E6. Dette er en viktig gang og sykkelforbindelse med atkomst til Høgskolen i Innlandet og bør ikke stenges. Ved annen gangs høring er denne lagt inn igjen i planen, og Pilegrimsleden kan dermed fortsatt ligge i dagens trasé.

- **Kombinert formål BAA**

Ved første gangs høring var område BAA lagt inn i planen med arealformål i strid med overordnet plan uten konsekvensutredning. Ved annen gangs høring er dette tatt ut av planen og vil heller bli fremmet som egen plan av Lillehammer kommune. Del av BAA ligger inne som riggområde og med arealformål i tråd med overordnet plan.

- **Vegformål og annet trafikkareal**

Ved først gangs høring la planen opp til stor grad av fleksibilitet der det skulle være mulig å veksle mellom disse vegareal og annen trafikkareal for å optimalisere veglinja i byggeplanlegginga. En slik fleksibilitet reiste flere problemstillinger knyttet til arealformål i PBL, kartframstillingen, viltgjerd, byggegrenser og støyskjermer og andre ytre hensyn. Ved annen gangs høring er denne store fleksibiliteten fjernet, og veglinja blir lagt slik den er definert men med mulighet for justeringer ved bruer og kulverter innenfor en gitt grense.

- **Bestemmelser**

Bestemmelsene er strammet noe opp siden forrige høring. Vi forventer god oppfølging av estetisk oppfølgingsplan.

## **Innspill og merknader ved annen gangs høring**

Ved annen gangs høring ligger Øyerdelen ute på første gangs høring slik at det er mulig å se hele parsellen i sammenheng. Det er uheldig at Øyerplanen og Lillehammerplanen ikke ble lagt ut på første gangs høring samtidig. Planene henger sammen og har mange felles dokumenter, og spesielt er kryssplasseringene i Øyer viktige for å kunne vurdere konsekvenser for lokalvegen både i Øyer og Lillehammer kommuner innenfor planområdene.

- **Beredskapsklasse på ny E6**

Ny E6 bygges som en firefelts møtefri og trafikksikker motorveg med fartsgrense 110 km/t. Statens vegvesen forutsetter at ny E6 som viktig hovedveg blir bygget med beredskapsklasse 1 A slik at ett tunnellop enkelt kan skiltes til tovegs trafikk med ett kjørefelt i hver retning ved tunnelarbeider eller hendelser i tunnel.

- **Klassifisering**

Planbeskrivelsen sier noe om klassifisering av vegnettet. Dette må imidlertid også bli en egen prosess senere som må omfatte alle veger som berøres inkludert kryssområder. Klassifisering av veger skal være vedtatt 3 måneder før vegåpning.

Vi anbefaler at Nye Veier tar initiativ til en egen prosess rundt dette når alle alternativer for vegløsninger inklusive gang- og sykkelveger er bestemt. Det bør settes av tilstrekkelig tid til nødvendig prosess inkludert høringer. Statens vegvesen vil ha en viktig rolle i dette, men fylkeskommunen som vegeiere og kommunene er også viktige parter i saken.

- **Fåbergtunnelen**

Det er vurdert 5 alternativer for Fåbergtunnelen i temarapporten. Alle alternativene har det samme innslaget i sør ved Storhove, og det er tunnellengde og innslaget i nord som skiller tunnelene.

Alternativ 3 tilsvarer det vedtatte alternativet med kort tunnel i kommunedelplanen. Ved nærmere undersøkelser av grunnforholdene, viser dette alternativet seg å bli svært komplisert og dermed vesentlig dyrere. Alternativ 3 vil få størst landskapsinngrep med store skjæringer i både fjell og løsmasser. Inngrep i Ødegårdsjordet unngås med høye støttemurer.

Alternativ 4 tilsvarer alternativ med lang tunnel i KDP. Dette alternativet er best med tanke på veganleggets påvirkning på omgivelsene, men ble forkastet i KDP-prosessen på grunn av kostnader. Alternativ 5 er en variant av lang tunnel med lavere veglinje.

Alternativene 3, 4 og 5 er forkastet i arbeidet med reguleringsplanen på grunn av stor kompleksitet (3) og kostnader (3,4 og 5) selv om de tilfredsstillende ikke prissatte konsekvenser bedre. Alternativ 3 kommer dårligst ut totalt sett.

Alternativ 1 og 2 fremmes som planforslag i reguleringsplanen. Disse er begge en mellomting mellom lang og kort tunnel og er kommet fram i reguleringsplanarbeidet etter flere grunnundersøkelser i området og å ha kommet lenger i prosjekteringsarbeidet. Begge har lav veglinje og tunnelpåhugg i nord ved Ødegården. Prismessig er disse to de som kommer best ut slik det fremstilles i planbeskrivelsen der innbyrdes forskjell i kostnadsnivå er vist.

Nye Veier mener at det er alternativ 1 som det er mest hensiktsmessig å gå videre med ut i fra at dette alternativet gir mest nytte for samfunnet, minst risiko for uønskede hendelser og minst negative konsekvenser totalt sett. Det er imidlertid dette alternativet som også berører dyrka mark mest. Her beskrives at det er lagt godt til rette for å flytte matjorda til tilstøtende arealer og dermed i stor grad kompensere for beslaget av dyrka mark.

Nye Veier har i likhet med Statens vegvesen krav om bedre bruk av bevilgede midler, for Nye Veier uttalt som «mer veg for pengene». Vi har derfor stor forståelse for at en leter etter kostnadseffektive løsninger så lenge kvaliteten og hensynet til omgivelser ivaretas. Vi støtter at det er alternativene 1 og 2 som er lagt ut som planforslag ut ifra de vurderingene som er vist. Alternativ 1 anbefales også, blant annet ut ifra kostnadsbildet, mens alternativ 2 ifølge temarapporten beskrives som den nest rimeligste av de fem med en mindre kostnadsdifferanse i forhold til alternativ 1. Vi har fått en forståelse av det denne differansen nå blir større.

Vi anser at begge alternativene som Nye Veier har lagt ut på høring etter en forutgående utsiling godt ivaretar de fagområdene vi har sektoransvar for.

- **Lokalveg, trafiksikkerhet og hensynet til gående og syklende.**

Ny E6 bygges som fire felts møtefri motorveg med fartsgrense 110 km/t i henhold til dimensjoneringsklasse H3 i vegnormalen N100. I N100 fremgår det at helhetlig tilbud til gående og syklende skal fremgå av overordnet plan og at dette bør løses via lokalt vegnett eller som parallell gang- og/eller sykkelveg. Vi kan ikke se at det er omtalt noen overordnet plan for syklistene på strekningen.

Langs dagens E6 løses gang- og sykkeltrafikken via lokalt vegnett. Sykkeltrasé som alternativ til E6 går her, nasjonal sykkelrute 7, pilegrimsruta, gjennom sentrum i Lillehammer og deretter langs fv. 312 langs Gudbrandsdalsvegen. Mellom Storhove og Brunlaugbakken er det gang- og sykkelveg i dag.

Nord for Brunlaugbakken stopper imidlertid gang- og sykkelvegen og syklistene er videre henvist til sykling i blandet trafikk på en smal tofelts kjøreveg. Her er årssdøgnetrafikken i dag 859. Hensynet til sykkeltrafikken er løst ved at hvitstripene er trukket noe inn slik at kjørebanebredden er 5,5 meter og det er utvidet skulder på hver side. Totalbredde på vegen er 7,2 meter, noe som tilsier at skulderen på hver side får en bredde på 0,85 m.

Vegnormalen anbefaler 1,5 meter for slike løsninger. Dette er en mulig og anbefalt løsning på slike lokalveger ved trafikk på under 4000 ÅDT og der lokalvegen ikke er skoleveg. For ÅDT over 1000 bør det være tilbud til gående og syklende, enten som GS-veg eller utvidete skuldre. Dersom vegen er skoleveg bør det være gang- og sykkelveg for veger med ÅDT over 1000.

Strekningen fra Brunlaugbakken til Øyer grense er cirka 2 km. Det er verken gang- sykkelveg eller lys på strekningen i dag. Det er spredt boligbebyggelse langs vegen opp til grensa. Lillehammer kommune har vurdert denne til å være trafikkfarlig skoleveg som gir rett til skoleskys for barn i 1-4. klasses trinn. Som skoleveg skal det være eget tilbud dersom ÅDT overstiger 1000.

Vegen er 7,2 meter bred ifølge NVDB, og det er derfor ikke plass til kjørebane på 5,5 meter og 1,5 meter skulder på hver side uten utvidelse av vegen. Mellom Øyer grense og Ensbykrysset er vegen enda smalere, 6,5 m.

Trafikknotatet vedlagt planen inneholder beregnede tall på lokalvegen ved de ulike kryssalternativene i Øyer. Dette er tall beregnet til år 2040, altså etter bompengerperioden. Der er det beregnet trafikk tall for fv.312 800-1200 i år 2040 mellom Fåberg og Ensby, avhengig av hvilken kryssløsning som velges i Øyer. Notatet bekrefter at det vil bli en tydelig trafikkøkning på fv.312 i bomperioden, men det sies ingen ting om omfanget av dette. Det er altså en periode på 15 år hvor vi ikke kan si noe om trafikkmengde på lokalvegen ut ifra vedlagt materiale. Dette gjør det svært vanskelig å mene noe om hva som blir nødvendige

tiltak på lokalvegen. Det er en alvorlig mangel ved planmaterialet at det ikke er lagt fram tall som viser antatt trafikkmengde på lokalvegnettet i bompengerperioden 2025–2040.

Det er ikke planlagt gang- og sykkelveg på fylkesvegen fra Fåberg og til Øyer grense (eller til Ensbykrysset).

Nye Veier henviser til bompengeprop. 119S 2018–2019 er det definert følgende i fylkeskommunenes vedtak:

«Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli større enn anslaget til NVA, skal det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Vegeier definerer hvilke trafikkregulerende tiltak utbygger må iverksette.»

Så lenge det ikke finnes beregninger i bompengerperioden som er gjort kjent, må vi gå ut ifra at tallene for 2040 gjelder som anslaget til NVA og at tiltak må gjøres dersom trafikken blir større enn dette, altså større enn 800–1000 ÅDT. Dersom det finnes andre beregninger eller tall tilgjengelige som danner grunnlag for hva som er anslaget, må dette gjøres kjent.

Det er Innlandet fylkeskommune som er veieier og derfor skal definere tiltakene. Vi går ut ifra at trafikkregulerende tiltak også kan omfatte fysiske tiltak som gang- og sykkelveg om nødvendig.

Kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby hadde heller ikke lagt inn gang- sykkelveg langs fv. 312. Det som gjør at usikkerheten rundt behovet er vesentlig større nå, er at det ikke legges opp til bompenger på lokalvegen.

Når det bygges ny møtefri hovedveg, er hensikten både å bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten for brukere av hovedvegen, og å bedre trafiksikkerheten langs lokalvegen der folk bor. Det skal bli tryggere å ferdes langs lokalvegen til fots og med sykkel, enten med egne anlegg eller for eksempel på utvidet skulder ved svært lavtrafikkerte veier. Dersom vi ser at trafikk flyttes fra møtefrie høgtrafikkerte og avgiftsbelagte veier over til avgiftsfrie veier med mye lavere trafiksikkerhet, har hensikten med tiltaket delvis feilet når det gjelder det trafiksikkerhetsbildet på strekningen, i alle fall de årene hovedvegen er bompengebelagt.

Temarapporten for trafikk har en del trafiksikkerhetsvurderinger i de ulike alternativene, også konsekvenser for myke trafikanter, men dette begrenser seg til kryssområder og fylkesvegen fra Ensby og nordover. For lokalvegen på strekningen Storhove – Ensby kan vi ikke se at det er gjort noen vurderinger.

For Øyer kommune er det foreslått to ulike kryssløsninger, helt kryss på Ensby og halvkryss på Midtskog. Bom på hovedvegen er tenkt plassert mellom disse to kryssalternativene. Dersom Ensby blir valgt er det nærliggende å tro at dette vil medføre mer trafikk på lokalvegen nord for Ensbykrysset. Dersom Midtskog blir valgt, kan man tenke seg at mer av lokaltrafikken mellom Lillehammer og Øyer vil bruke lokalvegen mellom Storhove og Midtskog for å unngå bommen sør for Midtskog. Dette bekreftes i trafikknottet – det vil bli en «tydelig økning».

Det er helt avgjørende å få fram beregninger for trafikk på lokalvegnettet for å kunne si noe om hvordan trafikksikkerheten på lokalvegen kan opprettholdes eller gjøres bedre enn i dag. Disse beregningene må gjøres enten det ikke skal være bom på lokalvegen slik det er bestemt i bompengeproposisjonen eller også dersom det skulle bli endringer som følge av nye føringer om bompenger på sidevegnettet ved større vegutbygginger.

### **Oppsummering**

Det er uheldig at det først er ved annen gangs høring for Lillehammer kommune sin del at planene i begge kommuner ligger ute samtidig. Løsningene i begge planene påvirker hverandre, og spesielt vil kryssplasseringen i Øyer sannsynligvis påvirke lokalvegnettet ulikt.

Det er en alvorlig mangel ved planmaterialet det ikke vises trafikk tall for lokalvegen i bompengeperioden. Dette vil ha avgjørende betydning for hvilke tiltak som vil være nødvendig. Vi er bekymret for lokalvegen mellom Fåberg og Øyer grense som er definert som trafikkfarlig skoleveg og som i dag er relativ smal uten tilstrekkelig bredde på skulder.

### **Vi forutsetter at planforslaget suppleres med følgende dokumentasjon:**

- Prognose for trafikk tall for fv. 2522 Gudbrandsdalsvegen i bompengeperioden 2025 – 2040.
- Utredning av trafikksikkerhet for gående og syklende langs fv. 2522 i bompengeperioden med forslag til nødvendige tiltak.

Statens vegvesen

Statens vegvesen – Transport og samfunn  
Med hilsen

Hans Martin Asskildt  
seksjonssjef

Randi Sira

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi

FYLKESMANNEN I INNLANDET, Postboks 987, 2604 LILLEHAMMER  
INNLANDET FYLKESKOMMUNE, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR  
NYE VEIER AS, Tangen 76, 4608 KRISTIANSAND S

NYE VEIER AS  
Tangen 76  
4608 KRISTIANSAND S

**Dato:** 07.05.2020  
**Saksref:** 201903458-18  
**Deres ref.:** 18/8556-88  
**Side:** 1 / 2

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

## **Lillehammer kommune - 2. gangs høring/offentlig ettersyn - reguleringsplan for E6 Storhove - Øyer**

Vi viser til brev fra Lillehammer kommune datert 19.03.2020.

I Lillehammer kommune er det en kryssing mellom E6 og Dovrebanen i sør og en lengre nærføring mellom veg/deponi og bane i nord.

I revidert planforslag er viltgjerdet ikke lenger vist i plankartene, men ivaretatt som funksjonskrav i bestemmelsene. Hensynet til mulig påkjørsel av vilt på bane som følge av E6 er inntatt i bestemmelsene. Vi forutsetter at jernbanens interesser ivaretas ved plassering av gjerdene i samsvar med bestemmelsene, samt å bli involvert i plasseringen i forkant av søknad om tillatelse til oppføring av gjerdet etter jernbaneloven § 10.

Det er sent i høringsprosessen lagt ut et supplerende notat om skred for strekningen i nordre del av kommunen. Ny E6 vil bli liggende mellom mulig utløsningsområde for skred og Dovrebanen. Bane NOR forutsetter at jernbanens interesser ivaretas med nødvendige sikringstiltak både i anleggsfasen og i driftsfasen.

Deponering av masser nærmere enn 30 meter fra jernbanen er søknadspliktig etter jernbaneloven § 10, jf planbestemmelse 6.7. Enhver terrengendring må utføres med varsomhet, slik at ikke jernbanen kan bli skadelidende. Overvann mot jernbanen må ivaretas både i anleggsfasen og permanent, slik at det ikke oppstår fare for skade på jernbanen.

### *Anleggsgjennomføring*

Alle tiltak som kan ha konsekvenser for jernbanen må avklares med Bane NOR i god tid, jf planbestemmelse 6.6. Togfrie perioder må begrenses mest mulig, og allerede fastsatte tider må benyttes når det skal utføres arbeider som betinger opphold i togtrafikken. Anleggs- og riggarealer nær jernbanen må ikke benyttes på en slik måte at det kan oppstå fare for skade på jernbanen.

Det er svært viktig at hensynet til jernbanen ivaretas av Nye Veier og entreprenør i anleggsfasen, og at det tidlig etableres god kontakt med Bane NOR om tiltak som kan berøre jernbanen.

Våre krav til planlegging i nærheten av jernbane finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging <https://www.banenor.no/Om-oss/sikkerhet2/Veileder-for-god-planlegging/> og i vårt tekniske regelverk <http://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Teknisk-regelverk/>

*I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.*

**Bane NOR som grunneier har følgende merknader til planforslaget:**

Dersom det blir behov for tiltakshaver å bruke arealer som eies av Bane NOR skal det inngås egen avtale med Bane NOR Eiendom angående grunn- og rettighetserverv. Herunder også oppføringen av bru og eventuelt plassering av brufundamenter på Bane NORs grunn. Tiltakshaver må ha eierskap og ha ansvar for fremtidig drift og vedlikehold av bru og andre installasjoner på eller i tilknytning til vår grunn.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien  
sjef Planforvaltning  
Planavdelingen

Gudrun Cathrine Laake  
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

**Mottakere:**

LILLEHAMMER KOMMUNE  
NYE VEIER AS





Øyer kommune  
Kongsvegen 325 - Tingberg  
2636 ØYER

Dato: 08.05.2020  
Vår ref: 19/00442-12  
Deres ref: 18/8556-88

## Svar til 2. gangs høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for E6 Storhove-Øyer i Lillehammer og Øyer kommuner

Ladebekken 50  
Postboks 3021 Lade  
N-7441 Trondheim

**TELEFON** + 47 73 90 46 00  
**E-POST** [post@dirmin.no](mailto:post@dirmin.no)  
**WEB** [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no)

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

**SVALBARDKONTOR**  
**TELEFON** +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 19. mars 2020 og 26.03.2020.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

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

### Om saken

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for etablering av ny firefelts motorveg fra Storhove i Lillehammer og nordover til Hunderfossen/Fossegården i Øyer kommune. Det er utarbeidet reviderte høringsdokumenter som inkluderer planbeskrivelse, plankart og bestemmelser.

### DMF sin uttalelse

De reviderte planbestemmelsene representerer en innskjerping i forhold til første høringsrunde. Det er presentert en liste med endringer i plankart og bestemmelser. DMF går her kun nærmere inn på de forhold som er relevant for vår tidligere uttalelse til planarbeidet.

Arealet som ligger innenfor grusforekomsten Hovemoen, og som er avsatt til næringsbebyggelse (BN) øst for Gausdalsvegen, er nå redusert. DMF anser at bestemmelsen tilknyttet næringsområdet BN nå ivaretar grusressursene ved Hovemoen i tråd med vårt faglige råd til første gangs høring.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no). Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.



Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad  
seksjonssjef

Håvard Hammerstad  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*  
Saksbehandler: Håvard Hammerstad

Mottakere:

Øyer kommune

Lillehammer kommune

Kongsvegen 325 - Tingberg

Postboks 986

2636 ØYER

2626 LILLEHAMMER

## Saksframlegg

---

Saksb: Marthe Torset

Arkiv: PLAN 2018p239 18/8556-87

Dato:

12.03.2020

---

Saken behandles slik:

**UTVALG**  
Planutvalg

**MØTEDATO**  
20.03.2020

**UTVALGSSAKNR**  
UPS-

### **2. GANGS HØRING/OFFENTLIG ETTERSYN - DETALJREGULERINGSPLAN FOR E6 STORHOVE - ØYER**

#### **Byplansjefens innstilling:**

1. Forslag til detaljreguleringsplan for E6 Storhove – Øyer, med planbeskrivelse datert 10.03.20, plankart alternativ 1 datert 11.03.20, plankart alternativ 2 datert 11.03.20, plankart S1 datert 11.03.20, plankart S2 datert 11.03.20, planbestemmelser datert 06.03.20, samt rapporter og notater legges ut til høring/ offentlig ettersyn.
2. Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-11

#### **Vedlegg:**

1. Plankart alternativ 1, datert 11.03.20
2. Plankart alternativ 2, datert 11.03.20
3. Plankart alternativ S1, datert 11.03.20
4. Plankart alternativ S2, datert 11.03.20
5. Bestemmelser, datert 06.03.20
6. Planbeskrivelse, datert 10.03.20
7. Oppsummering av høringsuttalelser, datert 28.02.20
8. Temakart Lillehammer kommune, datert 28.02.20
9. KU rapport friluftsliv, datert 16.08.19
10. KU rapport kulturarv, datert 16.08.19
11. KU rapport landskap, datert 16.08.19
12. KU rapport naturmangfold, datert 11.09.19
13. KU rapport naturressurser, datert 16.08.19
14. ROS-analyse, datert 16.08.19
15. Fagrapport trafikk og trafikksikkerhet, datert 16.08.19
16. Fagrapport lokal og regional utvikling, datert 16.08.19
17. Fagrapport luftforurensing, datert 16.08.19

18. Tilleggsnotat luftforurensning, datert 26.02.20
19. Fagrapport massedisponeringsplan, datert 28.02.20
20. Fagrapport støy, datert 10.03.20
21. Fagrapport ytre miljø (YM-plan), datert 28.02.20
22. Fagrapport estetisk oppfølgingsplan, datert 28.02.20
23. Notat Fåbergtunnelen, vurdering av alternativ, datert 28.02.20
24. Notat anleggsgjennomføring, datert 28.02.20
25. Notat Skred AS, datert 28.02.20
26. Fagrapport Skred, datert 08.02.19

Dokumenter markert i grønn er reviderte etter høring

*Ikke trykte vedlegg som kan fås ved henvendelse til administrasjonen*

- *Fagrapport prissatte konsekvenser, datert 16.08.19*
- *Tegningshefte, datert 16.08.19*
- *Vedlegg støykart for alternativ C0 og C1, samt null-alternativ, med og uten støyskjerm målt i 1,5 og 4 meters høyde, datert 28.02.20*
- *Støyfagnotat alternativ 2, datert 27.09.19*
- *Varsel om oppstart, datert 19.02.19*
- *Rapporter fra Skred AS, datert 18.01.19 og 12.03.19*

## **Sammendrag**

Lillehammer kommune har mottatt revidert forslag til detaljreguleringsplan for E6 Storhove – Øyer. Nye veier har, i samråd med Lillehammer kommune, innarbeidet justeringer av planforslaget som følge av innsigelser og merknader fra statlige og regionale aktører, organisasjoner og offentligheten for øvrig etter 1. gangs høring. Byplansjefen anser planforslaget å være av tilfredsstillende kvalitet for å legges ut til annen gangs høring/offentlig ettersyn.

## **Bakgrunn**

Planarbeidet omfatter ny E6 både i Lillehammer og Øyer kommune. For de deler av planen som ligger i Lillehammer kommune gjelder kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby for hele strekningen. Vedtaket om høring/offentlig ettersyn omhandler reguleringen som geografisk berører Lillehammer. Planarbeidet for detaljregulering av E6 gjennom Lillehammer er delt i flere parseller, hvor strekningen Storhove – Øyer reguleres først, etterfulgt av reguleringsplan fra Roterud (Gjøvik) – Storhove, samt reguleringsplan for avlastet E6 Øyresvika - Storhove. Planprogram for strekningen Storhove – Øyer ble fastsatt i juni 2019.

I kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby (KDP) ble det vedtatt kort tunnel, sammen med skjerpede støykrav for området frem til Johnsenhaugen. Dette tunnelalternativet har etter nærmere gjennomgang blitt vurdert som lite aktuelt, blant annet grunnet nye opplysninger om grunnforhold, store skjæringer, landskapsbilde, store mengder løsmasser, og anleggsgjennomføring. I planforslaget er det derfor lagt tunnel frem til Ødegårdsjordet (alternativ 1). Endret plassering av tunnel vil beslaglegge mer dyrka mark enn forslaget i KDP. Det er også vurdert et tunnel-alternativ som har utløp noe lengre nord-øst (alternativ 2), som tar mindre dyrka mark og sikrer større sammenhengende dyrkede arealer. I kommunedelplanen var det også satt krav om bruk av formingsveileder E6 Biri – Otta. I planforslaget legger Nye Veier opp til bruk av deres estetiske oppfølgingsplan (vedlegg 22).

## **Fakta**

*Formål*

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere firefelts motorveg forbi Lillehammer.

### *Planprosess*

Det ble avholdt oppstartsmøte 13.12.18. Planprogram ble sendt på høring samtidig som det ble meldt oppstart. Forslaget lå til høring i perioden 28.02.19-12.04.19. Det kom inn 68 uttalelser. Etter mindre justeringer, ble planprogrammet fastsatt i kommunestyret 20.06.19. Planforslag ble oversendt kommunen 16.08.19. Saken ble diskutert i regionalt planforum 17.09.19, og det var orientering i Utvalg for plan og samfunnsutvikling 26.09.19. Vedtak om høring ble fattet i møte 08.10.19.

Planforslaget lå til høring i perioden 14.10.19 til 02.12.19. Det kom inn 33 merknader, hvorav 4 inneholdt innsigelser. Innsigelsene omhandlet i stor grad mangler i plankart, bestemmelser og utredninger for sikring av nasjonale og regionale hensyn. Dette gjaldt spesielt jordvern hensyn, hensyn til ytre miljø, for stor fleksibilitet i planmaterialet, estetikk og landskapshensyn, atkomst til og håndtering av næringsområde BAA samt risikoreducerende tiltak. Det var innsigelse til begge planalternativ. Fra lag og organisasjoner er det flere som påpeker viktigheten av hensynet til Pilegrimsleden og hvordan denne kan sikres, i tillegg til atkomst til Lågen, sanering av dagens E6, jordvern hensyn og andre særhensyn. Merknader fra øvrige handlet i hovedsak om støy, støv, private brønner, veg og atkomstrett og behov for gateløp langs fylkesvegen når E6 saneres. I tillegg er det flere som spiller inn at de ikke ønsker ny E6. En sammenstilling av merknader med kommentarer finnes i vedlegg 7.

Endringer av planforslaget siden 1. gangs høring er skissert i planbeskrivelsen s. 8, og inkluderer endringer av bestemmelser, plankart og planbeskrivelse, samt noen delutredninger. Byplansjefen vurderer endringene å være av en slik karakter at de krever ny høring. Av større endringer kan det nevnes:

- Landbruksformål er delt i 4 kategorier, L1-4, etter hvordan de skal fremstå etter utbygging av E6 står ferdig. Endret i bestemmelser og plankart.
- Det er satt strengere bestemmelser til midlertidige bygge- og anleggsområder. Knusing av masser tillates nå kun nord for tunnelen.
- Estetikk er tydeliggjort gjennom endringer av estetisk oppfølgingsplan og bestemmelser.
- Spredt boligbebyggelse langs fylkesvegen nord for tunnelen er tatt ut av planen.
- Flere bestemmelser som skal ivareta ytre miljø er tatt inn, samt sikring i plankartet gjennom hensynssoner, båndleggingsområde og bestemmelsesområder, og endring av YM-planen.
- Passasje under E6 ved Vormstuguvegen for gående og syklende (og tillatt kjøring til eiendommene) er tatt inn.
- Pilegrimsleden er lagt til ny passasje under E6 i sør, tilnærmet som i dag, og lagt om nord for tunnelen slik at den går langs dagens E6.
- Reduksjon av areal til næring (nå BN, tidligere BAA) vest for E6 og endring av formål i tråd med kommuneplanens arealdel øst for E6.
- Flexibiliteten i planen er redusert noe, blant annet gjennom mer presise bestemmelser og at veibanen kun kan bygges innenfor vegformålet.
- Nytt planalternativ for skredsikring – S1 og S2 – med alternative plankart

### Om planforslaget

Planforslaget er svært omfattende, og inkluderer i tillegg til plankart, bestemmelser og planbeskrivelse en rekke konsekvensutredningsrapporter og fagrapporter. Planbeskrivelsen

gir en helhetlig beskrivelse av tiltaket og en sammenfatning av konsekvensutredningen (KU) og andre utredninger. Det vises i hovedsak til denne for å få en oversikt over planforslaget. Under er det redegjort for hovedtrekk i planforslaget, med fokus på endringer etter 1. gangs høring.

#### *Valgt løsning*

Fra sør krysser vegen jernbanen før den fortsetter i tunnel fra Storhove til Ødegården. Videre går E6 parallelt i ny trasé på vestsiden av Gudbrandsdalsvegen frem til kommunegrensen mellom Lillehammer og Øyer. Vegen skal dimensjoneres for 110 km/t, og Statens vegvesens vegnormaler legges til grunn. Det vil lages to parallelle tunnellop. Delene av dagens E6 som ikke skal benyttes videre skal fjernes og tilbakeføres til landbruksareal.

#### *Planavgrensning*

Plangrensen inkluderer vegarealet, i tillegg til å ta med nødvendige arealer til rigg-, anleggs- og deponiområder. Tunnellopet reguleres i 2 nivåer, ett over bakken (sikringsone) og ett under bakken (selve tunnelen). Alternativ 1 har tunnelutløp midt på Ødegårdsjordet, mens alternativ 2 ligger lengre nord-øst på jordet. I tillegg er det utarbeidet alternative plankart for alternativ sikring mot skred, alternativ S1 og S2.

#### *Formål*

I tillegg til vegformål og annen veggrunn er tilgrensende arealer regulert i tråd med gjeldende reguleringsplaner og kommuneplanens arealdel. Dette inkluderer næringsarealer, tjenesteyting og noe spredt boligareal ved Storhove, og for øvrig LNF og grøntstruktur. Størstedelen av Vormstugujordet (tidl. BAA, nå BN) er tatt ut av reguleringsplanen etter høringen. Dagens E6 tilbakeføres til landbruksformål. Noen formål ved Storhove er justert etter høring i tråd med forslag til ny kommuneplan, fra næring til «Offentlig eller privat tjenesteyting».

Planen gir stor fleksibilitet til entreprenøren når det gjelder lokalisering av midlertidige områder for rigg, anlegg og deponi i byggefasen. I planforslaget ligger det bestemmelsesområder for midlertidig bygge- og anleggsområde over nesten hele planområdet, og åpner for etablering av midlertidige områder til riggplass, transportveier, massedeponi, lagring av materialer, utstyr o.l. I tillegg er samme formål tillatt innenfor Annen veggrunn – grøntareal. Knusing av masser er etter høring kun tillatt i avgrensede områder nord for tunnelen. Det er definert bestemmelsesområder for arealet der vegen går i tunnel (#002), der det skal bygges over jernbanen på Storhove (#001) og rundt atkomsten til Smedsrud (#003) slik at man kan tilpasse traséen ved behov for eventuelle justeringer/optimaliseringer.

#### *Konsekvensutredning (KU)*

Planforslaget er – foruten bestemmelser og plankart – likt for Lillehammer og Øyer kommuner. Det er gjennomført konsekvensutredning (KU) for planforslagets alternativ 1 i Lillehammer, og fire alternativer i Øyer (A, B, C1 og C0) som omhandler ulike kryssløsninger. Kun C0 (kryss på Ensby) og C1 (kryss på Midtskog) er tatt med videre i planforslaget. Vurderinger av alternativ 1 og 2 i Lillehammer er gjort i vedlegg 23, som omtalt under *alternativer i Lillehammer*.

KU-rapportene peker på konsekvenser tilknyttet landskap, friluftsinnteresser, naturmiljø, naturressurser og kulturarv. Disse er ikke endret etter høring. Utredningene viser at ny E6 gir både positive og negative konsekvenser for ulike deltema, sammenliknet med dagens

situasjon. Store deler av strekningen i Lillehammer vil gå i tunnel, som muliggjør tilbakeføring av jordbruksarealer, større tilgjengelighet for friluftsliv og positiv landskapsvirkning. Samtidig vil vegutbyggingen gi negative landskapsvirkninger rundt tunnelpåhuggene, og berører kulturverdier. I tillegg til KU er det laget en risiko- og sårbarhetsanalyse som vurderer sannsynlighet og konsekvens for ulike tema og foreslår avbøtende tiltak der dette ses som nødvendig.

#### *Alternativer i Lillehammer*

I sin innsigelse til planforslaget ved 1. gangs høring krever Fylkesmannen at det utarbeides en ny KU som inkluderer et alternativ som ikke beslaglegger mer dyrket mark enn vedtatt alternativ fra Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. Dette er ikke gjort. Det er laget et notat (vedlegg 23) som synliggjør konsekvenser og sammenlikner planalternativ 1 og 2 med tre andre mulige løsninger for tunnel;

- vedtatt alternativ kort tunnel fra kommunedelplanen (3)
- lang tunnel fra kommunedelplan (4), og
- ny mellomlang tunnel (5)

Her kommer kort tunnel fra kommunedelplanen dårligst ut, både i forhold til omgivelser, forhold rundt etablering av veganlegget og kostnad. Alternativ med kort tunnel ble på bakgrunn av de negative konsekvensene forkastet uten fullstendig KU, og er ikke tatt med videre som planforslag.

#### *Tematiske rapporter og planer*

Det er i tillegg til KU utarbeidet en rekke andre fagrapporter og planer. Tematikken inkluderer støy, luftforurensning, lokal- og regional utvikling, anleggsgjennomføring, plan for massedisponering, plan for estetikk, trafikk og trafikksikkerhet, og plan for ytre miljø. Dokumenter som er endret etter høring fremkommer innledningsvis. En oversikt over endringer i disse finnes på s. 9 i planbeskrivelsen (vedlegg 6).

### **Vurdering**

Planforslaget er komplekst. Byplansjefen har gjennomgått planmaterialet, men ønsker å understreke at også høringen er en viktig del av kvalitetssikringen av materialet. Det er fra Nye Veier ønske om rask fremdrift i saken. Byplansjefen forstår behovet for fremdrift, men er på den annen side også opptatt av at dette ikke skal gå ut over planens kvalitet og god medvirkning.

Det har etter 1. gangs høring vært jobbet med å innarbeide endringer i planmaterialet for å svare opp og løse innsigelser og merknader. Det har vært vektlagt samkjøring med Øyer kommune. Byplansjefen mener det er gjort mange positive endringer av planmaterialet etter høring som sikrer hensyn til miljø og samfunn. De fleste merknader er, slik byplansjefen ser det, svart ut i revidert planforslag. Det er opp til innsigelsesmyndighetene å vurdere om endringene i planforslaget i tilstrekkelig grad svarer ut innsigelser fremmet ved 1. gangs høring. Byplansjefen mener at planforslaget har tilfredsstillende kvalitet for å sendes ut på 2. gangs høring/offentlig ettersyn.

Under følger en vurdering av utvalgte strekningsvise og temavise problemstillinger, med fokus på endringer etter høring. Det anbefales å bruke planbeskrivelsen for å få oversikt over planmaterialet. Det vises for øvrig til vedlagte plankart, bestemmelser og øvrige vedlegg. For en oversikt over hvilke hensynssoner som ligger hvor i plankartet anbefales det å se til temakart (vedlegg 8).

## Temavise vurderinger

### *Estetikk*

Estetisk oppfølgingsplan er revidert og skal, sammen med Nye Veiers estetiske veileder, gi grunnlaget for estetisk kvalitet på strekningen. Det er gjort større strukturelle endringer av dokumentet etter høringen. Det har, slik Byplansjefen ser det, gitt sterkere tilknytning til formingsveilederen for E6 Biri – Otta (som ligger til grunn i bestemmelsene til kommunedelplanen) i revidert utgave, noe som ses som positivt. Det er fokusert på å ta inn flere føringer som gjenspeiler lokale forhold, samtidig som det gis fleksibilitet til utbygger for valg av løsninger. Byplansjefen mener inndelingen med konkrete oppfølgingskrav gir forutsigbarhet i forhold til hva som er kan- og skal-krav. Det savnes en tydeligere omtale og oppfølgingskrav til blant annet blågrønne strukturer, som anbefales tatt inn før sluttbehandling av reguleringsplanen. Estetisk oppfølgingsplan bør også suppleres med omtale og føringer for utforming av Pilegrimsleden, inkludert skilting, i tråd med innspill fra Pilegrimssenteret Dale – Gudbrand.

Det er viktig at synligheten til omkringliggende landskap og områder med særskilte verdier vurderes når det skal etableres støyskjermer og andre vegtekniske anlegg langs vegen. Dette gjelder også synligheten til nærliggende næringsområder. Byplansjefen mener det bør presiseres i estetisk oppfølgingsplan at det skal etterstrebres bruk av transparente støyskjermer eller støyskjermer med vindu langs næringsarealer.

### *Pilegrimsleden*

Pilegrimsleden vil bli lagt om flere steder innenfor planområdet. Ved første høring var Pilegrimsleden ved Storhove lagt om over tunnelportalen, og gikk i en bratt sti ned mot kryssing av jernbanen. Etter høring skal traséen nå reetableres i ny kulvert under E6 og fortsette nordover langs jernbanen som i dag. Det er lagt inn en hensynssone i kartet som synliggjør traséen. Bestemmelsene sier at Pilegrimsleden skal etableres som en enkel, gruset turvei. Det sikres også at leden er åpen i hele anleggsperioden. I høring av reguleringsplanen ble det foreslått av flere å utnytte arealer for dagens E6 som skal tilbakeføres nord for tunnelen til trasé for Pilegrimsleden. Dette er nå innarbeidet i planen ved at det er lagt en hensynssone langs planlagt trasé for pilegrimsleden. Pilegrimsleden skal her opparbeides som en enkel gruset turvei.

Byplansjefen er opptatt av at naturopplevelsen langs Pilegrimsleden ivaretas. Skogen, som i dag ligger mellom dagens E6 og jernbanen ved Storhove, bør bevares. I planforslaget åpnes det derimot for midlertidig bygge- og anleggsområde her, hvor skogen kan fjernes. Der Pilegrimsleden skal legges i dagens E6-trasé nord for tunnelen, anbefales det å se på løsninger som gir høy kvalitet, både i utforming av selve leden og omkringliggende område. Det vil trolig bli behov for skredsikring i dette området (se kapittel om *Ødegårdsjordet mot Øyer grense* lengre ned i saken for mer informasjon). Et av tiltakene som foreslås er en skredvoll plassert i dagens E6. Ved en slik løsning er det viktig at Pilegrimsleden ivaretas.

### *Sanering av dagens E6*

Der firefelts E6 skal gå i ny trasé, skal dagens E6 fjernes. Dette gjelder for strekningen fra jernbanekryssingen på Storhove og til kommunegrensa mot Øyer. Langs dagens E6 skal eksisterende kryssinger med bru over og kulvert under vegen fjernes, og nye atkomst etableres på bakkenivå. For Smedsrud åpnes det for å se på en forbedret veglinje når ny atkomst skal etableres.



Planforslagene legger opp til at der dagens E6 fjernes, skal området opparbeides og tilpasses terrenget slik det var før E6 ble bygget. Istandsettingen skal være til landbruksformål (LNFR), og det skilles mellom landbruksområdene L2 og L3. Hensikten med er å synliggjøre hvilke områder det skal etableres dyrket mark (L3), og hvilke som skal opparbeides til skog og beite (L2). For områder markert L3 skal det lages en egen plan for hvordan dyrket mark skal håndteres, mens for L2-områder benyttes tilsåing og naturlig revegetering. Byplansjefen savner illustrasjoner i planbeskrivelsen som viser hvilken istandsetting som planlegges hvor langs hele strekningen på dagens E6, også for områder med skog, beite og tilsåing. Det ses som svært positivt at det etterstrebes nydyrking av landbruksarealer.

Landbrukskontoret har hatt en gjennomgang av områder avsatt til L3 opp mot historiske avgrensninger av dyrket mark, og mener områdene bør utvides noe for å tilsvare situasjonen før E6 ble etablert. Byplansjefen anbefaler at det ses på justeringer mellom L2 og L3 langs dagens E6 før sluttbehandling av reguleringsplanen.

#### *Midlertidige bygge- og anleggsområder*

Det er fortsatt slik at størstedelen av områdene som er regulert kan benyttes midlertidig til rigg-, anleggs- og deponiområde. Områdene skal tilbakeføres til dagens formål etter anleggsperioden er over. Byplansjefen er opptatt av at det settes av nok arealer til anleggsgjennomføring, samtidig som det gis forutsigbarhet i forhold til anleggsbruk, istandsetting og tilbakeføring. Særlig gjelder dette sør for tunnelen. Det er etter høring satt krav i bestemmelsene til hvordan tilbakeføring skal skje. Det er også tatt inn en bestemmelse om at midlertidige deponier over 10 meter (høyde) skal omsøkes. Etter høring tillates ikke lenger knusing av masser sør for tunnelen, men er definert til området rundt Ødegårdsjordet. Byplansjefen mener fortsatt at det bør differensieres tydeligere mellom bruk av ulike områder, særlig hvilke områder som kan benyttes til masselagring. Det er satt bestemmelser til sikring i forhold til forurensning, støy og støv, men fleksibiliteten i bruken av «midlertidige bygge- og anleggsområder» gjør det vanskelig å vurdere omfanget av konsekvenser i disse områdene.

#### *Vannforsyning*

Mange beboere i området har private brønner, og kan potensielt bli berørt av tunnel- og veibyggingen. Dette kom tydelig frem i høringen, hvor flere av beboerne er bekymret for hvordan dette er ivaretatt. Det er satt krav i bestemmelsene om at det skal gjennomføres kartlegging av brønner i området, og at det skal lages en beredskapsplan i tilfelle vannet forsvinner eller vannkvaliteten forringes som følge av vegbyggingen. Byplansjefen anser dette som tilstrekkelig for å sikre beboere vannforsyning.

#### *Luft og støy*

Flere boliger nord for tunnelen ved Storhove vil ligge i rød og gul sone for luftforurensning. Det har etter høringen, i supplerende notat om luftforurensning (vedlegg 16), vært sett nærmere på flere aktuelle tiltak for å begrense luftforurensning, særlig ved tunnelmunningene. Det er forankret i bestemmelsene at det skal gjøres tiltak for eiendommer som utsettes for luftforurensning og ligger i rød og gul sone.

Støysituasjonen for Fåberg vil bli bedre med ny E6, fordi veien vil gå i tunnel helt til Ødegårdsjordet. Noen boliger vest for Lågen vil fortsatt ligge utsatt til. Det er oppdatert støykart etter høringen, som viser at det totalt ligger rundt 70 støyutsatte boliger i rød og gul

støysone i Lillehammer kommune. For disse kreves det tiltak mot støy. Det er regulert inn én støyskjerm i Lillehammer, langs Vormstugujordet sør for tunnelen. Denne støyskjerm klarer ikke i tilstrekkelig grad å skjerme støyen for alle berørte, og det vil derfor også måtte gjennomføres lokale tiltak på hus og uteplasser. Dette er sikret i planbestemmelsene.

For å kunne utnytte fjellmassene som tas ut av tunnelen til vegbygging er man avhengig av arealer som kan benyttes til knusing av masser. Dette er en svært støyende og støvende aktivitet, og bør derfor ikke etableres i nærheten av boligområder. I planforslaget tillates det knusing av masser kun på avgrensede områder nord for tunnelen. Dette vil likevel kunne medføre noe ulempe for Fåberg og bebyggelse vest for Lågen i anleggsperioden. Det er sikret i bestemmelsene at retningslinjen for støy – T 1442/2016 – benyttes, og at støy i anleggsfasen ivaretas i tråd med denne.

### Strekningsvise vurderinger

#### *Storhove*

Ny E6 vil bli godt synlig i området rundt Storhove. Det vil komme et tunnelpåslag som, ifølge KU Landskap, vil være godt synlig. Etter høringen er det jobbet med hvordan man kan sikre forutsigbarhet og stedstilpasning i utforming av tunnelportalen og veganlegget gjennom Storhove. Konstruksjoner i anlegget som ligger innenfor bestemmelsesområder skal byggesaks-behandles. For Storhove gjelder dette tunnelpåslaget, i tillegg til jernbanekulvert og kulvert under E6 for gående og syklende. Byplansjefen er opptatt av at tunnelområdet på Storhove skal gis høy estetisk kvalitet, både når det gjelder nær- og fjernvirkning.

Mulighet for fleksibilitet i plassering av vegbanen var ved 1. gangs høring et viktig moment gjennom Storhove, for å gi rom for justeringer mot ny E6 lengre sør (E6 Roterud – Storhove). Etter høringen er dette strammet noe inn, for å gi mer forutsigbarhet i forhold til plassering av vegen. Det er gjort en vurdering av behovet for fleksibilitet, og kommet til at man har tilstrekkelig fleksibilitet innenfor vegformålet i bredden, med en slingring på +/- 1 meter for jernbanebru og +/- 3 meter for tunnel i høyden. Dette gjør planforslaget mer forutsigbart, særlig i forhold til landskapsvirkning.

I forslag til 1. gangs høring var dagens kulvert under E6 ved Vormstuguvegen fjernet. Undergangen er etter høringen tatt inn igjen i planforslaget, både for å sikre en tilfredsstillende trasé for Pilegrimsleden, men også som snarveg for gående og syklende. Undergangen vil samtidig fungere som bilatkomst til eiendommer vest for E6, som kjørbar gang- og sykkelveg. Det er vanskelig å få til en kulvert som er høyere enn 3,1 meter. Det er samtidig vektbegrensninger på jernbanebruen man må krysse, som også begrenser bruken. Dette gjør passering under E6 er utfordrende for store og tunge biler og landbruksmaskiner. Det har vært dialog både med brannvesenet og GLØR, som mener de kan løse sine behov i området på andre måter enn gjennom kulvert. Ved førstegangs høring ble det lagt opp til å bruke Vormstugujordet som midlertidig bygge- og anleggsområde. Området ble regulert til næringsområde (BAA) i tråd med føringer i ny kommuneplan. Ved høring kom det 2 innsigelser til dette. Den første omhandlet atkomst til området. Den andre gjaldt utredningskrav, med krav om konsekvensutredning. På denne bakgrunn er området vesentlig redusert i nytt planforslag. Nye Veier har sammen med Lillehammer kommune blitt enig om å ta Vormstugujordet inn i reguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik) – Storhove. I neste plan vil man ha en bedre oversikt over trafikale forhold i området, og arealet kan inngå i KU dersom det blir behov for dette. Et mindre areal nord i

området reguleres likevel til næring (BN) i planforslaget, i tråd med overordnet plan, for å kunne benytte dette som midlertidig bygge- og anleggsområde.

Utbygging av ny E6 gjennom områder med sikringssoner til både Lillehammer vannverk og reservevannkilde ved Balbergøya er utfordrende. Veibygging her vil kreve tiltak for å sikre vannkilden mot forurensning, både i anleggsfasen og permanent situasjon. ROS-analysen viser at det er risiko for forurensning, og peker blant annet på bruk av membran som et aktuelt tiltak for å begrense konsekvensene av mulig utslipp. Det er helt avgjørende for Lillehammersamfunnet at grunnvannet sikres tilstrekkelig mot forurensning, og det har vært jobbet med tematikken også etter høring. Dette har resultert i flere nye og skjerpede bestemmelser, hvor det blant annet stilles krav om tiltaksplaner. Byplansjefen mener dette, kombinert med andre bestemmelser og sikringssoner, er tilstrekkelig for å ivareta vannkilden på dette planstadiet. Byplansjefen forventer at det jobbes videre med konkrete løsninger for sikring av vannkilden i prosjekteringsfasen, slik det er fastsatt i bestemmelsene, og at Lillehammer kommune blir involvert i prosessen.

I 2015 ble det etablert en ny veilenke langs jernbanen mellom fylkesvegen (fv.2522) og Vormstuguvegen. Denne er delvis privat og delvis kommunalt eid. I plankartet er det kun den kommunale delen regulert. Byplansjefen mener det er viktig å sikre denne veien i reguleringsplanen, uavhengig av eierforhold, og veien reguleres derfor inn med veiformål. Traséen utredes som mulig fremtidig bussrute for å bedre kollektivtilbud til blant annet Fakkeldgården. Grunnet stigningsforhold i Vormstuguvegen vil en slik omlegging av bussruter også kreve andre fysiske tiltak, men Byplansjefen anbefaler at veilenken frem til Vormstuguvegen tas inn i plankartene.

#### *Ødegårdsjordet mot Øyer grense*

Fåberggtunnelen kommer i planforslaget ut på Ødegårdsjordet, vest for Gudbrandsdalsvegen. planalternativ 1 krysser over jordet, mens planalternativ 2 ligger noe lengre nordøst mot kanten av jordet. Det er i høringen fremmet innsigelse til begge alternativer av Fylkesmannen i Innlandet. Nye Veier har utarbeidet et notat som drøfter ulike alternativer for Fåberggtunnelen (Vedlegg 23). Her er det sett på fem ulike varianter av tunnel-løp, hvorav alternativ 1 og alternativ 2 fremmes som planforslag. Videre er det sett på vedtatt tunnel-løsning fra kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby (KDP) (alt. 3), lang tunnel fra KDP (alt. 4) og et nytt mellomlangt alternativ som ikke berører dyrket mark (alt. 5). Utredningen av de ulike alternativene baserer seg på KU fra både reguleringsplanfasen og kommunedelplanarbeidet, og er dermed på ulikt detaljnivå. Det er også i ulik grad gjennomført grunnundersøkelser og andre undersøkelser for de ulike alternativene. Byplansjefen er usikker på om dette notatet i tilstrekkelig grad svarer ut innsigelsen fra Fylkesmannen.

Samtidig mener Byplansjefen det påpekes vesentlige ulemper i notatet når det gjelder vedtatt tunnel fra kommunedelplanen. Dette gjelder både for ikke prissatte konsekvenser (dyrket mark, landskap, nærmiljø, natur og kultur), praktisk gjennomføring av veianlegget (grunnforhold, massebalanse, anleggsfase, skredsikring) og kostnad ved gjennomføring. Usikkerheten for gjennomføring av dette alternativet er stor, blant annet i forhold til rasfare. Mye av dette var også påpekt ved første høring. Nye Veier anbefaler fortsatt å gå videre med alternativ 1, men både alternativ 1 og alternativ 2 legges ut på annen gangs høring.

Byplansjefen er opptatt av å ta vare på matjord og legge til rette for minst mulig beslag av dyrket mark. Det er etter byplansjefens syn små forskjeller mellom alternativ 1 og 2 i notatet.

I alternativ 2 vil man i totalregnskapet for dyrket mark gå i pluss, fordi det stilles krav til oppdyrking av alle L3-områder i planforslaget (se vedlegg 6, s. 67). «Fåberg skog» (L4) kan bli benyttet til permanent deponi. Dersom det skjer skal området opparbeides til dyrket mark, under forutsetning av at det finnes tilstrekkelig med omdisponert matjord innenfor planområdet. Hvis ikke er det sikret at området skal tilbakeføres med sorterte morenemasser. Byplansjefen er kjent med at det tar flere 10-år før nyetablert dyrkning har tilvarende kvalitet som gammel kulturmark. Man bør derfor i første omgang gjøre beslag av eksisterende dyrket mark minst mulig, for så å kompensere med nydyrking der det er nødvendig. Totalregnskapet for dyrket mark i alternativ 2 viser at man på sikt vil kunne få flere dekar dyrket mark enn i dagens situasjon ved nydyrking av L3 områdene. I tillegg kan L4 gi ytterligere oppdyrking. Med utgangspunkt i dette mener Byplansjefen at jordvern hensynet er godt ivaretatt i alternativ 2.

Det finnes flere fiskeplasser langs Gudbrandsdalslågen fra Fåberg til kommunegrensen mot Øyer. Byplansjefen ønsker å presisere viktigheten av at tilkomsten til disse områdene bevares i planen. Nord for tunnelen vil det settes opp viltgjerd, som er tenkt plassert øst for E6 og vest for jernbanen. Det er viktig at disse ikke er til hinder for tilkomst for gående. Det er tatt inn en bestemmelse at det skal opparbeides sti vest for viltgjerd for å forenkle forflytting nord-sør i området. Det er også innarbeidet at det skal tilrettelegges for passasjer i viltgjørdene ved eksisterende kryssinger av jernbanen. Fordi fylkesvegen og E6 «bytter plass» ved Ødegården vil det ikke lenger være mulig å parkere langs fylkesvegen og komme seg derfra til områdene langs Lågen. Parkeringsmulighetene vil dermed begrenses. Byplansjefen er opptatt av at det tilrettelegges for friluftsliv/utfart/fritidsfiske, og mener det må ses på mulige løsninger for å etablere parkering i området rundt Ødegården.

Ved 1. gangs høring lå eksisterende boligbebyggelse nord for Fåberg tunnelen regulert som spredt boligbebyggelse. På bakgrunn av bomiljø er det besluttet å ta disse boligene ut av planforslaget. Boligene er innløst, og vil med ny tunnel være utsatt for både støy- og luftforurensning. Byplansjefen mener derfor det er riktig å fjerne boligformålet nord for tunnelen.

Ny E6 er skredutsatt på hele strekningen i Lillehammer kommune nord for tunnelen. Dette krever sikringstiltak. Nye Veier mener dette kan løses ved å bevare eksisterende skog som skredsikring. De foreslår gjennom høringen to ulike måter å løse dette på:

- i. Hensynssone ras og skred (H310\_1) over formål LNFR (L1) angir område for sikring av skog i plankartet, omtalt som verneskog. Bestemmelser til hensynssonen gir begrensninger for uttak av skog før det er dokumentert at uttaket ikke forringer skogens funksjon som skredsikring av vegen. Tilhørende rekkefølgebestemmelse krever utarbeidelse av plan for skjøtsel og at heftelse blir tinglyst på berørte eiendommer.
- ii. Underliggende formål er endret fra LNFR til Annen veggrunn grønt for hele området som ligger under hensynssone ras og skred (H310\_1). Bestemmelser tilknyttet Annen veggrunn – grøntareal åpner for stabiliserende tiltak – og dermed skredsikring.

Byplansjefen er ikke enig i måten skredsikring har blitt løst på i planforslaget. Det er hovedsakelig tre ting Byplansjefen reagerer på.

For det første mener Byplansjefen at det ikke er hjemmel i plan- og bygningsloven til å pålegge grunneier sikringsplikt av veien, slik det legges opp til i bestemmelsene. Sikring av vegen mot skred står i direkte sammenheng med veietableringen, og det må derfor pålegges utbygger å sikre området tilstrekkelig mot ras- og skredfare.

For det andre benyttes begrepet verneskog i omtale av hensynssone H310\_1 i temakartene. Det er ikke adgang til å verne skogen i en reguleringsplan. Byplansjefen er derfor uenig i at begrepet verneskog brukes, og mener dette skaper forvirring. Det er fylkesmannen som i hht skogbrukslova § 12 kan bestemme vern av skog ved forskrift.

For det tredje er Byplansjefen usikker på om vern av skogen er tilfredsstillende for å sikre vegen mot skredfare. Skogens tilstand er viktig i vurderingene rundt skogens skredsikringsfunksjon, og denne vil endre seg over tid. I Lillehammer kommune ble det gjennomført en områdetakst i 2016, det betyr at det er nye skogbruksplaner med høyt presisjonsnivå på skogens tilstand. Disse viser at det meste av skogen innenfor H310-områdene kan regnes for hogstmoden nå eller i nær framtid. For slik skog anses det å være mest riktig, både skogfaglig og økonomisk, å foreta sluttavvirkning, dvs. at all skogen tas ut. Samtidig er området bratt og komplisert å drifte, og driftskostnadene er potensielt så høye at det er ulønnsomt å ta ut skogen uten tilskudd. Skogdrift i området kan øke sannsynlighet for erosjon, jord- og snøskred. En skjøttet skog (som benevnt i foreslått planbestemmelse) vil trolig ha bedre virkning mot skred enn en uskjøttet skog. Særlig vil dette gjelde ensaldret skog (kulturskog, ikke naturskog). Dersom det legges begrensninger på skogsdriften vil skogeierne med stor sannsynlighet la være å vedlikeholde og/eller avvirke skogen.

Byplansjefen er ikke uenig i at det kan være fornuftig å bevare skogen i området. I tillegg til overstående er det også kommet ny informasjon om naturmangfold i området, med funn av rødlistearter, som tilsier at man burde beholde skogen som den er. Byplansjefen er derimot i tvil om dette er tilstrekkelig tiltak for å sikre veien mot ras- og skredfare.

Nye Veier har fått utredet fareområdene av konsulentselskapet Skred AS. Rapportene og notatet viser at det må foretas ytterligere vurderinger og tiltak for å sikre fremtidig vegtrasé i Lillehammer kommune. Rapportene konkluderer med at det må gjøres flere tiltak enn kun å beholde skogen som sikring mot ras og skred. I rapportene fremgår forslag til tiltak. Dette er derimot ikke tatt inn i bestemmelsene eller planmaterialet forøvrig. Et av forslagene er voll langs dagens E6 i Lillehammer kommune. Denne er i planforslaget også foreslått til ny trasé for Pilegrimsleden. Mulig konflikt mellom disse forholdene fremgår ikke i plandokumentene.

Byplansjefen stiller seg undrende til at man etterstreber et så høyt detaljeringsnivå for skredbestemmelsene, når man for andre tema i planen forholder seg til funksjonskrav. Funksjonen det er viktig å ivareta i denne sammenhengen er skredsikring av vegen. Det er veieiers ansvar å påse at vegen sikres tilstrekkelig mot ras og skred. Hvorvidt dette gjøres gjennom skredvoll, sikringsnett, bevaring av skog eller ved en kombinasjon av ulike tiltak må avklares, men løsningen trenger, etter Byplansjefens syn, ikke være detaljert i reguleringsplanbestemmelsene. Byplansjefen er opptatt av at ansvaret for sikring tilligger tiltakshaver og ikke grunneier, og mener det bør ses på hvordan dette kan sikres i reguleringsplanen. Dette bør gjøres i samarbeid med NVE.

Byplansjefen har ikke hatt tilstrekkelig tid til å kvalitetssikre alternativet med bruk av «annen veggrunn – grøntareal» som underliggende formål (alt. ii.). Nye Veier ønsker at alternative

forslag til plankart S1 og S2 skal legges på høring som en del av planforslaget, slik at dette blir hørt. Årsaken er at en slik endring av formål fra LNFR til annen veggrunn – grøntareal vil kunne kreve ny høring dersom endringene blir foretatt før sluttbehandling. Byplansjefen mener det er uproblematisk å legge forslagene ut på høring, men påpeker at det må gjøres en helhetlig vurdering av hvordan ras og skred skal håndteres i planen før sluttbehandling.

**Konklusjon:**

Byplansjefen mener planmaterialet ivaretar intensjonene i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby på en tilfredsstillende måte. Forlengelse av tunnel-løsning forbi Fåberg gir positive virkninger for miljø og lokalsamfunn. Byplansjefen mener alternativ 2 i større grad ivaretar et helhetlig samfunnshensyn og er også den mest optimale løsningen for dyrka mark. Byplansjefen er opptatt av å finne gode og fremtidsrettede løsninger som tjener Lillehammer-samfunnet. Kvalitetssikring gjennom prosess med høring, sammen med god politisk forankring, vil gi et faglig godt plangrunnlag for utbygging av ny E6 gjennom Lillehammer. Byplansjefen anbefaler at planen sendes på høring/offentlig ettersyn.

Lillehammer, 12.03.20.

Inger Stubsjøen  
Byplansjef

Marthe Torset  
Rådgiver plan

Lillehammer kommune  
Øyer kommune  
Nye Veier / Asplan Viak

JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET  
HØYVANGVEGEN 40, BLÆSTAD  
2322 RIDABU  
TLF: 62 55 53 10  
EPOST: [INNLANDET@JORDVERN.NO](mailto:INNLANDET@JORDVERN.NO)  
NETT: [WWW.JORDVERN.NO/INNLANDET](http://WWW.JORDVERN.NO/INNLANDET)

## Uttalelse reguleringsplan E6 Storhove – Øyer

Vi viser til offentlig ettersyn / høring av forslag om detaljreguleringsplan for E6 Storhove - Øyer med konsekvensutredning, kunngjort på Lillehammer kommune, Øyer kommune og Nye Veier sine nettsider. Jordvernalliansen i Innlandet har merknader til forslaget.

Jordvernalliansen i Innlandet består av en rekke organisasjoner innen landbruk, miljø og fagbevegelse, og arbeider for bevaring av dyrket mark og matjord, og mot en stadig forverring av norsk sjølforsyningsgrad og matsikkerhet. Vi minner innledningsvis om Nasjonal jordvernstrategi, som ble enstemmig vedtatt av Stortinget i 2015. Stortinget strammet her inn det nasjonale jordvernålet fra maksimal årlig omdisponering på 6000 dekar, til maksimalt 4000 dekar, og må legges til grunn for alt planarbeid. I Norge er kun 3 prosent av landarealet dyrket mark. Dermed er det nok av andre arealer å bygge på i Norge. Det tar minst 1000 år å danne et ti centimeters lag med matjord. Matjord er dermed i praksis en ikke-fornybar ressurs. Den gode matjorda danner grunnlag for jordbruket som vi har i dag. Nydyrking på dårligere arealer vil ikke gi samme grunnlag for matproduksjon. Med en voksende befolkning må vi både ivareta den gode matjorda vi har, og i tillegg drive aktiv nydyrking. Jordvern hensyn må ut fra dette være førende for de valg som tas i planprosesser.

Jordvernalliansen beklager at det ikke har vært mulig å presentere et trasevalg uten tap av dyrka jord.

Trasealternativ 1 raserer gardsbruket Øygarden. I tillegg til et større beslag av dyrka mark vil anlegget etterlate inneklemte jordbruksarealer med dårlig arrondering på begge sider. Det er fare for at disse på sikt går tapt som jordbruksareal. Alternativ 1 bør legges vekk.

Alternativ 2 fører også til tap av dyrka mark. Jordvernalliansen mener at tunnelen bør forlenges nordover til forbi Øygarden.

Vi viser her til at Fylkesmannen i sin innsigelse til planforslaget ved 1. gangs høring krevde utarbeidelse av en ny konsekvensutredning som inkluderer et alternativ som ikke beslaglegger mer dyrket mark enn vedtatt alternativ fra Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. Dette er ikke gjort. I stedet er det laget et notat som synliggjør konsekvenser og sammenlikner planalternativ 1 og 2 med tre andre mulige løsninger



WILPF Norge  
INTERNASJONAL KAMPAGNE FOR FREI OG TRIVELT LØS



Norsk Nærings- og  
Nytelsesmiddelarbeiderforbunc



Naturvernforbundet



for tunnel; vedtatt alternativ kort tunnel fra kommunedelplanen (3), lang tunnel fra kommunedelplan (4), og ny mellomlang tunnel (5). Som det framgår i konklusjonen i notatet er alternativ 4 med lang tunnel fra Kommunedelplanen klart best for tema som omhandler veganleggets påvirkning på omgivelsene; dyrka mark, landskap, nærmiljø, natur og kultur.

Disse konklusjonene underbygger at det bør bygges lengre tunnel enn det som ligger inne i alternativ 2.

Alternativt må en se på dagløsninger som reduserer det svært arealkrevende sideterrenget – annet vegareal – nord for tunellen. Dersom forbygninger eller støttemurer kan redusere arealbeslaget, bør slike løsninger velges selv om anleggskostnaden skulle bli noe høyere.

Vi merker oss at det kreves et stort midlertidig beslag av dyrka mark i anleggsperioden. Det er derfor viktig at det kommer en plan for hvordan matjorda håndteres på disse arealene, med detaljerte anvisninger basert på agronomisk fagkompetanse. Å tilbakeføre anleggsområde til jordbruksland kan være mer eller mindre vellykket, avhengig av de metoder og teknikker som benyttes.

Vi stiller oss ellers positive til at planen legger opp til nydyrking av erstatningsarealer. Det er likevel på sin plass å minne om at nydyrkede arealer ikke på lang tid kan utgjøre en fullverdig erstatning for gammel kulturjord i god hevd. Igjen vil en plan for matjordhåndtering kombinert med innsikt og forståelse hos utførende entreprenør være viktig for det endelige resultatet. Vi vil også oppfordre til å utnytte alt areal som er tilgjengelig for nydyrking tas i bruk, og ber konkret om at en utnytter potensialet for nydyrking i Fåberg skog i enda større grad.

Med vennlig hilsen arbeidsutvalget i Jordvernalliansen i Innlandet,

*Elektronisk godkjent, uten underskrift*

Lars Opsal jr  
Hedmark Bondelag

Lars Mæhlum  
Naturvernforbundet i Hedmark

Odd Erik Kokkin  
LO Innlandet

Lars Arne Mjørland  
Oppland Bondelag

DISSE ORGANISASJONENE DELTAR I JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET REGIONALT ELLER PÅ FYLKESNIVÅ:

NATURVERNFORBUNDET – BONDELAGET – NATUR OG UNGDOM – LO INNLANDET – KOKKENES MESTERLAUG HEDOPP  
NORSK NÆRINGS- OG NYTELSESMIDDELARBEIDERFORBUND – BONDE- OG SMÅBRUKARLAGET – BYGDEKVINNELAGET  
INTERNASJONAL KVINNELIGA FOR FRED OG FRIHET AVDELING HEDMARK/OPPLAND – BYGDEUNGDOMSLAGET  
NORGES MILJØVERNFORBUND REGION ØSTLANDET





**Naturvernforbundet**  
i Oppland



**Naturvernforbundet**  
i Lillehammer



7. mai 2020

Nye veier AS  
Vangsveien 73  
2317 Hamar  
E-post: [post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)

Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 Lillehammer  
E-post: [postmottak@lillehammer.kommune.no](mailto:postmottak@lillehammer.kommune.no)

## HØRINGSUTTALELSE REGULERINGSPLAN 2. GANGS HØRING E6 STORHOVE TIL ØYER KOMMUNEGRENSE

Naturvernforbundet i Oppland, Naturvernforbundet i Lillehammer og Norsk ornitologisk forening, avd. Oppland avgir med dette høringsuttalelse. Vi viser til vår uttalelse til 1. gangs høring og gjentar av vi mener dette er et samfunnsøkonomisk ulønnsomt prosjekt med store negative konsekvenser for klima og natur. En bedre løsning er 2-3 felts vei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t, i dagens trase. Rapporter fra Vegdirektoratet, TØI, og Sintef viser at økt fart gir økt ulykkesrisiko. Midtdeler er nok til å hindre møteulykker.

Vi lever i en tid hvor global oppvarming og stadig økende naturødeleggelse truer menneskehetens videre eksistens. Norges klimagassutslipp må minst halveres innen 2030. Det betyr at transport på vei må reduseres kraftig, raskt. All forskning viser at motorveier øker veitransport, ikke bare på motorveiene, men også generelt. I mai i fjor kom FN`s naturpanel (IPBES) med en rapport om naturens tilstand. Grunnet menneskenes stadig økende arealbeslag, er flere arter truet av utryddelse enn noen gang i vår historie. Naturen er livsgrunnlaget vårt. Vi kan ikke leve av en natur som bare består av noen få arter. Naturen trenger veldig mange arter for at økosystemene og derved alle gratis tjenestene vi får, skal fungere. I følge IPBES må arealer restaureres tilbake til natur for å sikre leveområdene til en lang rekke truede planter og dyr.

Av de to alternativene for tunellpåkugg i nord mener vi at det alternativet som går over Ødegårdsjordet er verst. Vi mener generelt at hensyn til bevaring av matjord må veie

tungt. Det som er av dyrket mark i dag, må i størst mulig grad tilbakeføres til dyrket mark etter anleggsfasen.

Når de to løpene gjennom tunellen sprenges ut, må det stilles svært strenge krav til at avrenning av forurensning fra sprengstoff og steinpartikler ikke skal kunne forurense Mjøsa, Lågen og sideelvene. EU sitt vanddirektiv og forurensningsloven sine krav må legges til grunn.

Vedr. hekkelokaliteten for vipe i området ved Swixbygget og frem til der ny E6 vil gå inn i tunell: Vipe er klassifisert som EN på rødlista. Tidligere bygging i dette området har også redusert mulighetene for vipa til å hekke her. Dette er det viktigste området for hekking for vipe i Lillehammer kommune. Det må stilles krav til stopp i anleggsarbeidet i hekkfasen og at vipa skal berøres minst mulig negativt generelt. I forhold til rødlistearter generelt i området, må det etableres omfattende hensynssoner slik at negativ påvirkning reduseres mest mulig.

Bruken av sprengmassen fra tunellen: Mye av den naturlige strandsonen rundt Mjøsa er allerede ødelagt. Det må stilles strenge krav til at sprengmassen i mest mulig grad bare skal brukes til underlag for de nye veibanene og ikke fylles f.eks. i strandsonen for å bli kvitt overskuddsmasse. For å bevare mest mulig biologisk mangfold, må den naturlige strandsonen i størst mulig grad bevares.

Det må stilles krav om at mest mulig av anleggsmaskinene skal være utslippsfrie og at det arealet som beslaglegges under anleggsfasen blir minst mulig.

Mvh

Kjetil Bjørklund  
Leder Naturvernforbundet i Oppland

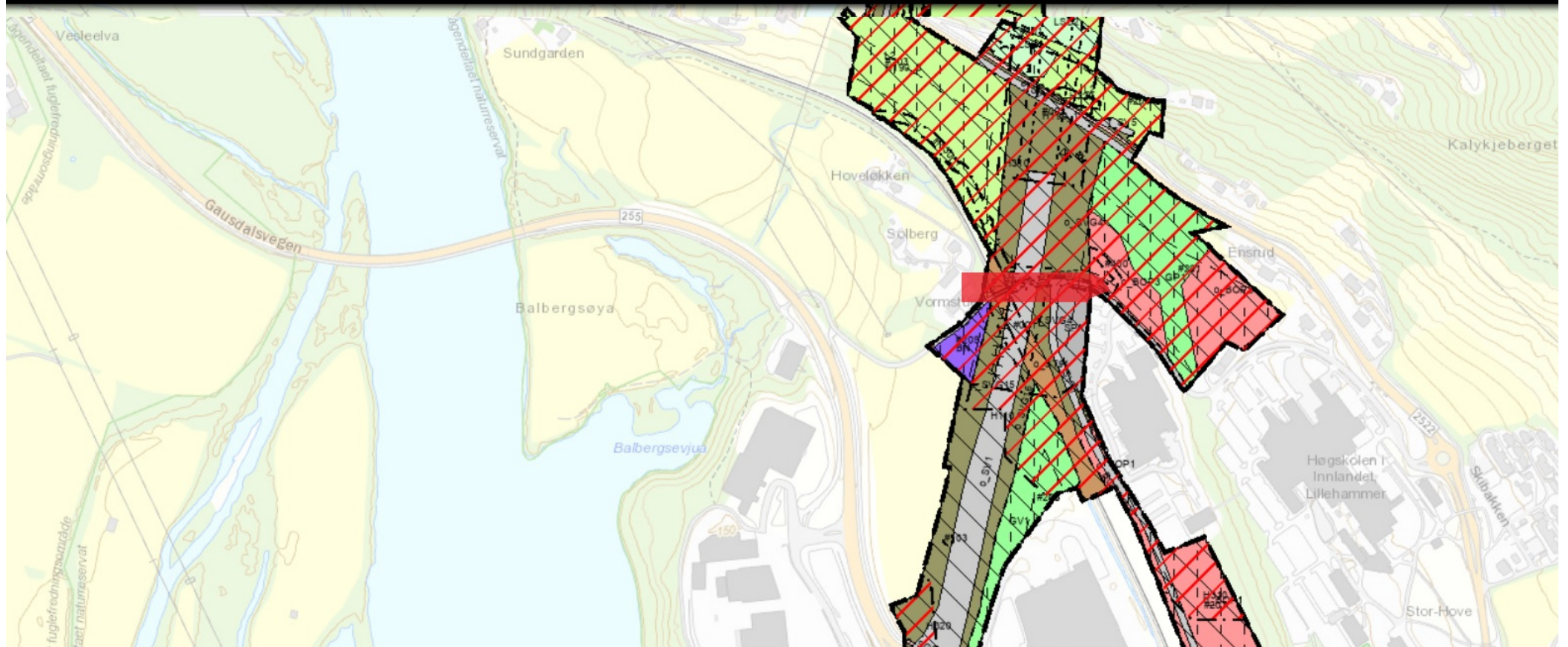
Terje Onshus  
Leder Naturvernforbundet i Lillehammer

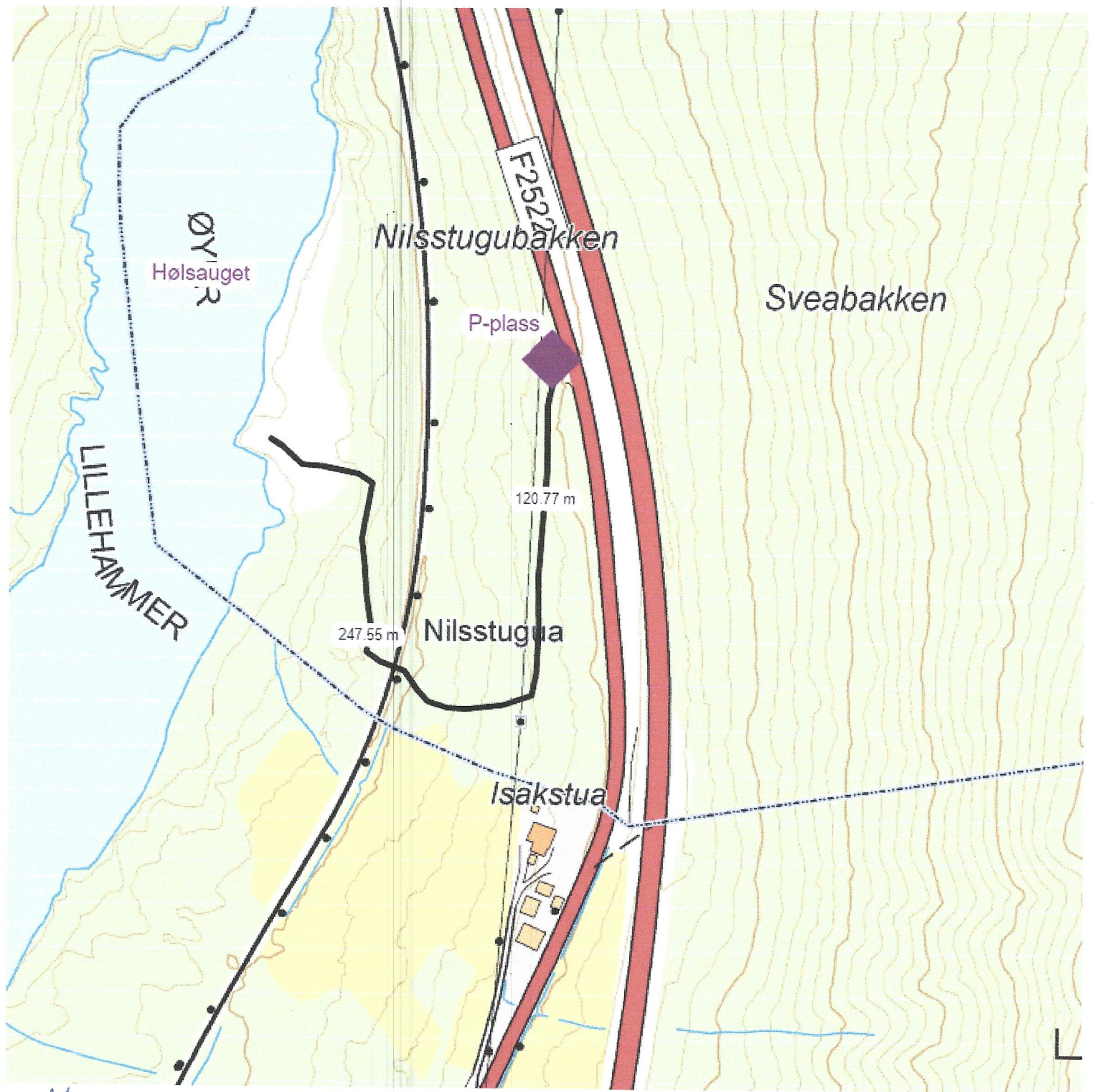
Jon Opheim  
Leder Norsk ornitologisk forening, avd. Oppland

Kopi:  
Fylkesmannen i Innlandet  
Innlandet fylkeskommune

# NyeVeier E6 Storhove - Øyer

Offentlig ettersyn Lillehammer Alt 1 Lillehammer Alt 2 Øyer Alt C1 Øyer Alt C0 Informasjonsmøter Plan

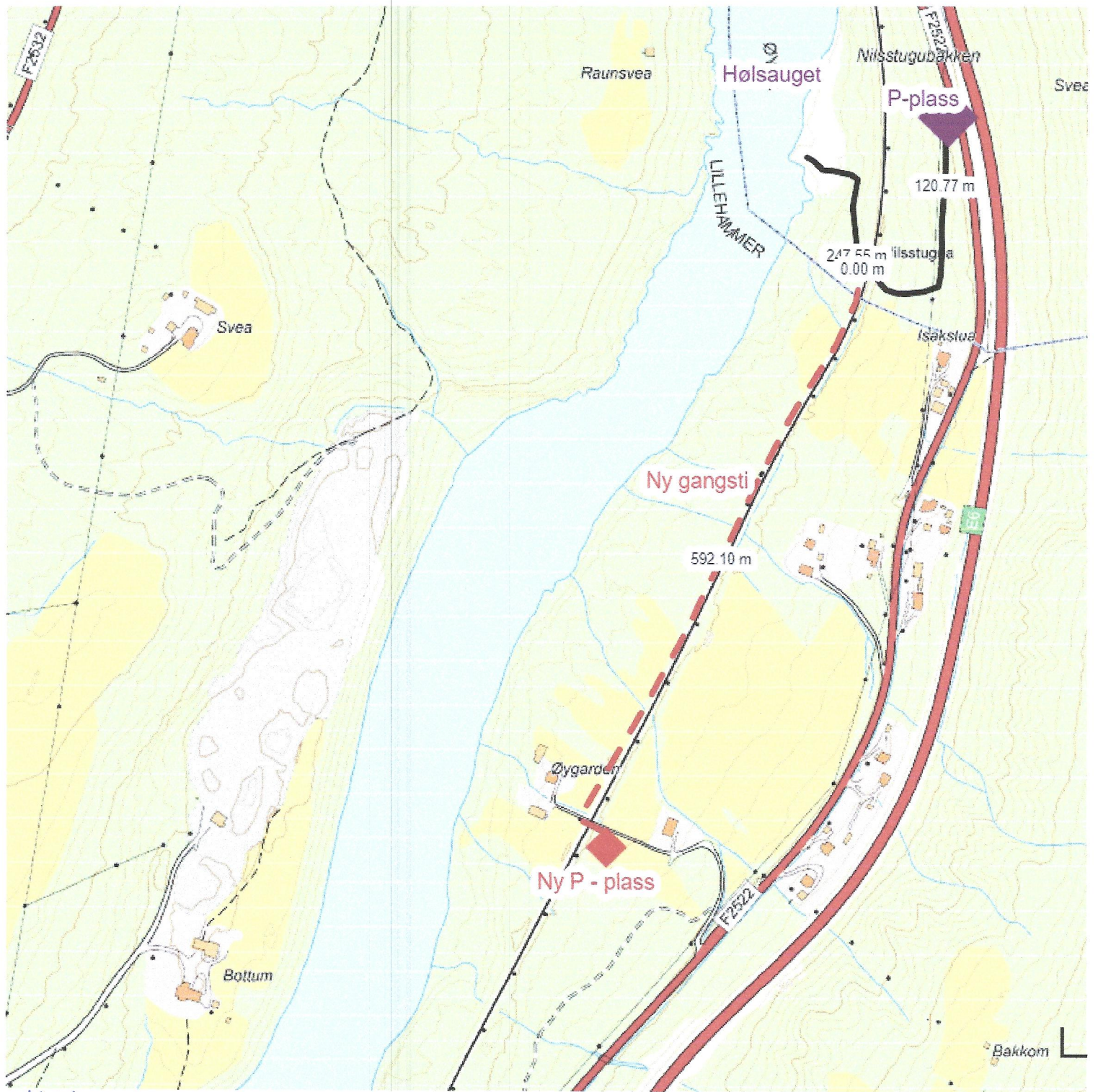




Hølsaugget

◇ Eksisterende P-plass, 4-5 biler

— Dagens gangsti til Hølsaugget



Hølsaugget

- Dagens gangsti til Hølsaugget
- - - Forslag ny gangsti
- ◆ Forslag ny parkeringsplass

# Referat

<b>Dato:</b>	21.01.2020
<b>Type møte:</b>	E6 Storhove-Øyer Dialogmøte om adkomst til Lågen
<b>Sted:</b>	Kirkegata 72, Lillehammer
<b>Tilstede:</b>	Svein Løkken - Leder Lågen fiskeelv Aadne Smidesang - Styremedlem sone 1 Oddgeir Jørstad - Leder sone 1 Ole A Turvoll - Disiplinleder vei NV Harald Monsen - Prosjektleder planlegging NV
<b>Ikke tilstede:</b>	
<b>Referent:</b>	Harald Monsen
<b>Arkiv:</b>	
<b>Offentlig/hjemmel:</b>	

<b>AGENDA</b>	<b>ANSV.</b>
Gjennomgang av strekningen Storhove-Øyer, med fokus på adkomst til fiskeplassene langs Lågen	

## SAK

### SAK 1: Hunderfossen

Fiskeplass like nedenfor demningen. Folk går gjerne langs veikanten ned til elva på nedsiden av demningen.



## SAK 2: Jernbanebrua over Lågen

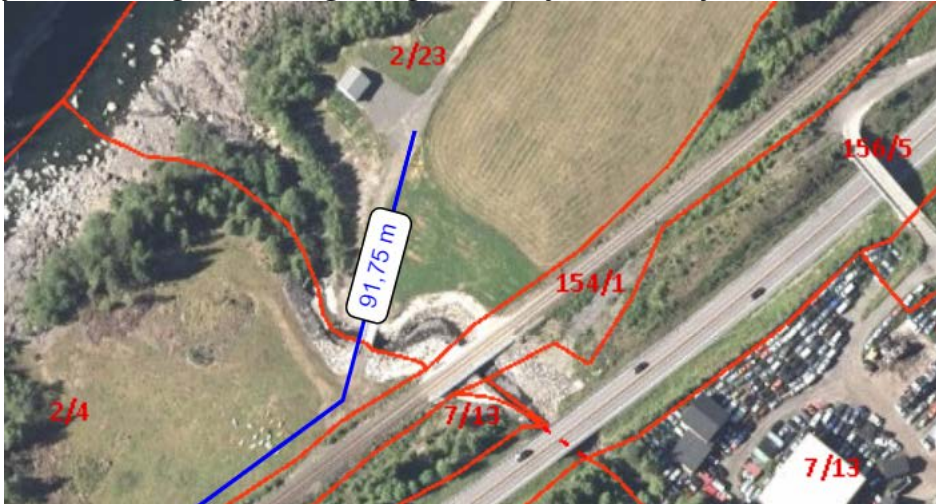
Fiskeplass ved jernbanebrua over Lågen. I dag parkerer man på snuplassen og går ned til elva. Ønske om at denne muligheten opprettholdes.





### SAK 3: Mellom Midtskog og Ensby

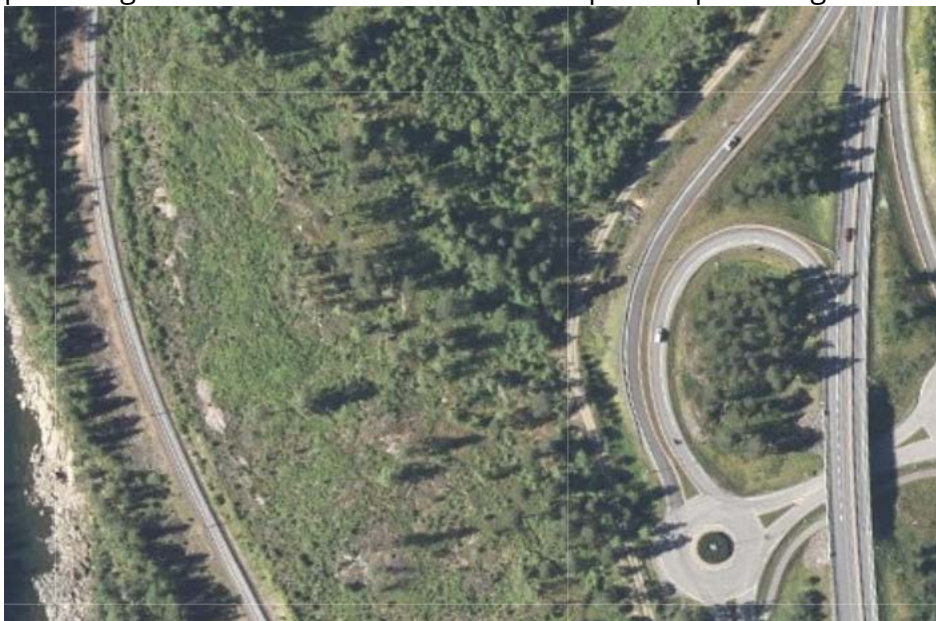
Behov for adkomst til Lågen mellom Midtskog og Ensby. Parkering kan være aktuelt ved kommunens pumpehus på Midtskog. Ca. 4-5 plasser. Kan det alternativt være mulig å legge en parkering mellom jernbanen og E6 ved Sagåa, og la folk krysse under jernbanen?



Det bør etableres gangsti langs med viltgjerdet, slik at det er mulig å ta seg frem til fiskeplassene.

### SAK 4: Ensby

Adkomst til jernbaneundergang ved Ensby. Behov for mer parkering. Denne kan kombineres med en pendlerparkering.



### SAK 5: Svarthølet og Isakstuen

Behov for å kunne komme seg frem til fiskeplass ved Svarthølet. Ønske om å etablere en skogsveg på Lågensiden langs jernbanen frem til Isakstuen. Etablere parkering på Isakstuen. Forslag om tursti langs med viltgjerdet, slik at man kan komme frem.



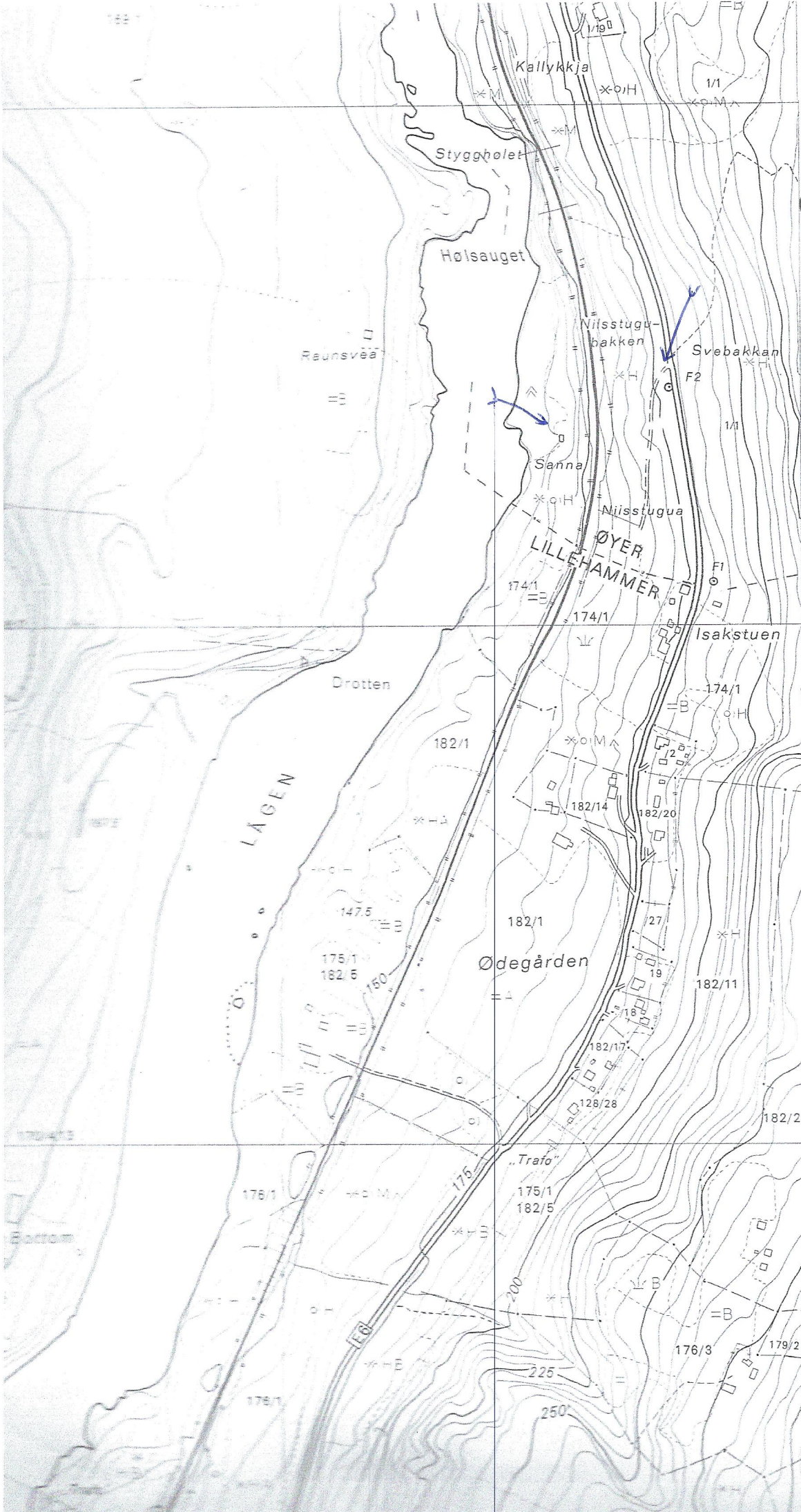
Adkomst til 175/1 fra Fåberg skog? Hadde vært veldig positivt.

**SAK 6: Befaring**

Det kan være aktuelt med befaring. Fiskeforeningen blir gjerne med på det. Nye Veier tar kontakt dersom det blir aktuelt

***Hamar, 23.01.2020,***

***Harald Monsen***



Økonomisk  
Kartverk 1978

Blad CL074-5-1

M 1:5000

67 84

(HALVORSTEIN)

**Høringsinnspillet er sendt på vegne av Norges Jeger og Fiskerforbund's lokalforeninger i Øyer og Lillehammer kommuner, og fylkeslaget i Oppland (NJFF Oppland). Innspillet omhandler viltområder og vilttrekk:**

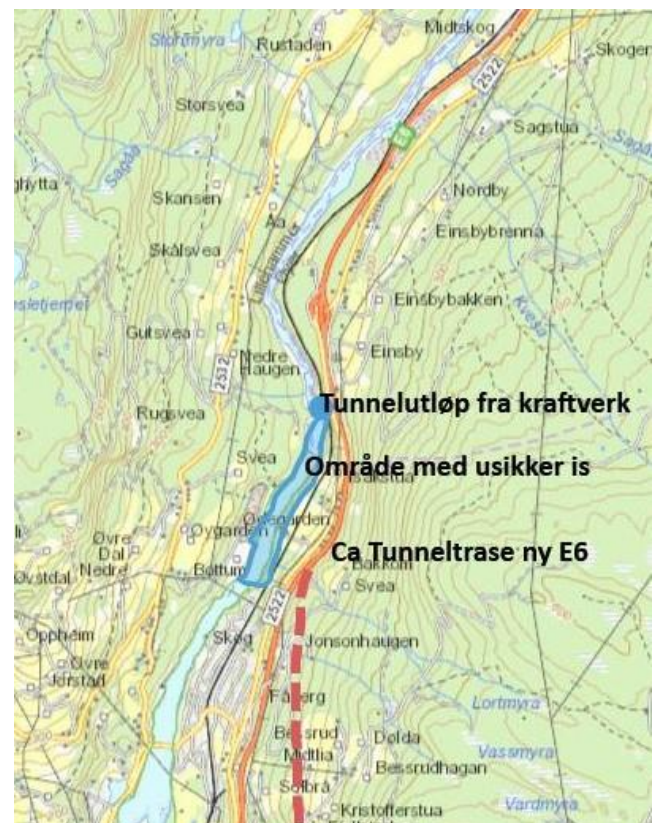
Undertegnede organisasjoner mener at dagens planer for ny E6 Storhove – Øyer vil være ugunstige i forhold til trekkmuligheter for vilt og fragmentering av viltets leveområder. Dette på grunn av enkelteffekter av- og sammenhengen mellom:

- Barriereeffekten av viltgjerder langs E6 og jernbane
- Bruk av tunneltak på Ny E6 til viltovergang som vil kanalisere viltovergangene til et område i Gudbrandsdalslågen som periodevis ikke er egnet pga vannstand- / isforhold nedstrøms Hølsauget (tunnelutløp fra Hunderfossen Kraftverk)
- Tettstedbyggelsen på Fåberg og terrengforholdene langs Gudbrandsdalslågen som forsterker effektene av pkt a og pkt. b.

For å opprettholde viltets trekkmuligheter og hindre fragmentering av viltets leveområder ønsker vi at det lages en viltovergang over ny E6 og jernbane lengre nord (område Ensby-Midtskog) Her er vannstand og isforhold i Gudbrandsdalslågen gunstigere for viltkrysning. Viltovergangen vil da ligge i det området hvor hovedmengden av vilt oppholder seg og krysser i dag. I tillegg må områdene sør og nord for viltovergangen sikres med viltgjerder som hindrer at dyr kommer inn på vei/bane.

**Bakgrunn/Vurdering:**Strekningen Storhove – Øyer, særlig nord for kommunegrensen brukes av hjortevilt i forbindelse med ordinære vandringer og vinterbeite. Også øvrig vilt benytter området. Dagens vegtrase (baksideveg, lokalveg og E6), jernbanetrase og Gudbrandsdalslågen ligger her parallelt. Tross dette oppholder og krysser viltet her på egnede steder fra begge sider av dalføret. Som angitt i plandokument er det i dag en lav barriereeffekt her, men strekningen er belastet med en del viltpåkjørsler på vei og jernbane.

I dagens planforslag er det foreslått å benytte tunneltak på ny E6 (som ligger sør for kommunegrensen) til viltovergang øst/vest over dalføret. Fra veitunnelen skal viltgjerder langs E6 og jernbane nordover til Øyer hindre vilt i å krysse /oppholde seg på veg og jernbane. Som angitt i konsekvensutredningen for prosjektet vil dette forringe trekkmuligheten for vilt og fragmentere øst- og vestsiden av dalføret ytterligere. I tillegg kan en sperring med viltgjerde medføre at viltet søker andre krysningssplasser.



Å benytte tunneltak som viltovergang er i utgangspunktet en god måte å ivareta viltets trekkmuligheter ved utbyggingsprosjekter. Forutsetningen er at tunnelene er gunstig plassert i forhold til eksisterende og egnede trekkveier, og det mener vi ikke er tilfellet her. En viltovergang plassert i naturlige trekkveier vil da være et bedre alternativ. En slik viltovergang var, etter det vi har fått opplyst, vurdert/planlagt i en tidligere fase i veiprojekteringen på denne strekningen.

Bebyggelsen på Fåberg tettsted og terrengforhold langs Gudbrandsdalslågen gir ingen vandringskorridor langs elva for viltet på østsiden for å søke gunstig krysningsplass eller beite. Derfor kanaliseres kryssende vilt ned i området nedstrøms utløpet av vannkrafttunnelen fra Hunderfossen kraftverk (vist på kart). Ut fra observasjoner og studier som er gjort i elva, er det vinterstid isforhold og vannstandsforhold hvor kryssing av elva er farlig for vilt. Dette på grunn av vassdragsreguleringen og temperatur i utløpsvannet.

Lillehammer 06.05.20

**Johan Moheim, leder**

Øyer og Tretten Jeger og fiskerforening

**Svein-Harald Foss, leder**

Lillehammer Jeger og Fiskerforening

**Tormod Pedersen, leder**

Norges Jeger og fiskerforbund i Oppland

**Kontaktinfo:**

NJFF Oppland

Vormstuguvegen 40

2624 Lillehammer

Tlf 901 87 976

oppland@njff.no

Arne Haave  
Nordhåve  
Gudbrandsdalsvegen 476  
2625 Fåberg  
[Arnhaave@bbnett.no](mailto:Arnhaave@bbnett.no)

29/4 2020

Innspill til reguleringsplan for E6 Storhove – Øyer

Ønsker med dette å komme med innspill til den pågående prosess med nye E6 forbi Fåberg. Jeg er eier av Gnr 182 Bnr 1. Viser til innsendte innspill 22/11-2019. Takker for tilbakemelding på disse punktene og føler at de fleste punktene her er godt svart ut og blir tatt hensyn til. Synes det virker til å være en god og godt gjennom ført prosess så langt.

Ang tilbakeføring av eksisterende E6 forbi Nordhåve. Litt justering flytting av gang og sykkelveg fra eksisterende bru som skal rives og til bussholdeplass ved Nordhåve. (nærmere fylkesveg). Dette er for å utnytte areal. Ta utgangspunkt i høyde ca ved trafo for ferdig fylling og ta den med sørover og i mot området ved fjernet bru. Mulig innkjøring til jordet ved busslomme på fylkesveg Dette vil da gi plass til mye overskuddsmasse og gi ett bra og stort jorde for matproduksjon i etterkant. Ønsker veldig gjerne å bli hørt/være med på denne prosessen.

Ønskelig med gatebelysning langs Gang og sykkelveg når E6 blir borte. Pga lys fra denne belyser nå området ganske godt. Dette punktet synes jeg ikke er godt svart ut pga er nå lys på eksisterende E6 og når denne blir borte blir det mørkt i området, dette er noe jeg synes dere bør ta med Veieier Innlandet fylkeskommune.

Ang Ødegårdsjordet så må jeg bare si at det er ønskelig med oppdyrking av erstatningsareal for areal som går tapt i prosjektet.

Ang adkomst til 175/1 for tømmertransport for min del og helheten for området (sammenhengende område)etter at prosjektet er ferdig utbygd så håper jeg dere har med og fortsatt vurderer ny adkomst på vestsiden av jernbane.

Mvh

Arne Haave

## Høringsvar. Reguleringsplan for E6 Storhove – Øyer. Revidert planbeskrivelse med konsekvensutredning.

### Høringsforslag, 2. gangs høring.

Gjelder eiendommen Bratland gbnr 180/5 og 178/59 i Lillehammer kommune.

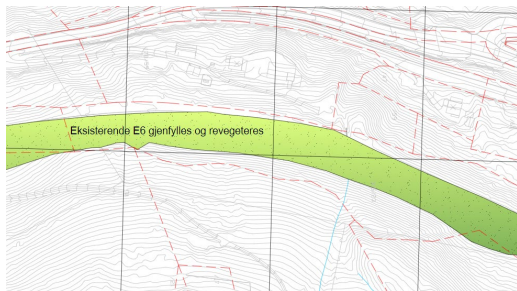
#### 1. Eiendomsgrense mot nord:

Vi ønsker at eiendomsgrensen i nord blir der den var før dagens E6 ble bygget. Dette for blant annet å sikre tilgang til og mulighet for å skjøtte et areal som ble svært vanskelig å drive etter bygging av dagens E6.

#### 2. Klassifisering av arealet som skal tilbakeføres:

På side 68 i høringsnotatet er det vist til at arealer som i dag er E6 skal tilbakeføres som dyrka mark, og at dette gjelder områdene ved Nord Hove og Bratland. Dette er i tråd med det vi har vært spilt inn tidligere i prosessen og det som ble sagt på folkemøtet den 28.04.2020.

Ut fra kartet som ligger i medvirkningsportalen til Nye Veier (parsell Storhove-Øyer, landskapsplan E6) ser det imidlertid ut til at dette allikevel ikke gjelder arealet som hørte Bratland til. På kartet står det at arealet skal «gjenfylles og revegeres»:

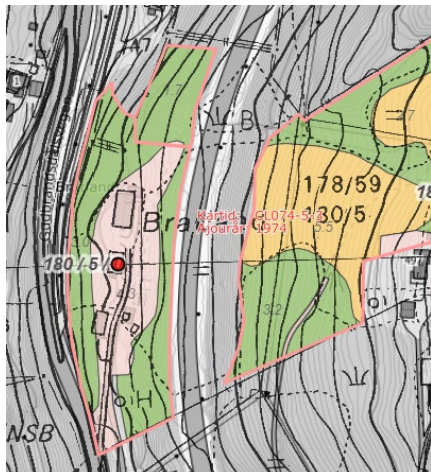


I henhold til tegnforklaringen betyr dette at det skal sås grasbakke, og ikke reetables jorde.

Før byggingen av E6 var arealet fra bekken og sørover klassifisert som fulldyrket jord.

Vi mener fortsatt at arealet skal tilbakeføres til slik det var, nemlig fulldyrket jord. Fulldyrket jord er jordbruksareal som er dyrka til vanlig pløyedybde, og kan benyttes til åkervekster eller til eng, og som kan fornyes ved pløying.

Historisk økonomisk kartverk viser hvordan det var før E6 ble bygget:





Flyfoto fra 1968 viser at jordbruksarealet gikk ned til eiendommens bebyggelse:



Det er ikke tilstrekkelig at arealet kun gjenfylles og revegeteres. Det er viktig at det tilbakeføres til fulldyrket jord, med et matjordlag som sikrer at jorda kan drives som før. Dette arealet var det arealet som ga best avling på eiendommen. Arealet ovenfor er fulldyrket jord og nedenfor var det også fulldyrket før E6 kom. Det er ikke ønskelig å få et areal imellom som ikke er drivbart på samme måte. Det er ønskelig å få reetablert et ensartet sammenhengende jordbruksareal.

Matjord fra bygging av dagens E6 er lagret som støyvoll mot gårdstunet. Jorda er vår, og vi har tidligere sagt at denne jorden kan benyttes i tilbakeføringen. Dette er imidlertid kun aktuelt dersom arealet tilbakeføres til fulldyrket jord.

For arealet nord for bekken, som tidligere var beite, er vi imidlertid enige i at det sås grasbakke.

### 3. Annet:

På tross av de ulemper som E6 medfører, har jordbruksarealet hele tiden vært drevet og holdt i hevd. Selv om eiendommen er liten og jordbruksarealet er bratt, ønsker også neste generasjon fortsatt å drive landbrukseiendommen aktivt, og ivareta kulturlandskapet. Neste generasjon har for øvrig kjøpt skog for at eiendommen skal få større driftsgrunnlag. Dagens E6 fikk store konsekvenser for eiendommen og vi håper at det nå er mulig å få tilbake den eiendommen Bratland en gang var. Vi synes vi har hatt en god dialog med Nye Veier så langt, og håper at det fortsetter.

Lillehammer kommune  
Postboks 986

2626 LILLEHAMMER

Ansvarlig advokat:  
Wilhelm Hopen

Vår ref.:  
BT/18029/BT

Deres ref.:  
18/8556

Lillehammer  
8. mai 2020

## MERKNADER - REGULERINGSPLAN FOR E6 STORHOVE – ØYER

Det inngis merknader på vegne av Svein Ensrud.

Ensrud eier gnr. 186 bnr. 5, som består av to teiger. Jeg tolker planforslaget dithen at det aller meste av den vestre teigen etter planforslaget blir liggende i hensynssone 201, Midlertidig bygge- og anleggsområde.

Ensrud vil motsette seg at området skal beslaglegges til bygge- og anleggsområde, og ber om at dette tas ut av planforslaget. Han har hatt interessenter som ønsker å erverve området, som i kommuneplanen i hovedsak er avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting.

Det gjøres oppmerksom på at det i forbindelse med grunnervvervsforhandlingene vil bli gjort gjeldende at påregnelig utnyttelse i anleggsfasen ville ha vært salg til utbyggingsformål.

Med vennlig hilsen

**Advokatfirmaet Thallaug ANS**

  
Bergsvein Træthaug  
Advokat

bt@thallaug.no

**Advokatfirmaet Thallaug ANS**

Storgata 121, postboks 354, NO-2602 Lillehammer

Ringsakervegen 45, Brumunddal | Storgata 23, Gjøvik

Tlf. 61 27 99 50, faks 61 27 99 51, post@thallaug.no, www.thallaug.no, org. nr. 950 522 550 MVA

353054



www.advocatia.no