



REGULERINGSPLAN E6 STORHOVE – ØYER

Oppsummering av høringsuttalelser med forslagsstillers kommentar etter høring / offentlig ettersyn av planforslag i Øyer kommune

| DOKUMENTINFORMASJON | |
|---------------------------------|---|
| Notattittel: | Reguleringsplan for E6 Storhove–Øyer. Oppsummering av høringsuttalelser med forslagsstillers kommentar etter høring / offentlig ettersyn av planforslag i Øyer kommune |
| Dato: | 23.06.2020 |
| Utgave: | høring /offentlig ettersyn |
| Filnavn: | NOT_E6SØ_Oppsummering høringsuttalelser Øyer |
| 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 Øyer 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.

Ny E6 Storhove – Øyer ses som et helhetlig prosjekt på tvers av kommunegrensene, men reguleringsplanen som omfatter hhv. Lillehammer og Øyer kommune har fulgt sine egne prosesser med egne fremdrifter.

Dette notatet gir en oversikt over innkomne merknader i 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 | 15 |
| 3.4 | Innlandet fylkeskommune (INFK) | 19 |
| 3.5 | Statens vegvesen Region Øst | 24 |
| 3.6 | Bane NOR | 26 |
| 3.7 | Direktoratet for mineralforvaltning | 27 |
| 3.8 | Saksfremlegg Øyer kommune | 27 |
| 4 | Uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger | 31 |
| 5 | Uttalelser fra privatpersoner | 46 |
| 6 | Vedlegg | 51 |
| 6.1 | PDF alle mottatte innspill _Øyer kommune | 51 |

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 og offentlig ettersyn i Øyer kommune i perioden 26.3.2020-13.5.2020. Planforslaget er revidert med bakgrunn i merknader og innsigelser. I planprosessen har det vært gjennomført åpne møter og åpne kontordager, samt flere møter med kommunen og regionale myndigheter. Prosjektet har også en egen internettside som har vært brukt i informasjon og medvirkningsarbeidet.

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 høring og offentlig ettersyn av planforslaget i Øyer 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 Øyer. I kapittel 3, 4 og 5 er uttalelsene oppsummert og kommentert. Det er kommet inn totalt 23 uttalelser til planforslaget i Øyer, hvorav 8 fra offentlige myndigheter, 10 fra organisasjoner, lag og foreninger og 5 fra privatpersoner. Det er fremmet innsigelse til planforslaget fra Fylkesmannen i Innlandet, Innlandet fylkeskommune og NVE.

For høringsuttalelser som gjelder Lillehammer kommune, vises det til eget merknadsdokument for Lillehammer 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 Øyer. I tillegg er saksfremlegget for Øyer kommune ved vedtak om 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 Nør |
| 7 | Direktorat for mineralforvaltning (DMF)- felles merknad |
| 8 | Øyer 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 | Anderstugutuvegen SA v/ Tore Kvisberg |
| 2 | Hunder Bil-Demontering |
| 3 | Jordvernalliansen i Innlandet - felles merknad |
| 4 | Fåberg grendeutvalg - felles merknad |
| 5 | Norges Jeger og Fiskerforbund i Oppland, Lillehammer JFF og Øyer/Tretten JFF - felles merknad |
| 6 | Pilegrimssenteret Dale-Gudbrand v/ Per Gunnar Hagelien |
| 7 | Farmers MC |
| 8 | Naturvernforbundet i Oppland v/ Heidi Kristoffersen |
| 9 | Lågen fiskeelv, sone 1 SA, v/Oddgeir Jørstad |
| 10 | Hafslund |

2.3 Oversikt over høringsuttalelser fra privatpersoner

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

| Nr | Privatpersoner |
|----|--|
| 1 | Jonas S. Høglien, Hundervegen 477 |
| 2 | Solveig Marie Barrusten Johannessen, Vestsidvegen 52 |
| 3 | Gina Andersgård, Hundervegen 282 (2 merknader) |
| 4 | Ole Christian Lunke, Veltevegen 95 |
| 5 | Per Arne Ensby, Hundervegen 625 |

3 Uttalelser fra myndigheter

NVE, Fylkesmannen Innlandet og Innlandet fylkeskommunen har fremmet innsigelse til planforslaget i Øyer 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 Øyer 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 Øyer 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>Vassdrag. 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>Mangler i ROS-analysen - Forurenset masse og restrisiko skred. (se detaljer lenger ned)</p> | <p>ROS-analysen revideres med grunnlag i nye supplerende fagrapporter ras/skred og flom. Forurenset 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 forurenset grunn)</p> |
| <p>Planbestemmelsene. Mangelfull juridisk sikring av krav nyttet 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</i></p> |

| | |
|---|--|
| | <p><i>vannforsyning i tilfelle eksisterende vannforsyning forsvinner eller kvaliteten blir forringet i bygge- og anleggsfasen. Dersom grunnvannsbrønner ikke kan opprettholdes, skal disse erstattes.</i></p> <p>Det settes igang 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 Flom - 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. 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 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 vegen 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 samleddokument 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 fanggjerd/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. 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> |

| | |
|--|--|
| | Se forøvrig forslagsstillers tilsvarende til NVE vedr ras og skred. |
| 4.2 c) Flomfare. Hvilken sikkerhetsklasse/gjentaksintervall? Utforming av vassdragskryssinger | 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>Deponiområder og massedisponering - Forurensa masser: 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 forurenset 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> | Omtalen av håndtering av forurenset grunn og radon tas inn som supplement i Ytre miljøplan. Iflg DSB veileder (2017) s. 58 er ikke radonstråling og forurenset 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 forurenset grunn og potensielt syredannende løsmasser tas inn. |
| <p>Samfunnssikkerhet og beredskap. 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 streknigner skal det tas utg pkt i for dimensjonerende skred for snø, og tilsvarende for jord- og flomskred. (Se konkrete pkt ifht bestemmelser over)</p> | Følgende er utredet: 1. Vurdering av strekningsrisiko for skred mot E6 i reguleringsplanen 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. 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. 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. ROS-analysen er oppdatert. Se egen omtale av ROS. |
|--|---|

Øvrige innspill:

| Oppsummering Forslagsstiller | Kommentar Forslagsstiller |
|---|---|
| Planbestemmelsen setter krav til utarbeiding av diverse detaljplaner (RM, håndtering av dyrka jord, helhetlig vannhåndtering mv.) Dette burde vært avklart som del av reguleringsplanen. Når det ikke er det gir det større uforutsigbarhet og gjør det vanskeligere å få oversikt over den samlede virkningen. | Det følger av entreprisereformen at en detaljering av prosjektet overlates til totalentreprenøren. Detaljeringen skal skje innenfor rammene av gjeldende lovverk og reguleringsplanens bestemmelser. |
| Barn og unge - Ber om at bestemmelse 2.12 omlegging av veger utvides til også omfatte stier (sikre trafikksikker ferdsel for alle i anleggsfasen). | I planforslaget ivaretas også ferdsel på gang og sykkelveier og pilegrimsleden for anleggsperioden, og det er tatt inn opparbeiding av sti mellom Ensbykrysset og jernbaneundergangen (røret) ved istandsetting av arealet som er avsatt til permanent lagring av masser (deponi) vest for Ensbykrysset. I arealet mellom E6 og jernbanen fra Fåberg og nordover er det av sikkerhetshensyn ikke ønskelig fra Nye Veiers side å ha ferdsel i anleggsperioden. Generelt sett er krysning langs stier på tvers av anleggsområdet problematisk fordi det er stor fare for at noen blir påkjørt av anleggsmaskiner. Ut fra KU fagrapport friluftsliv ser det ikke ut til å være stier på tvers av planområdet i Øyer. Det er heller ikke avmerket stier i Innlandsgis eller i plankart for KDP Øyer sør (utover pilegrimsleden som allerede er ivaretatt i planforslaget). Med bakgrunn i dette utvides ikke bestemmelsen til å omfatte stier generelt. |

| | |
|--|--|
| <p>Støy - minner om at støykrav i f. Forurensningsforskriftens kap 30-7 vil være strengere enn krav i T-1442/2016 når det gjelder støy fra anleggsvirksomhet, dette bør presiseres i YM-plan/støyutredning.</p> | <p>Forurensningsforskriftens kap. 30 omhandler grenseverdier for «midlertidige/mobile knuseverk samt siktestasjoner som produserer pukk, grus, sand og singel». Samtidig står det i § 30-7 at «Støy fra bygg- og anleggsvirksomhet og fra ordinær persontransport av virksomhetens ansatte likevel ikke er omfattet av grensene». Dermed blir det et definisjonsspørsmål om et knuseverk som plasseres innenfor et anleggsområde regnes som bygg- og anleggsvirksomhet, eller produksjon av pukk, grus, sand eller singel. Det aktuelle knuseverket er knyttet til E6-anlegget og plassert innenfor anleggsområdet. Det er derfor lagt til grunn at det i dette tilfellet regnes som del av anleggsvirksomhet og at det er kravene i T1442/2016 som gjelder.</p> |
| <p>Landskap. Anbefaler at etterbruk av ulike deponiområder avklares nærmere i reguleringsplanen.</p> | <p>Etterbruk av permanente masselager (deponi) følger av planens arealformål og bestemmelser. Etterbruk av alle permanente masselagerområder er LNF. Alle områdene skal istandsettes enten til jordbruk eller skogbruk. Midlertidige anleggsområder istandsettes i forhold til dagens arealbruk. Planbeskrivelsens omtale av deponiområder suppleres for å klargjøre dette.</p> |
| <p>Lokal og regional utvikling - valg av kryssløsning. Ingen vesentlige merknader til valg av kryssløsning.</p> | <p>Nye Veier merker seg at FM ikke har vesentlige merknader til valg av kryssløsning ut fra lokal og regional utvikling.</p> |
| <p>Klima - Kravene i YM-planen gir godt grunnlag for å sette konkrete krav til klimagassutslipp og et verktøy for å kartlegge tiltakene i ettertid.</p> | <p>Nye Veier merker seg at FM mener kravene i YM-planen gir godt grunnlag for å sette konkrete krav til klimagassutslipp og er det et verktøy for å kartlegge tiltakene i ettertid.</p> |
| <p>Landbruk og jordvern - hensynet til jordvern er ivaretatt på hensiktsmessig måte.</p> | <p>Nye Veier merker seg at FM mener hensynet til jordvern er ivaretatt på en hensiktsmessig måte i planforslaget i Øyer kommune.</p> |

3.3 NVE

Innsigelser:

| Oppsummering Forslagsstiller | Kommentar Forslagsstiller |
|--|---|
| <p>Generelt: Innsigelse fordi reell fare skal være avklart på siste plannivå. 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.</p> | <p>Se kommentarer til de enkelte innsigelsespunktene under</p> |
| <p>Overvann og flom 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.</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 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).</p> <p>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 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 av renseløsninger og fordrøyning av vannet.</p> <p>Prosjektet er definert som en totalentreprise. Det betyr at det er totalentreprenørens ansvar å finne de beste løsningene for 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>Skred og bebyggelse, anlegg, næring og LNF. 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. Gjelder også L1 areal i Øyer.</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>Faresoner. Ras og skred. 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"> 1. Vurdering av strekningsrisiko for skred mot E6 i reguleringsplanen 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. 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. 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>Hensynssone flom. 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 tilsvaret 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>Midl. Anleggsområder. Opprettholder innsigelse fordi bestemmelsen ikke gir føringer for dimensjonering som svarer ut sikkerhetskrav i byggteknisk 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>Grunnvann - 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>Midl. Anleggsområder: 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>Sumvirkninger 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 burder 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)

| Oppsummering Forslagsstiller | Kommentar Forslagsstiller |
|--|---|
| <p>Det foreligger ikke en god nok trafikkanalyse eller trafikkprognoser som synliggjør om E6- prosjektet vil utløse nye behov for fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående langs fylkesveg 2522 i perioden med bomstasjon på ny E6. Dette gjelder både for delstrekninger og sammenhengen i vegnettet. Fylkeskommunen vil i utgangspunktet ha knyttet innsigelse til et mangelfullt beslutningsgrunnlag knyttet til trafiksikkerhet. Fylkesutvalget er kjent med at Nye Veier AS i avtale med Øyer kommune er gang med regulering av en gang- og sykkelveg langs fylkesvegen. Under forutsetning av at gang- og sykkelvegen etableres i tråd med rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplan for E6 Vingrom-Ensby, fremmer ikke fylkeskommunen innsigelse til manglende trafikkanalyser. Fylkesutvalget forutsetter at gang- og sykkelvegen finansieres som en del av vegprosjektet E6 Vingrom-Ensby.</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 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 lokalveinettet 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). På strekningen Ensby-Måkrudgutua er det avsatt arealer for en fremtidig regulering av gang- og sykkeltiltak langs eksisterende fv 2522, 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 Storhove-Øyer. Fra Måkrudgutua og nordover er det eksisterende tilbud for myke trafikanter. Nye Veier har til hensikt å oppfylle rekkefølgekravet knyttet til utarbeiding av reguleringsplan for gang- og sykkeløsning langs fv. 2522, Ensby-Måkrudgutua.</p> <p>Som en del av prosjektet er det gjennomført en rekke prognoser for trafikken langs fv 2522 mellom Storhove og Øyer. Etter høringsperioden er det utarbeidet en ny rapport (Trafikkberegninger for ulike kryssløsninger for E6 i Øyer, april 2019 med oppdatering mai 2020, COWI) som belyser trafikkmengdene på fv 2522. Rapporten inneholder også prognoser</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>for trafikkbelastningen i perioden hvor det er bompengeskjening på ny E6.</p> <p>Prognosene i rapporten viser at det i Øyer kommune er C1 som gir minst trafikk på fv 2522, spesielt gjelder dette for snittet ved fv 2522 sør (M) ved Ensby. I dette snittet reduseres trafikken betydelig ifølge prognosen. Alternativ C0 med kryss på Ensby vil føre til en vesentlig økning i trafikken på fv 2522.</p> <p>Dagens trafikkbelastning på fv 2522 ved Fåberg er lav (under ÅDT 1000) og prognosene viser marginale endringer i trafikkbelastningen i snittet nord for avkjøringen til Fåberg sentrum etter at ny E6 er etablert.</p> <p>Det er også utarbeidet en trafiksikkerhetsrapport som vurderer trafiksikkerheten for myke trafikanter langs fv 2522 i dagens situasjon og etter etableringen av ny E6. Rapporten konkluderer med at det til tross for lav trafikkbelastning på strekningen sør for Ensbykrysset og ned til Fåberg i dag (under BØR-krav i Statens vegvesens håndbok N100 for behov for gang/sykkeltiltak), er det behov for tilrettelegging for myke trafikanter. Dette begrunnes med behov for et sammenhengende tilbud til syklister på strekningen. For den delen av fv 2522 som ligger nord for Ensby er BØR-kravene i Statens vegvesens håndbok N100 allerede overskredet.</p> |
| Fylkesutvalget mener E6 er en sentral transportåre i Norge og Innlandet og ser behovet for god fremdrift i planlegging og utbygging | Tas til etterretning |
| 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 tilfredsstillende opplevelsesverdi. | Nye Veier har justert planforslaget for å imøtekomme INFKs uttalelse. Dette er gjort ved å innarbeide hensynssone for Pilegrimsleden langs Vormstuveien 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 kan ligge uforstyrret, med unntak av de 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 |

| | |
|---|---|
| | <p>bevares/istandsettes ved omlegging. at midlertidig omlegging av traseen skal godkjennes av Pilegrimssenter Dale-Gudbrand i samråd med INFK.</p> |
| <p>Fylkesutvalget ber om at planforslagene ved Ensby endres slik at ny veg i større grad ivaretar det historiske vegmiljøet på stedet. Dette gjelder både Kongevegen og gamle Rv. 50. Tilstrekkelige sidearealer til Kongeveien må sikres mot terrenginngrep i både plankart og bestemmelser.</p> | <p>Nye Veier har justert planforslaget for å tilpasse seg det historiske veimiljøet på Ensby i begge alternativer.</p> <p>For planalternativ C1 med kryss på Midtskog, er fv. 2522 flyttet vestover i trase for dagens rampe. Dette medfører at store deler av rv. 50 kan bevares, og at nærføringen til den freda Kongeveien forblir uendret ift dagens situasjon. Det tas dessuten inn et tillegg i bestemmelsene om at den freda delen av Kongevegen, som også er trase for pilegrimsleden og markert som hensynssone bevaring H570, skal gjerdes inn i anleggsperioden. Det vil imidlertid kunne påregnes noe inngrep i søndre del av rv. 50 på grunn av terrengforskjeller mellom rv. 50 og fylkesveien.</p> <p>For planalternativ C0 med kryss på Ensby er løsningen for fv.2522 og private adkomster justert slik at dagens trase for rv.50 gjenbrukes som fylkesvei og at boligeiendommene får direkte adkomst ut i denne. Fv. 2522 er regulert med en veibredde på 7,5 m. Dette betyr at rv. 50 med sine 'autentiske' veielementer ikke vil kunne bevares. Løsningen er avklart med INFK og vil trolig utløse behov for en begrenset høring for å involvere de berørte beboerne i området.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Fylkesutvalget ber om at det etableres viltpassasje på strekningen Isakstua-Hunderfossen. Begrunnelsen for dette er at det er viktig å opprettholde et regionalt viktig villtrekk øst-vest, og at et krysningspunkt her vil avlaste kryssinger over tunneltaket og ned i Fåberg sentrum og redusere faren for vilt på innsiden av viltgjerdet.</p> | <p>Nye Veier legger til rette for at vilt kan krysse under ny E6- bru over Sagåa ved å stille krav om minimum bruspenne og frittromsprofil/lysåpning når dagens bru skal erstattes av ny. Økt bruspenne vil også gjøre det mulig for fiskere og andre friluftslivsbrukere å passere under brua. Videre må det settes opp viltgjerde også langs begge sider av Sagåa mellom E6 og jernbanen. Bestemmelsesområdet for brukonstruksjonen over Sagåa utvides og bestemmelsen knyttet til dette oppdateres i revidert planforslag.</p> |
| <p>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.</p> | <p>Den helhetlige veiestetikken vil sikres gjennom Estetisk veileder samt Estetisk oppfølgingsplan for strekningen E6 Storhove-Øyer. Deler av SVVs formingsveileder er innarbeidet i estetisk oppfølgingsplan. Oppfølgingskravene i estetisk oppfølgingsplan vil gjøre det enklere å følge opp totalentreprenøren gjennom utførelsesfasen.</p> |
| <p>Fylkesutvalget mener planforslaget ikke sikrer hensynet til vassdragsmiljøet i tilstrekkelig grad, og ikke kan erstatte behandling etter lakse- og innlandsfiskeloven. Det må derav søkes om tillatelse fra fylkeskommunen etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag for de delene av tiltaket som berører vassdrag. Fylkesutvalget forventer at vassdragsmiljø vektlegges i videre planlegging og konkretisering av arbeidene jf. føringer som er gitt i denne uttalelsen, og oppfordrer tiltakshaver til å ha dialog med regionale myndigheter underveis i prosessen.</p> | <p>Planbestemmelse 5.3 er supplert for å klargjøre at det også skal tas hensyn ved inngrep i og nær vassdrag av hensyn til fisk og vannlevende organismer, samt at inngrep i vassdrag fortrinnsvis skal skje i perioden 15.6-15.09. Omtale av vannhåndtering i anleggsfasen er tatt inn som supplement i planbeskrivelsen. Utslippssøknad for anleggsfasen Storhove-Øyer er sendt Fylkesmannen Innlandet. I denne foreslås grenseverdier for alle utslipp fra anlegget; dette omfatter både drivevannet fra tunnelen og avrenning fra dagsonen (avrenning fra deponiområder, riggområder og generelt gravearbeid/byggegrøper). 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/Forurensingsloven 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. Tiltak mot tilslamming og vassdragsmiljø blir derfor ivaretatt gjennom utslippstillatelsen, selv om ikke konkrete avbøtende tiltak listes i planbestemmelsene. Utslippstillatelsen angir funksjonskrav i form av grenseverdier for utslipp (partikler, olje og pH). I prosjekteringsfasen er det entreprenørens ansvar å finne de beste løsningene for å nå de</p> |

| | |
|--|---|
| | fastsatte grenseverdiene. Totalentreprenøren skal dokumentere at funksjonskravene overholdes blant annet gjennom overvåkning av resipient. |
| Fylkesutvalget vurderer at det er behov for nye bussholdeplasser på fv. 2522 i tilknytning til krysset ved Ensby. Alternativt kan det planlegges for innfartsparkering og holdeplasser lengre nord. Fylkesutvalget forutsetter at videre planlegging skjer i tett dialog med Innlandet fylkeskommune. | Det er satt av plass til innfartsparkering ved begge hovedkryssene etter innspill fra Øyer kommune. I forbindelse med utbygging av E6 som 4-felts motorvei vurderes behov for busstopp for ekspressbussruter på rampene knyttet til kryss. Det foreligger foreløpig (juni 2020) ikke overordna, nasjonale retningslinjer for hva som er sideveistiltak til riksveinettet, men Nye Veier mener holdeplasser for bussruter på lokalveinettet er ikke en del av E6-tiltaket. Videre planlegging vil skje i dialog med Innlandet fylkeskommune og kommunen. |
| Fylkesutvalget forventer 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. | 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 fylkeveien om/bygges ny. Tilstandskartlegging vil ikke bli gjennomført. Det foreslås at det tas inn et kontraktspunkt om at entreprenøren må utbedre skader på fylkesvei 2522 dersom anleggsdriften medfører vesentlig forringing av fylkesveien. |
| Fylkesutvalget anmoder om at støy/støyskjerming gjøres ihht. gjeldende retningslinjer (Støyretningslinje T-1442(/2016)). | Det er gjennom fagrappport 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 støyskjermer langs hele E6 og det vil fortsatt ikke være tilstrekkelig for å nå 55 dB utenfor alle vinduer og på alle uteareal. Selv med støyskjermer 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 |
| 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 | 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 veiltaket. |

| | |
|--|--|
| <p>minimum ivaretar de aktuelle bestemmelsene fra kommunedelplanen om disse temaene.</p> | <p>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 sikringssgjerder 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>Bekymret for planforslagets negative konsekvenser for trafikksikkerheten på fv. 2522 i bompengerperioden 2025-2040, og mener ytterligere utredninger er nødvendig. Forutsetter at planforslaget suppleres med følgende dokumentasjon:</p> | <p>Se forslagsstillers tilsvarende til INFKs innsigelse til trafikkprognoser og vurderinger av trafikksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter langs fylkesveien.</p> |
| <p>1. Utredning og prognose som viser trafikkmengde og konsekvenser for fv. 2522 i bompengerperioden 2025 – 2040</p> | <p>Se forslagsstillers tilsvarende til INFKs innsigelse til trafikkprognoser og vurderinger av trafikksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter langs fylkesveien.</p> |
| <p>2. Utredning av trafikksikkerheten til gående og syklende langs fv. 2522 i bompengerperioden</p> | <p>Se forslagsstillers tilsvarende til INFKs innsigelse til trafikkprognoser og vurderinger av trafikksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter langs fylkesveien.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>3. Beskrivelse av Kongevegen og det historiske vegmiljøet ved Ensby. SVV forventer at reguleringsplanen oppdateres ift. vegrelaterte kulturminner, både for Kongevegen og gamle rv. 50 Gudbrandsdalschausséen.</p> | <p>Se utfyllende svar til INFK når det gjelder historiske veifar.</p> |
| <p>4. SVV har et regionalt behov for nordgående kontrollplass mellom Lillehammer og Øyer. Kontrollplassen kan være enkel, men det bør legges tilrette for at kjøretøy enkelt kan forflyttes til Øyer kontrollstasjon for utvidet kontroll. SVV ønsker utredning av mulig kontrollplass ved Ensby også i alt. C1. Kontrollplass må ikke nødvendigvis ligge i tilknytning til kryss. På kontrollplass ved Ensby er det behov for plass til minimum to vogntog, plassen skal være asfaltert og avrettet slik at det kan brukes vakter + ANPR + belte. SVV har ikke avsatt midler til kontrollstasjon ved Ensby. Mener det er nødvendig del av vegutbyggingens sideanlegg som må bekostes og bygges av utbygger.</p> | <p>Areal til kontrollplass ved Ensbykrysset ble lagt inn i planen med bakgrunn i en forespørsel fra Statens vegvesen. SVV melder i sin merknad at det ikke er satt av midler til kontrollplass og at kontrollplass ikke trenger å lokaliseres til et kryssområde. Basert på tilbakemeldingen fra SVV og dialog med Øyer kommune, legges kontrollplassen inn på samme måte for begge alternativ i Øyer. Nye Veier mener opparbeiding av kontrollplassen ikke er del av E6-utbyggingen. Overordnede, nasjonale retningslinjer for hvem som har ansvar for etablering av sideveistiltak, som for eksempel kontrollplass, er ved oversendelse av revidert planforslag sommeren 2020 ikke avklart.</p> |
| <p>Forutsetter beredskapsklasse 1A for ny E6 mellom Storhove og Øyer. Slik at ett tunneløp enkelt kan skiltes til tovegs trafikk ved tunnelarbeider eller hendelser i tunnel.</p> | <p>Ny firefelts E6 skal bygges etter høyeste beredskapsklasse, klasse 1A (jf. TBK 1a i håndbok R611).</p> |
| <p>Alt. C0 fullverdig kryss ved Ensby anses som noe mer fordelaktig enn alt. C1 halvkryss ved Midtskog.</p> | <p>Nye Veier tar til etterretning av SVV anser fullverdig kryss ved Ensby som mer fordelaktig, enn halvkryss på Midtskog.</p> |

3.6 Bane NOR

| Oppsummering Forslagsstiller | Kommentar Forslagsstiller |
|--|--|
| <p>Ønsker prosess ifht plassering av viltgjerder, anleggsarbeid nær jernbanen og tilgang til jernbaneareal. Kreves søknad om tillatelse til oppføring av gjerder og deponering av masser nærmere enn 30 meter etter jernbanelovens § 10.</p> | <p>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.</p> |
| <p>På side 54 i planbeskrivelsen er jernbanens kryssing av Sagåa omtalt som en utfordring. Det ble etablert ny kulvert her i 2015, og Bane NOR ber om at det kontrolleres om teksten i planbeskrivelsen er basert på situasjonen før kulverten ble skiftet. Hvis ikke må dette følges opp spesielt videre.</p> | <p>Det er vært dialog med Bane NOR i etterkant av høringen knyttet til denne merknaden. Bane Nor har ikke kunnet framskaffe dokumentasjon på hvilken dimensjonerende vannføring som er lagt til grunn for kulverten som ble etablert i 2015, utover at den skal være dimensjonert for 200-års flom med 20% klimapåslag. Jernbanekulverten er målt til å være ca. 4,7 x 4.7 meter. I planarbeidet for ny E6 er det gjort beregning av dimensjonerende vannføring som er 200-års flom med 40% klimapåslag for E6. Beregningene viser at vann vil stuves opp bakover mot veibrua, slik at det dannes et vannspeil under veibrua, men at dette ikke har betydning for kapasiteten til den eksisterende veibrua. Beregningen har lagt til grunn at jernbanekulverten er ca. 4,5x4,5 m. <i>Referanse: E6 Storhove-Øyer. Kapasitet i kryssinger Mosåa og Sagåa, Skred AS. 18.06.19.</i> Det er benyttet ulikt klimapåslag på dimensjonerende flom for jernbanekulvert og veibru. Klimapåslag for jernbanekulvert er opplyst å være 20 %, som trolig er basert på retningslinjene til Bane NOR og anbefalinger for klimapåslag som gjaldt da kulverten ble dimensjonert (2014/2015). For veibru gjelder krav i SVVs Håndbok 200, som bruker både klimafaktor (klimapåslag), og sikkerhetsfaktor avhengig av veiens størrelse. For Sagåa er begge faktorer satt til 1,2, dvs. et totalt påslag på flomstørrelsen på 40 %. I praksis vil rørkulverten for personer/småvilt som krysser under jernbanen ved siden av den nye elvekulverten, kunne gi et bidrag til kapasiteten, men det er ikke dokumentert om dette er tilstrekkelig i forhold til å ta den samme kapasiteten E6-brua er dimensjonert for. Ved detaljprosjektering av den nye E6-brua, vil det gjennomføres en ny hydraulisk beregning for å vise flomforhold for ny situasjon fordi forholdene ved brustedet endrer seg når det bygges ei ny bru. Omtalen</p> |

| | |
|---|---|
| | i planbeskrivelsen s. 54 suppleres i tråd med dette merknadssvaret for å klargjøre situasjonen. |
| Ved behov for å bruke arealer som eies av Bane NOR skal avtale inngås med Bane NOR Eiendom. 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 Øyer kommune

| Oppsummering Forslagsstiller | Kommentar Forslagsstiller |
|--|---|
| Krysset på Granrudmoen antas å være tilstrekkelig sikret uavhengig av valg av kryssløsning i denne planbehandlingen. | Nye Veier vil anbefale redusert standard nordover fra Hunderfossen og det er dette som for tiden ligger inne i Nye Veiers planer for strekningen Øyer-Otta. Nye Veier deler kommunens oppfatning av at kryss på Granrudmoen sannsynligvis ikke påvirkes av om det velges kryssplassering Ensby eller Midtskog i denne planen. |
| Uheldig at eiendommer som i C0 alternativet omkranses av kontrollplass for E6-trafikk ikke foreslås innløst, da kontrollplass ikke er forenelig med boligeiendommer innlemmet i kontrollplassen. | Areal til kontrollplass ved Ensbykrysset ble lagt inn i planen med bakgrunn i en forespørsel fra Statens vegvesen. SVV melder i sin merknad at det ikke er satt av midler til kontrollplass og at kontrollplass ikke trenger å lokaliseres til et kryssområde. Basert på tilbakemeldingen fra SVV og dialog med Øyer kommune, legges kontrollplassen inn på samme måte for begge alternativ i Øyer. Nye Veier mener opparbeiding av kontrollplassen ikke er del av E6-utbyggingen. Overordnede, nasjonale retningslinjer for hvem som har ansvar for etablering av sideveistiltak, som for eksempel kontrollplass, er i skrivende stund ikke avklart. Det er gitt tilbud om innløsning for begge eiendommer innenfor planområdet. |

| | |
|---|--|
| <p>a) Kommunedirektøren forventer at det deponeres kun rene masser i de permanente deponiene i Øyer kommune. b) Legger til grunn at det ikke kan deponeres masser som må fjernes dersom deponiene på Ensby skal bebygges i fremtiden.</p> | <p>a) Planbestemmelse 5.3 a) og 3.3 c) setter krav til deponering av kun rene masser. Håndtering av forurensede masser skal følge gjeldende lovkrav. Omtale av håndtering av forurensede masser i anleggsperioden detaljeres med bakgrunn i kommunens kommentar og innsigelse fra Fylkesmannen. Det blir en supplerende omtale i kapittel 4.3 Forurensing av jord og vann i Ytre miljøplanen, samt en presisering i ROS-analysen, planbeskrivelse og supplerende planbestemmelser. Hensynssone radon tas inn i plankartet med bakgrunn i FMINs innsigelse. b) Kommunens ønske om masser som kan inngå i framtidig byggegrunn på Ensby er i varetatt gjennom bestemmelse 5.3 a) <i>For området #301 skal oppfyllingen kun skje med masser som kan inngå i framtidig byggegrunn.</i></p> |
| <p>Uheldig at nærområdet rundt Kongevegen reguleres til midlertidig bygge- og anleggsområder omarbeides, og vil avvente regionale myndigheters uttalelse før det tas stilling til om plankartet må endres.</p> | <p>Det kan tas inn tillegg i bestemmelsene om at Kongevegen/pilegrimsleden/H570 skal gjerdes inn som beskyttelse i anleggsperioden. Ny løsning er lagt inn i planen for best mulig å ivareta det veihistoriske miljøet ved Ensby, samtidig med framkommelighet og trafiksikkerhet. Se utfyllende redegjørelse under svar til Innlandet fylkeskommune.</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>Begrepet vernskog byttes med vegetasjonssikring i temakart osv. for å ikke bidra til uklarhet ifht at det begrepet har en egen betydning i skogbrukslova. Det er konkludert med at trasé for Pilegrimsled er trygg ifht ras i dag. Ny Trasé for Pilegrimsleden som vises i plankartet med hensynssone, utvides noe i bredden for å ha sikkerhet for at det er gjennomførbart, samtidig med etablering av skredsikringstiltak (fangvoll). Det er nok plass til både å etablere skredsikring og pilegrimsleden innenfor tilgjengelig areal. Se også redegjørelse under svar til NVE og Fylkesmannen når det gjelder ras, skred og flom.</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>Arealet til dagens E6 nord for tunnelen settes av til landbruk i kombinasjon med annen veigrunn-grønt i plankartet for Lillehammer og annen veigrunn grønt i plankartet for Øyer. Begge har tilhørende bestemmelse om etablering av skredsikringstiltak (fangvoll eller gjerde). I bestemmelsen til hensynssone vegetasjonssikring presiseres det ikke er tillatt med flatehogst av skog. Videre stilles rekkefølgekrav til sikring av rettigheter til skjøtsel av skogen før veianlegget tas i bruk. Se ellers redegjørelse om håndtering av ras, skred og flom under svar til NVE og Fylkesmannen.</p> |
| <p>Før endelig planvedtak må bestemmelser og plankart være i overensstemmelse med behov for sikringstiltak, også sett i sammenheng med trasé for ny Pilegrimsled.</p> | <p>Se svar over og redegjørelse om håndtering av kulturminneinteresser under svar til Innlandet fylkeskommune.</p> |
| <p>Estetisk oppfølgingsplan bør også suppleres med en omtale og føringer for utforming Pilegrimsleden, inkludert skilting.</p> | <p>Bestemmelsene justert ved at det er tatt inn krav om opplevelseskvaliteter og god framkommelighet og at kantvegetasjon bevares/istandsettes ved omlegging. at midlertidig omlegging av traseen skal godkjennes av Pilegrimssenter Dale-Gudbrand i samråd med Innlandet fylkeskommune. Omtale av pilegrimsleden i Estetisk oppfølgingsplan er oppdatert og viser til veileder fra pilegrimssenteret, jf. oversendelse av revidert EOP til kommunen 6. mai 2020.</p> |
| <p>Dersom det ikke kommer inn vesentlige merknader som danner grunnlag for å endre standpunkt, foretrekkes utbygging etter C0 alternativet.</p> | <p>Nye Veier merker seg at Øyer kommune foretrekker alternativ C0.</p> |
| <p>I planbestemmelsene til E6 er det i rekkefølgebestemmelsene satt krav til at regulert gang- og sykkelvegløsning på denne strekningen skal være bygget før ny E6 tas i bruk. Dersom E6-planen kommer til sluttbehandling i juni 2020, slik Nye Veier ønsker, vil ikke kommunen kunne ta stilling til reguleringsplanen for gang- og sykkelvegløsningen før vedtak av E6-planen. Plan- og miljøutvalget må ta stilling til om dette er akseptabelt. Plan- og miljøutvalget må ta stilling til om de ønsker å fremføre hvilke forventninger til standard som tiltaket skal ha og hvordan dette skal synliggjøres. Kommunedirektøren mener det bør i all hovedsak tilstrebes å få bygget en gang- sykkelveg med bredde 2,5 m med grøft som skiller tiltaket fra</p> | <p>Trafikksikkerheten for gående og syklende langs fylkesvei 2522 mellom Storhove og Granrudmoen er vurdert med utgangspunkt i dagens trafikkbelastning langs fylkesveien (Trafikksikkerhetsmessig vurdering fv. 2522, 12.06.20, Asplan Viak AS). 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</p> |

| | |
|---|--|
| <p>kjørevegen. Kun der dette ikke lar seg gjøre kan andre løsninger aksepteres.</p> | <p>trafikkøkninger på lokalveinettet 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). På strekningen Ensby-Måkrudgutua 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 Storhove-Øyer. Fra Måkrudgutua og nordover er det eksisterende tilbud for myke trafikanter. Nye Veier har til hensikt å oppfylle rekkefølgekravet knyttet til utarbeiding av reguleringsplan for gang- og sykkelløsning langs fv. 2522, Ensby-Måkrudgutua. Det tilstrebes en løsning som ivaretar en trafiksikker, driftbar løsning for de myke trafikantene. På strekningen Ensby - Fossegården betyr dette en løsning der det er fysisk skille mellom kjørebanelen og tilbudet til gående og syklende. På strekningen nordover fra Fossegården er det trangt og større utvidelser av veiprofilet vil gi store inngrep i sideterrenget. Det er derfor i hovedsak anbefalt en fortausløsning for denne strekningen.</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 |
|---|---|--|
| Andersstuguvegen SA v/ Tore Kvisberg | <p>Innspill på vegne av alle beboerne i Andersstuguvegen. Ønsker at det blir gjennomført fysisk støymåling av trafikkstøy, og ikke en teoretisk beregning. Måling bør gjøres når det er mest trafikk på både E6 og Hundervegen. Dersom resultatet viser støynivåer over anbefalt grense, kreves det støyskjermingstiltak.</p> | <p>Det blir støyvoll langs østsiden av E6 fra Ensbykrysset og nordover. Støyvollen reduserer støyen fra E6. Husene det henvises til ligger i hovedsak i gul støysone, og 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>All beregning av trafikkstøy tar utgangspunkt i et representativt gjennomsnitt av trafikken, i dette tilfellet årstdøgnetrafikk, ÅDT. Det er beregninger av trafikkstøy som er lagt til grunn for grenseverdiene i støyretningslinjen T-1442/2016, og som skal benyttes i alle veiprojekter. Det finnes en teknisk metode for å måle trafikkstøy, og man kan da gjerne måle når det er mest trafikk, men for å kunne sammenlikne den målte støyen med den beregnede støyen (som ligger til grunn for støyberegningene og vurderinger av behov for tiltak) må man utføre trafikktegninger samtidig som man måler. Deretter må man korrigere målingene etter gjennomsnittstrafikken, ÅDT. Man kan si det slik at hva trafikkmengden er under målingene ikke er relevante fordi det hele tiden er gjennomsnittlig trafikkmengde som er grunnlaget for alle beregninger.</p> <p>Ønsket om måling av trafikkstøy er forståelig, men vil dessverre ha lite for seg når veien ikke er bygget ennå. Om beregningene kan man oppsummere følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beregningene legger til grunn en vei |

| | | |
|---|--|--|
| | | <p>som ikke er bygget enda.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grenseverdiene legger til grunn årsdøgntrafikk (ÅDT). Dvs. at høyest mulig trafikk under målinger ikke spiller noen rolle, da resultatene vil korrigeres iht. ÅDT. Om målingene da viser et høyere tall pga. høyere trafikk enn ÅDT, så vil målingene korrigeres ned. Tilsvarende motsatt vei. - Grenseverdiene legger til grunn døgnetrafikk, med tillegg på 5 dB i kveldsperioden og 10 dB i nattperioden. Det betyr at det ikke er mulig å måle støy for den parameteren som benyttes som grenseverdi. Alle måleresultater må korrigeres og regnes på, for deretter å få et tall som kan sammenliknes med grenseverdi. - Usikkerheten i metoden er angitt som +/- 2 dB. |
| <p>Hunder Bil-Demontering v/ Bjørn Gustavsen</p> | <p>Nye veier erverver 4 mål av tomten hvor det drives Hunder Bil-Demontering, Hundervegen 437 i Øyer (Offentlig godkjent plass for bildemontering).</p> <p>1. Ny adkomst må legges så langt ned mot E6 som mulig (se kart) for å unngå store omorganiseringer på tomta. Store lastebiler med hengere og kran skal hente demonterte/presse biler og må kunne sne på tomta.</p> <p>2. Oljeutskilleren ligger der Nye Veier tar tomt, og må erstattes med ny.</p> <p>3. Betongplata/presseplata for lagring av demonterte biler blir også berørt. Nye Veier må skjote på plata oppover mot demonteringshallen.</p> <p>4. Nytt lagerbygg øverst på tomta ovenfor lager 2, som erstatning for lageret som må rives av Nye Veier pga. E6.</p> <p>5. Regner med at ferdig anlegg etableres med en forstøtningsmur nederst på tomta mot E6 (ikke skråning) med plankegjerd på toppen, slik at tomten blir skjult fra E6 slik den er i dag.</p> | <p>1. Adkomst til tomta vil skje via regulert felles adkomstvei med noen mindre justeringer og tilpasning i forhold til dagens situasjon. Adkomsten vil flyttes tilstrekkelig østover slik at siktkrav kan ivaretas, og ikke kommer i konflikt med overgangsbrua. Ny adkomst framgår av reviderte plankart.</p> <p>2. Tas til etterretning.</p> <p>3. Tas til etterretning.</p> <p>4. Erstatning for revet lagerbygg vil inngå i grunnervervet. Grunneier må selv organisere reetablering</p> <p>5. Detaljer mht. utforming av skråningen løses i anleggsfasen. Prinsippielt legges det opp til skjæring / fylling og kun bruk av mur der det er helt nødvendig pga kostnader. Bredden på annen veigrunn grønt reduseres med ca. 15 meter, slik at ca. 1500-2000 m3 overføres fra annen veigrunn til formål L1, og reduserer inngrepet/arealbeslaget på næringseiendommen.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>6. Gjenværende del av tomta er minstestørrelse for videre drift.</p> | <p>6. Tas til etterretning.</p> |
| <p>Jordvernalliansen i Innlandet v/ Lars Opsal jr</p> | <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. Jordvern hensyn 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 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</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 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</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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 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>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 renssebasseng, 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>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>Fåberg Grendeutvalg v/ Kristian Dahl</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 støy og støypenger må reduseres mest mulig.</p> <p>3. Planlegge for at det kan bygges gang- og sykkelvei langs hele strekningen fra Storhove til Granrudmoen.</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 miljøulemper 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. Trafikksikkerheten for gående og syklende langs fylkesvei 2522 mellom Storhove og Granrudmoen 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 lokalveinettet 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 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</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>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>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 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>Norges Jeger og Fiskerforbund i Oppland</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"> - 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. <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 viltkryssing. 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 gjengraving/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> |
|---|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| <p>Pilegrimssenteret Dale-Gudbrand v/ Per Gunnar Hagelien</p> | <p>Positiv til valgt løsning fra kommunegrense Lillehammer - Ensby og glad for at deres innspill er tatt inn i reguleringsplan. Foreslått trase fra kommunegrense Lillehammer og nordover er også tilfredstillende hvis hensynsone legges rundt pilegrimsleden og grusvei opparbeides på traktorvei. Viktig å ivareta Pilegrimsleden-Gudbrandsdalsleden under anleggsperioden og ta denne inn i YM plan. Pilegrimssenteret ser det også som viktig at veianleggene rundt Ensby ivaretas samt sikre opplevelsen og kulturminnene da pilegrimsleden er en nasjonal opplevelses- og kultursti. 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>Føringer for utforming av Pilegrimsleden ivaretas i revidert estetisk oppfølgingsplan. 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 hensynszone H530 er presisert for å sikre kvalitet og god framkommelighet langs leden der den ligger inne i midlertidig bygge- og anleggsområde. Pilegrimsleden er også omtalt i YM-plan. Nye veier har hatt møter med kulturminnemyndighet vedrørende ivaretagelse av tidsdybde for veifar i nærområdet rundt Kongevegen/pilegrimsleden/gml. rv 50/Gudbrandsdalsschaussen. Ny løsning er lagt inn i planen for best mulig å ivareta det veihistoriske miljøet ved Ensby, samt at Pilegrimsleden er lagt i trase for Kongeveien sør for Ensby.</p> |
| <p>Farmers MC v/ Gøran Skaug</p> | <p>1. Gjelder Farmers MC (FMC) gnr/bnr 1/13 i Øyer Kommune. Har klubbhus et godt opparbeidet teltområde. Utearealet på tomten er ca 1,5 mål, samt et større areal rundt, ca 6-7 mål, som FMC disponerer etter avtale med grunneier. Arealet brukes også av andre interesseklubber, som bl.a. Triumph Owners Motorcycle Club Norway's årlige internasjonale treff på sommeren, og skoleklasser på sosiale helgeturer. Pilegrimer på reise har også hatt nytte av å overnatte på eiendommen på sine reiser nordover. Farmers MC har også bidratt til utstillingen på Vegmuseet i Øyer. MC-klubber som Farmers MC er et viktig innslag i det kulturelle Norge, og er med å skape mangfold i samfunnet.</p> <p>2. Bekymret for at ny E6 vil kunne medføre tap av areal for klubben, samt støy og støvplager under anleggsperioden som vanskeliggjør eller i verste fall stopper klubbens virke. Videre planer for fv. 2522 (Hundervegen) vil også være et viktig tema da eiendommens adkomstvei fra vegen er brå, og en økende trafikkavvikling vil gjøre adkomsten til eiendommen krevende. Farlige situasjoner vil kunne oppstå. Uten arealet vi nå disponerer fra grunneier, vil storparten av klubbens aktiviteter falle bort, og vi frykter at klubben legges i brakk. Dette</p> | <p>1. Tas til etterretning.</p> <p>2. Området som klubben disponerer fra grunneier vest for Farmers MC er i planforslaget avsatt til framtidig kontrollstasjon og midlertidig anleggsområde, og ikke til permanent massedeponi. Det betyr at arealet ikke fylles opp, men vil kunne disponeres til anleggsvirksomhet ifm E6-utbyggingen og at det kan etableres en plass for kontrollvirksomhet av kjøretøy på dette arealet. Det vil etableres støyskjerm mot E6. Ulemper mht. støy i anleggsperioden reguleres av nasjonale retningslinjer for støy i arealplanlegging T-1442. Valg av kryssløsning på hhv. Ensby eller Midtskog vil påvirke fremtidig trafikknivå på fylkesveien forbi eiendommen.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>påvirker i første omgang klubbens medlemmer, men også familiene og de berørte innen veldedighetsarbeid, som sist år var Odin-stiftelsen, en stiftelse som jobber mot selvmord blant unge, der vi bidro med økonomisk hjelp innsamlet fra MC-miljøet.</p> <p>3. Klubbhuset er ikke lenger tegnet inn på reguleringskartet for alternativ C0. Det er i foreslått regulert til kontrollstasjon for Statens Vegvesen, både rundt og på vår eiendom. I tillegg skal det reguleres en plan for etablering av gang og sykkelveg langs fv. 2522, etter siste utsendte skriv fra Øyer Kommune. Vi ønsker denne tegnet inn i kartgrunnet. Vil denne beslaglegge grunn fra vår eiendom? Vi ser for oss at denne bør ligge på østsiden av fylkesvegen, for å unngå farlige situasjoner ved kryssing av denne, for adkomst til FMC's eiendom. Dette er særlig viktig om det planlegges for en kontrollstasjon på vestsiden, med økt trafikkavvikling for tyngre kjøretøyer i møte med myke trafikanter. Det skapes i planen en usikkerhet for hvor lenge klubben kan beholde eiendommen, samt opprettholde vår disposisjonsrett for arealet rundt. Klubben undrer seg over årsaken til at det i reguleringsplanen ikke er foreslått innløsning på gnr./bnr. 1/13, når det planlegges en kontrollstasjon på eiendommen? Dette båndlegger vår eiendom, og skaper usikkerhet for videre drift.</p> <p>4. Når det gjelder C1-alternativet er klubbhuset fortsatt tegnet inn i kartunderlagt, mens det planlegges et varig deponi på det arealet vi disponere fra grunneier. Det nevnes at kotehøyde for deponi rundt eiendom, etter ferdigstillelse av anlegget, skal ligge på nivå med fv. 2522. Det vil da medføre at klubbhuset vil ligge på et absolutt laveste punkt, med en høydeforskjell fra dagens inngang til øverste deponi-høyde på ca 2-2,5 meter, rundt hele eiendommen. Vi er bekymret for at ev. vannsamlinger vil bli rundt klubbhuset, med tilhørende skader på eiendommen/klubbhus. Videre vil et deponi under anleggsperioden vanskeliggjør klubbens virke, da det er planlagt beslag i vårt disponible areal. Med forslaget i C1, der et</p> | <p>3. Alternativ C0: Areal til kontrollplass ved Ensbykrysset ble lagt inn i planen med bakgrunn i en forespørsel fra Statens vegvesen. Statens vegvesen melder i sin merknad at det ikke er satt av midler til kontrollplass og at kontrollplass ikke trenger å lokaliseres til et kryssområde. Basert på tilbakemeldingen fra Statens vegvesen og dialog med Øyer kommune, opprettholdes kontrollplassen og det reguleres inn rivesymbol på bygningene. Nye Veier er i dialog med grunneier for gjennomføring av grunnervet. Nye Veier mener opparbeiding av kontrollplassen ikke er del av E6-utbyggingen. Overordnede, nasjonale retningslinjer for hvem som har ansvar for etablering av sideveistiltak, som for eksempel kontrollplass, er ved innsending av revidert planforslag sommeren 2020 ikke avklart. Detaljer knyttet til GS-tiltak inngår ikke i planen, men i en egen reguleringsplan. Det er varslet oppstart av planarbeid for GS-tiltak og området er avsatt på plankartet markert med H710_1 (båndleggingssone i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven). Det er per nå ikke endelig avklart hvorvidt GS-tiltak vil berøre eiendommen, men GS-vei vil mest sannsynlig legges øst for fylkesveien.</p> <p>4. Alternativ C1 på høring våren 2020: Permanent deponi gjelder ikke alle sider rundt MC-klubben, kun på nordsiden der arealet for permanent deponi starter vel 30 meter nord for eiendommen. Men eiendommen omkranses av midlertidig anleggsområde og vil bli påvirket av anleggsvirksomhet. Overvann og terrengvann skal håndteres slik at tiltaket ikke skal gi vannansamlinger rundt eiendommen. Basert på tilbakemeldingen fra Statens vegvesen og dialog med Øyer kommune reguleres kontrollplassen i revidert planforslag tilsvarende som i alternativ C0, se begrunnelse og utdypning i pkt. 3. I alternativ C1 reguleres det kryss på Midtskog.</p> <p>Trafikkberegninger viser at det er alternativ C0 med kryss på Ensby som vil gi mest trafikk på fv. 2522. Sammenliknet med dagens situasjon kan det bli omtrent dobbelt så mye</p> |
|--|---|---|

| | | |
|---|---|--|
| | <p>Ensby-kryss vil være fjernet, frykter vi økt trafikkavvikling, særlig for lokal kjøring, men også hyttekjøring til Hafjell Sør på den lokale vegen, som vil øke muligheten for farlige situasjoner for våre medlemmer/besøkende ved nevnte påkjøring/avkjøring til eiendommen.</p> | <p>trafikk på fylkesveien ved klubbhuset. Ved alternativ C1 med kryss ved Midtskog reduseres derimot trafikken på fylkesveien ved klubbhuset til godt under halvparten av dagens trafikk. Det er opp til Øyer kommune å velge det alternativet de mener er riktig for best utvikling i lokalområdet.</p> |
| <p>Naturvernforbundet i Oppland v/ Heidi Kristoffersen</p> | <p>1. Naturvernforbundet i Oppland mener dette er et samfunnsøkonomisk ulønnsomt prosjekt med store negative konsekvenser for klima og naturmangfold.</p> <p>2. Halvkryss ved Midtskog er bedre enn et fulldelt kryss ved Ensby.</p> <p>3. Ikke tilrettelegge for bilbasert handel ved å tillate næringsbygg inntil motorveien. Er derfor mot at 100 daa frigis til næringsareal ved Ensby.</p> <p>4. Arealbeslag må reduseres mest mulig både i anleggsfasen og når veien er ferdig.</p> <p>5. Deponering av sprengmasse fra veiprojektet må skje på minst mulig naturskadelig måte.</p> <p>6. Alle vannforekomster må ha som hovedmål å være i minst like god økologisk tilstand i samsvar med målsetningene i vandirektivarbeidet og ikke utsettes for nye tiltak som vil redusere denne. Naturvernforbundet etterlyser en vurdering av tiltaket i</p> | <p>1. Hensikten med prosjektet er å sørge for økt trafiksikkerhet, bedre trafikkavvikling og stimulere til vekst og utvikling i Innlandet. Veiprojektet bidrar til å knytte innlandskommunene i Mjøsområdet med nesten 200000 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 trafikanter 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.</p> <p>2. Valg av kryssløsning vedtas av Øyer kommune som planmyndighet.</p> <p>3. Slik planen er utformet legges det ikke opp til næringsbebyggelse langs veien i Øyer kommune. Arealet ved Ensby er foreslått som et varig deponi med formål LNF (landbruk). Dersom dette i senere tid skal utvikles som næring vil dette måtte gjennomføres som en egen reguleringssak og avklares med planmyndigheten.</p> <p>4. NV har regulert nødvendige arealer for gjennomføring av tiltaket, både midlertidige arealer for anleggsfasen og permanente arealer i driftsfasen.</p> <p>5. Reguleringsbestemmelser, YM-plan og kontrakt med entreprenør er forhold som skal sikre at deponering av masser fra anlegget skal skje på minst mulig skadelig måte.</p> <p>6. Ved gjennomføring av tiltak for drifts- og anleggsfasen, vurderes det at Vannforskriftens §12 er ivaretatt. For driftsfasen er det gjennomført en vurdering av rensiltak for overvannet fra E6. Alt overvann fra E6 skal renses (ett rensetrinn). Krav til gjennomføring</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | sammenheng med vanndirektivets §12. | av rensing er inkludert i reguleringsbestemmelsene og det er regulert inn plass til rens tiltak i reguleringsplanen. Det skal lages utslippssøknad for anleggsfasen med grenseverdier for nedstrøms vassdrag som ivaretar Vannforskriften. Søknaden behandles av Fylkesmannen. |
| Lågen fiskeelv sone 1 SA v/ Oddgeir Jørstad | <p>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.</p> <p>1. Mener forslag til avbøtende/kompenserende tiltak for fiske og friluftsliv ikke er tilfredsstillende håndtert i revidert planforslag for adkomsten til fiskeplassen Hølsaundet og Sanna i Øyer. Hølsaundet og Sanna er en gammel fiskeplass for storørret og lågåsild. Gården Ensby 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 fv 2522 rett nord for Isakstua og videre på 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 og Sanna. 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 sør.</p> <p>På grunn av terrengforholdene nord for Hølsaundet, 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 Lågen 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</p> | <p>1. NV har ervervet eiendommen 182/51 og har lagt inn et bestemmelsesområde for eiendommen om at det skal etableres 4 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>nordover.</p> <p>2. I planbestemmelsene punkt 2.10 heter det 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. Det skal tilrettelegges for passasjer i viltgjerder ved tilrettelagte krysningspunkter av jernbanen.» Bestemmelsen er mangelfull for strekningen fra tunnelutløp nord for Fåberg og til Øyer grense. Ved Fåberg blir det ikke mulig å anlegge ny sti langs viltgjerdet uten terrenginngrep. 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. For å erstatte dagens adkomst til Hølsauget og Sanna i Øyer, må det altså gjøres noen tiltak på eiendommer som ligger i Lillehammer kommune.</p> <p>3. 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.» Denne påstanden er vi ikke enig i for Hølsauget – Sanna sin del. Fiskere og friluftsfolk må kunne sette fra seg bilen, ny sti til Hølsauget og Sanna lenger enn i dag, og det blir ikke mulig å anlegge ny sti langs viltgjerdet uten terrenginngrep.</p> <p>4. 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 sti ned til Hølsauget, Sanna og naustet er ikke avmerket i de digitale kartene, men ligger inne på Økonomisk Kartverk (ØK) fra 1978.</p> | <p>2. Se punkt 1 over</p> <p>3. Som følge av innspillet er planbeskrivelsen supplert og justert der tilrettelegging for fiske og friluftsliv er omtalt.</p> <p>4. Adkomst fra Raden på Fåberg til kommunegrensen blir sikret i bestemmelsene for Lillehammer. Det må i anleggsfasen tas stilling til tidspunkt for når denne stien etableres, og adkomsten kan ikke sikres for anleggsperioden.</p> |
|--|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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). Ny P-plass og sti blir liggende i Lillehammer kommune. Begge kommuner bes derfor behandle vår merknad. I anleggsperioden er det ønskelig med adkomst fra Raden på Fåberg og nordover. Det vil si ny enkel sti på vestsida av jernbanelinja.</p> <p>5. Bruk av ny pendlerparkering og eksisterende gangveger, gangstier og underganger, ser ut til å løse adkomsten til Lågen og fiskeplassene. Med alternativ C0 blir adkomsten til Lågen også noe som må løses i framtidige reguleringsplaner for næringsområdet. Anleggsperioden kan bli en utfordring. Vi ber Nye Veier og kommunen om å ta inn en bestemmelse om midlertidige gangstier og adkomst i anleggsperioden.</p> <p>6. Med alternativ C0 blir det så langt vi kan se ingen endring av dagens forhold og adkomstmuligheter. Med alternativ C1 og nytt kryss må muligheten til adkomst til eiendom vest for E6 og jernbanen opprettholdes, samtidig som det bør ordnes med parkeringsmuligheter for fiskere og friluftsfolk.</p> <p>7. Adkomsten til parkeringsplassen rett sørøst for jernbanebrua regner vi med blir opprettholdt både i alternativ C0 og C1.</p> <p>8. Det er en fiskeplass like nedenfor demningen (østside). Fiskere parkerer på vestsida av demningen, går over demningen, langs med veikanten og ned til elva. Med nytt viltgjerde må det legges til rette med enkel sti langs med gjerdet, slik at det blir mulig å komme ned til elva.</p> <p>9. Generelt må adkomsten til fiskeplassene bli minst like god etter anlegg av ny E-6, som det den er i dag. Hvis ikke, antar vi grunneier og/eller Lågen fiskeelv kan kreve erstatning for tapt fiske.</p> <p>10. Foreslår følgende reguleringsbestemmelser i Lillehammer kommune:</p> | <p>5. Der tilkomst til Lågen og fiskeplasser kan kombineres med tilkomst til boligeiendommer, vil disse automatisk bli opprettholdt i anleggsperioden. Ellers er det vanskelig å skulle sikre alle stier i anleggsperioden på grunn av driftsmessige og sikkerhetsmessige årsaker.</p> <p>6. Alternativ C1 ivaretar adkomst til eiendom vest for E6 og jernbanen. Adkomsten over E6 til Midtskog og kommunalteknisk anlegg er vist i reguleringsplanen som felles privat adkomstvei og blir opprettholdt. For parkering for friluftsliv/fiske - se punkt 11.</p> <p>7. Adkomst til parkeringsplassen (snplass) rett sørøst for jernbanebrua over Lågen blir opprettholdt som i dag.</p> <p>8. Prosjektet avsluttes før Hunderfossen. Viltgjerde blir ikke satt opp lenger nord enn planens avgrensning som en del av dette prosjektet.</p> <p>9. Det tilstrebes gode adkomster til fiskeplassene og opprettholdelse av dagens fiskeplasser.</p> <p>10. Plankart og bestemmelser er</p> |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Det anlegges ny parkeringsplass på planlagt massedeponi ved Ødegården, rett øst for jernbanepanovergangen til Bergesvea. Plassen dimensjoneres for fem biler. Se eget kartvedlegg. (Vi antar Statens Vegvesen blir eier av massedeponiet). • Fra Bergesvea 182/5 og nordover til eksisterende gangsti ned til Hølsauget 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. <p>11. Foreslår følgende reguleringsbestemmelser i Øyer kommune:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adkomsten fra lokal fylkesveg fv 2522 (tidligere FV312) til fiskeplassen Hølsauget og Sanna i Øyer skal sikres med ny gangsti som kommer inn fra Fåberg på vestsiden av nytt viltgjerde og jernbanelinja. • Parkeringsmulighet og adkomst til fiskeplassene ved Ensby, Midtskog, ved Jernbanebrua og ved Hunderfossen øst skal sikres. Ønsker at ny parkeringsplass og ny gangsti blir lagt inn i plankartet. | <p>revidert for å sikre adkomst og parkering til Lägen. til Se punkt 1 over.</p> <p>11. Fellesbestemmelse om viltgjerder dekker adkomst til fiskeplassen Hølsauget og Sanna fra sør (Lillehammer). Det blir regulert parkering ved Ensby og Midtskog. I tillegg opprettholdes snuplass ved jernbanebrua som kan benyttes til parkering. I tillegg reguleres et bestemmelsesområde ved Ødegården med krav om tilrettelegging for parkering. I Øyer kommune legges det inn en forbindelse under nye E6-bru for Sagåa fra parkeringsplassen ved Midtskog. Hunderfossen ligger utenfor planområdet.</p> |
|--|---|---|

| Hafslund | |
|---|--|
| Oppsummering Forslagsstiller | Kommentar Forslagsstiller |
| Lite tilfredsstillende at Hafslunds anlegg (ifbm Hunderfossen vannkraftverk) i fjellet under deler av planområdet ikke er omtalt eller vist i planmaterialet siden anlegget kan være sårbart for visse anleggsmessige arbeider. | Befaring med Hafslund er gjennomført og NV har mottatt tegninger av avløpstunnelen. Kraftverkstunnelen er kjent og at det må tas hensyn til denne, er omtalt som eget punkt i konkurransegrunnlaget. Med bakgrunn i innspillet legges det inn en 30m bred hensynssone i de to områdene der kraftverkstunnelen krysser under anleggsområdet i plankartet. Videre tas det inn følgende bestemmelse til hensynssonen <i>Ved tiltak i grunnen som innebærer boring, pigging eller sprenging skal anleggseier varsles og det sikres at nødvendige tiltak for å unngå skade på tunnel iverksettes.</i> Dette skal sikre kontakt med kraftverket i anleggsfasen, og at det ikke blir skade på tunnelen. Reguleringsplanen gir |

| | |
|--|---|
| | slik sett rammer, som så følges opp med mer detaljerte krav i kontrakten med entreprenør, blant annet om vibrasjonsmålinger |
| En vurdering av faren for blokkfall eller ras i avløpstunnelen fra Hunderfossen kraftverk som følge av sprengningsarbeider bør inngå i planen. En hendelse i avløpstunnelen kan gi fatale konsekvenser for dem som oppholder seg i anlegget. | Se svar i raden over. |
| Ber om at problemstillinger knyttet til etablering av ny dam ift grunnforhold avklares i planen (dvs om ny E6 vil kunne hindre avslutning av dammen ved betongtetting inn mot fjell mot øst til kote 173,5 NVEs høydesystem). | Planlagt ny E6 vil ikke hindre avslutning av ny dam mot øst. E6 utvides mot øst nedstrøms dammen og kobles til eksisterende E6 ca. 80 m sør for dammen. |
| Skråningen fra eksisterende E6 umiddelbart nedstrøms dammen er utsatt for utvasking og ras ved stor vannføring. Ved store flommer må alle lukene være åpne. | E6 utvides mot øst nedstrøms dammen og kobles til eksisterende E6 ca. 80 m sør for dammen. |
| Forutsettes at ny E6 ikke endrer strømningsarealet i elva slik at stuvningseffekter kan gi høyere vannstand under flom nedstrøms dammen enn i dag. Dette fordi potalbygget stenges ved flomsituasjoner for å unngå at vann kommer ned i kraftverket. | E6 utbyggingen medfører ikke utfylling/inngrep i Lågen. Også midlertidig anleggsområde stopper noen meter opp fra Lågen. |
| Tunneltraseen må kun vises på plankart i de områdene tunnelen krysser under anleggsområdet da kraftverket er klassifisert og underlagt beredskapsforskriften. | Tunneltraseen tas inn i plankartet som 30m bred hensynssone i de områdene tunnelen krysser under anleggsområdet. |

5 Uttalelser fra privatpersoner

I dette kapitelet behandles høringsuttalelsene fra privatpersoner.

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

| Navn | Oppsummering Forslagsstiller | Kommentar Forslagsstiller |
|-------------------------|--|---|
| Jonas S. Høglien | Ønsker ekstra støyvern rundt tomta. Trafikken ekstra støyende vinterstid i forbindelse med Hafjell-turismen eller når E6 er stengt for vedlikehold og trafikken kjøres over på lokalvegen. Bekymret for økt trafikkstøy siden E6 vil komme nærmere eiendommen. | Huset ligger i rød støysone jf. oppdatert støyrapport, og får 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. |
| Arne Hovland | 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. |

| | | |
|---|---|---|
| <p>Solveig Marie Barrusten Johannessen</p> | <p>Opplever støy fra E6 etter forrige rehabilitering og tilhørende økning av fartsgrense til 90 km/t. E6 har støyskjerm mot øst. Har bratt fjellvegg bak huset som reflekterer og forsterker lyden. Har forstått det slik at nye EU- krav om støy har blitt strengere.</p> <p>1. Ber om at det vurderes støyskjermer på begge sider av E6.</p> <p>2. Ønsker også fartsgrense på 80 km/t forbi tettbebyggelsen.</p> <p>3. Opplyser også om feil i kart, Vestsidivegen ligger ikke på Tretten men ca. 500 m nord for Granrudmoen bru.</p> | <p>1 og 2. Denne planen omfatter E6 så langt nord som til Hunderfossen. Den støyen som omtales her kommer fra E6 i området ved Granrudmoen. Nye Veier har forståelse for trafikkstøy som problem, men kan dessverre ikke gjøre noe med støy fra en støykilde som ligger utenfor planområdet.</p> <p>3. Det stemmer at adressen er markert feil i kartet, dette er nå rettet opp.</p> |
| <p>Gina Andersgård</p> | <p>Adressen Hundervegen 280 i Øyer kommuner er angitt som annen bebyggelse i fagrapport støy og støyberegninger for både 1,5 meter og 4 meters høyde i kart. Dette er feil. Hundervegen 280 er utleiebygg til boligformål og klassifiseringen av bygget må derfor korrigeres og fagrapport støy må oppdateres.</p> | <p>I støyrapporten står det både i tabellene bak med adresseliste, samt i selve rapporten at «det tas forbehold om at matrikkelen kan inneholde feil». Adresseliste er basert på matrikelinfo. Iht. matrikkelen står denne eiendommen som «annen bygning for overnatting», bygningstype 529. Overnattingssteder havner ikke i kategori støyfølsom bygning iht. T-1442 sin definisjon, og dette er årsaken til at eiendommen ikke er medtatt i støyrapporten da støyrapporten angir bygninger som er støyfølsomme bygninger iht. definisjonen i T-1442/2016.</p> <p>Imidlertid eksisterer det grenseverdier for innendørs støy nivå for overnattingssteder iht. TEK/NS 8175:2012 for både hoteller og overnattingssteder, men ikke for f.eks. fritidsboliger. Ut fra bygningens aktuelle bruk som beskrevet i merknaden, vil det være behov for å utrede den mht. innendørs støy nivå. Om bygningen er tenkt for langtidsutleie vil det antakelig også være grunnlag for å vurdere støy på uteplass. Dette</p> |

| | | |
|-------------------------------|---|---|
| | | <p>må vurderes ved befaring i byggeplanfasen. Det samme gjelder dersom det er feil i matrikkelen.</p> <p>Jf. støyrapportens kap. 3.4 skal en støyfølsom bygning som tydelig er i gul eller rød sone fra nytt veiltak og som ikke er listet opp, tas hensyn til i detaljplanen/byggeplanen, slik at den blir vurdert. Vi mener derfor at forholdet er ivaretatt med dette høringsinnspillet slik at denne bygningen vurderes mht. støytiltak i byggeplanfasen.</p> |
| <p>Gina Andersgård</p> | <p>Hundervegen 280 og Hundervegen 282 i Øyer kommune (Fossegården) er ikke innarbeidet i konsekvensutredningen fagrapport støy og støyberegninger for både 1,5 meter og 4 meters høyde i kart i verken alternativ C0 eller C1. Fagrapport støy må oppdateres slik at det synliggjøres at begge disse boligadressene er i rød sone og derfor må tas med i vurderingen av støyreduserende tiltak i reguleringsplanen. Slik fagrapporten står i dag fremkommer boligadressen Hundervegen 282 i gul sone og boligadressen Hundervegen 280 er fraværende.</p> <p>Støyreduserende tiltak på disse eiendommene må ivaretas både i anleggsperioden og etter at ny E6 er satt i drift.</p> | <p>I støyrapporten står det både i tabellene bak med adresseliste, samt i selve rapporten at «det tas forbehold om at matrikkelen kan inneholde feil». Adresseliste er basert på matrikkelinfo. Iht. matrikkelen står denne eiendommen som «annen bygning for overnatting», bygningstype 529.</p> <p>Overnattingssteder havner ikke i kategori støyfølsom bygning iht. T-1442 sin definisjon, og dette er årsaken til at eiendommen ikke er medtatt i støyrapporten da støyrapporten angir bygninger som er støyfølsomme bygninger iht. definisjonen i T-1442/2016.</p> <p>Imidlertid eksisterer det grenseverdier for innendørs støynivå for overnattingssteder iht. TEK/NS 8175:2012 for både hoteller og overnattingssteder, men ikke for f.eks. fritidsboliger. Ut fra bygningens aktuelle bruk som beskrevet i merknaden, vil det være behov for å utrede den mht. innendørs støynivå. Om bygningen er tenkt for langtidsutleie vil det antakelig også være grunnlag for å vurdere støy på uteplass. Dette</p> |

| | | |
|-----------------------------------|--|--|
| | | <p>må vurderes ved befaring i byggeplanfasen. Det samme gjelder dersom det er feil i matrikkelen.</p> <p>Jf. støyrapportens kap. 3.4 skal en støyfølsom bygning som tydelig er i gul eller rød sone fra nytt veiltak og som ikke er listet opp, tas hensyn til i detaljplanen/byggeplanen, slik at den blir vurdert. NV mener derfor at forholdet er ivaretatt med dette høringsinnspillet slik at denne bygningen vurderes mht. støytiltak i byggeplanfasen.</p> |
| <p>Ole Christian Lunke</p> | <p>Avgjørende at kommunen tenker næringsutvikling og legger til rette for avkjøringer fra trafikknutepunktene til nye næringsarealer ved C01 og C0. Viktig å tenke areal- og transportplanlegging rundt trafikknutepunktene, og se mulighetene for fremtidige løsninger knyttet til mobilitet og tilgjengelighet i aksene mellom Øyer sentrum - Hafjell-området - Hunderfossen.</p> <p>Næringsarealer kan knytte flere opp mot Øyer sentrum og bidra med etterlengtede helårs arbeidsplasser og tilhørende næringsutvikling. Viktig at kommunen setter seg i førersetet for å få etablert teknisk infrastruktur, som avkjørsler, strøm, vann- og avløp, samt fiber til området nå ved utbygging av E6.</p> <p>Også viktig at det koordineres slik at området kan massebalanseres med stabile og rene overskuddsmasser fra vegprosjektet, slik at området kan utnyttes.</p> <p>Med tanke på at E6 legges utenfor «sentrum» ved Lillehammer vil det være langt imellom næringsarealene som sees fra vegen. Øyer får en stor mulighet til å utnytte potensialet fra E6 med en høy ÅDT.</p> <p>I sammenheng med nytt kryss er det viktig å tenke ankomst/avreise med klimavennlig transport som tog og lignende.</p> | <p>Ønske om tilrettelegging for nye næringsarealer må rettes til kommunen som arealinnspill til kommuneplanens arealdel. I reguleringsbestemmelsene er det stilt krav om at masser som deponeres skal være rene. I samarbeid med planmyndighetene er det i bestemmelsene stilt krav at om at oppfyllingen i enkelte områder kun kan skje med masser som kan inngå i fremtidig byggegrunn. Dette gjelder blant annet deponiområdet på vestsiden av Ensbykrysset.</p> <p>Det er lagt opp til pendlerparkering i tilknytning til kysksområdene for begge alternativer. Dette vil kunne støtte opp under bruk av kollektivtrafikk som f eks buss. Nye Veier anbefaler at det er alternativ C1 med kryss på Midtskog som vedtas. Det er politikerne i Øyer kommune som til slutt vedtar utbyggingsalternativ.</p> |

| | | |
|------------------------------|---|--|
| <p>Per Arne Ensby</p> | <p>Innspillet gjelder området rundt gbnr. 1/11. Området er viktig for både kommunen og dalen nordover som selveste Gudbrandsdalsporten og dette potensialet må ivaretas.</p> <p>1. Alternativ C0 er viktig for etablering av næringsvirksomhet på arealene på begge sider av traseen nordover fra Ensbykrysset slik det er uttrykt et tverrpolitisk ønske om. Nærheten til av- og påkjøring til E6 vil avlaste næringstrafikk på fylkesvei 2522 som ved valg av C1 for nordgående trafikk vil måtte gå gjennom et belastet Øyer sentrum. Anmoder derfor om at dette vektlegges og at alternativ C0 blir valgt som løsning og dermed bidrar til å lette etableringen av sårt trengte næringsarealer og arbeidsplasser i Øyer kommune.</p> <p>Har følgende innspill til bestemmelsene:</p> <p>2. Punkt 2.13: Det må anlegges trekkerør for infrastruktur som VA, EL og TBK under ny veg mellom arealene på øst og vestsiden av E6 ved Ensby.</p> <p>3. Punkt 5.3, underpunkt f): Rundkjøring på vestsiden av E6 ved Ensby må utformes og etableres med atkomstveg slik at den er anvendelig for trafikk til fremtidig næringsareal.</p> | <p>1. Valg av kryssløsning vedtas av Øyer kommune som er planmyndighet.</p> <p>2. Fremdrift for fremtidig arealutvikling ved Ensby er usikker. Detaljspørsmål som føringsveier for VA, EL osv. må løses i forbindelse med en eventuell reguleringsplan for næringsområdet.</p> <p>3. Adkomst til fremtidig næringsareal ved Ensby må løses i forbindelse med en eventuell reguleringsplan for området.</p> |
|------------------------------|---|--|

6 Vedlegg

6.1 PDF alle mottatte innspill _Øyer 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. 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 |





Øyer kommune
Kongsvegen 325
2636 ØYER

Saksbehandler, innvalgstelefon

Gunhild Haugum, 62 55 11 91

Uttalelse - Øyer - Reguleringsplan for E6 Storhove - Øyer

Reguleringsplan for E6 Storhove – Øyer, delstrekning i Øyer, legger til rette for utbygging av ny firefelts motorvei fra kommunegrensa i sør til Hunderfossen. Delstrekningen er del av et helhetlig utbyggingsprosjekt på tvers av kommunegrensene.

Det er gjennomført et omfattende utredningsarbeid som gir et godt kunnskapsgrunnlag og utgangspunkt for valg av gode og hensiktsmessige løsninger for ny veitrase.

Fylkesmannen mener imidlertid at reguleringsplanen i for liten grad gir en beskrivelse av hvilke konkrete tiltak som skal gjennomføres på strekningen, og dermed ikke i tilstrekkelig grad avklarer virkninger for de ansvarsområder vi er satt til å ivareta. Fylkesmannen fremmer innsigelse til forslag til reguleringsplan på grunn av manglende sikring av nasjonale verdier knyttet til sidevassdrag og økologisk funksjonsområde Gudbrandsdalslågen. Fylkesmannen fremmer videre innsigelse til reguleringsplanen på grunn av mangler i ROS-analysen, og mangelfull juridisk sikring av krav knyttet til overvann, grunnvann, flom og skred og håndtering av forurensa masser.

Bakgrunn

Fylkesmannen viser til brev datert 26.03.2020 med reguleringsplan for E6 Storhove – Øyer til høring. Høringen omfatter den delen av veistrekningen som ligger i Øyer kommune.

Reguleringsplanen er lagt ut til høring med to alternativ. Det er regulert to ulike kryssløsninger på E6 på delstrekningen. De to alternativene er C0, en justert kryssløsning i dagens avkjøring ved Ensby, og C1, et nytt halvkryss ved Midtskog med avkjøringsramper kun i sørgående retning. Delstrekningen i Øyer går i all hovedsak i dagens E6-trase, som en utvidelse av denne. I sør svinger traseen inn fra nordre tunnelinnslag og gjennom et skogsområde nord for kommunegrensa.

Reguleringsplanen ble lagt fram til første gangs behandling i Øyer kommunestyre i oktober 2019. Kommunestyret vedtok flere krav til elementer som skulle innarbeides i planforslaget før det kunne legges ut til høring. Planmaterialet er nå bearbeidet og justert, og kommunens krav er i hovedsak innarbeidet i planforslaget.



Delstrekningen i Lillehammer kommune ble lagt ut til første gangs høring høsten 2019. Reguleringsplan for denne delstrekningen ligger nå ute til andre gangs høring. Utredninger og fagrapporter er felles for de to delstrekningene, men det er utarbeidet to separate reguleringsplaner.

Generelle merknader

Det foreligger et omfattende kunnskapsgrunnlag gjennom planbeskrivelsen, konsekvensutredning av ulike tema og tilhørende fagrapporter. Planmaterialet er omfattende og kan være utfordrende å sette seg inn i en høringsfase.

Planbestemmelsene stiller krav om utarbeiding av en rekke detaljerte planer for ulike tema, blant annet rigg- og marsikringsplan, plan for håndtering av dyrka jord, plan for gjennomføring og innhenting av nødvendige godkjenninger hos myndighetene, helhetlig plan for vannhåndtering. Flere tema burde ideelt sett være avklart allerede i reguleringsplanen. Slik dette er håndtert nå vil man være avhengig av en rekke avklaringer med kommunal myndighet og sektormyndigheter i prosjekterings- og utbyggingsfasen. Dette gir større uforutsigbarhet, økt sårbarhet og gjør det vanskeligere å få oversikt over den samlede virkningen av dette store utbyggingsprosjektet. Fylkesmannen mener dette er en klar svakhet ved reguleringsplanforslaget.

Fagspesifikke tilbakemeldinger og merknader til planbestemmelsene er tatt inn under det enkelte fagtema.

Vurdering av nasjonale og regionale interesser

Fylkesmannens rolle i arealforvaltningen er å se til at nasjonale interesser ivaretas og vi kommenterer planforslaget med utgangspunkt i hensynet til blant annet barn og unge, støy, samfunnssikkerhet, naturmangfold, jordvern og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Fylkesmannen skal videre sikre at kommunale vedtak i plan- og byggesaker er i samsvar med gjeldende lovverk.

Vi viser til våre merknader i forbindelse med planoppstart og høring av planprogram, hvor følgende tema ble særlig vektlagt:

- Vassdragshensyn – kryssing av sidevassdrag, vassdragsmiljø og fisk, inngrep i vannstreng og kantvegetasjon, og anleggsbelte i bratt terreng nær lågen med fare for partikkelavrenning
- Statlig sikra friluftsområde, Aronsvejordet – *ikke berørt med alternativ C0 og C1*
- Kryssplassering – arealutnytting, konsekvenser for trafikk gjennom Øyer sentrum og til hytte- og turistområdene, endret arealbruk i sentrum
- Generelt om hensyn til landskap, støy, naturmangfold, massedeponi, tilrettelegging for gang/sykkel, landbruk

Barn og unge

Friluftsområder i Øyer er kartlagt og verdsatt i tråd med Miljødirektoratets veileder M98-2013 *Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder*. Kartleggingen er lagt til grunn i konsekvensutredningen. Krysningsspunkt på E6 for ferdsel for gående og syklende er sikret i det permanente tiltaket. Det er innarbeidet rekkefølgebestemmelse knyttet til etablering av gang-/sykkelvei langs fv. 2522 fra Ensby til Måkerudgutua, noe som vil sikre trafikksikker ferdsel på denne strekningen.



Det er knyttet usikkerhet til midlertidige konsekvenser i anleggsperioden. Stier, tråkk og veger innad i planområdet vil da kunne bli stengt, eller vil bli lagt om. I konsekvensutredningen er det forutsatt at alle kryssinger av dagens E6 vil holdes åpne og tilrettelagt for trafiksikre kryssinger for myke trafikanter gjennom hele anleggsfasen. Det er vist til plan for anleggsgjennomføring for beskrivelse av aktuelle tiltak. Denne er imidlertid svært lite detaljert, og omtaler ikke ferdsel på stier.

Fylkesmannen ber om at planbestemmelse 2.12 *Omlagging av veger* utvides til å også omfatte stier, slik at man sikrer trafiksikker ferdsel for alle trafikanter i anleggsfasen.

Naturmangfold - Vassdrag

Utbygging av E6 vil på delstrekningen i Øyer påvirke økologiske funksjonsområder for arter og landskapsøkologiske funksjonsområder. Registrerte viktige naturtyper berøres direkte kun ved alternativ med lang tunnel (A og B), og blir dermed ikke direkte påvirket ved alternativ C0 og C1 som er lagt ut til høring.

Konsekvensutredningen for naturmangfold gir en god beskrivelse av de naturverdier som er registrert innenfor planområdet, og i tilgrensende områder/influensområde. Datagrunnlaget er supplert med befaring gjennomført i 2019, for å oppdatere eksisterende informasjon samt å fange opp eventuelle uregistrerte forekomster. Det foreligger et godt kunnskapsgrunnlag for å kunne vurdere virkninger av tiltak på strekningen.

Innenfor delstrekningen i Øyer 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.

Inngrep i vassdrag

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 (§ 5.2) og deponi (§ 5.3) 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 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 innlandsfiskekloven. 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 innlandsfiskekloven § 7, første ledd) og pkt. 3.7 om vannmiljøkvalitet i T-2/16, *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis.*

Deponiområder og massedisponering

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. Flere store deponiområder, midlertidige og permanente, er regulert inn i delstrekningen i Øyer.



Krav knyttet til etablering og drift av permanente og midlertidige deponiområder er omtalt i planbestemmelsene §§ 5.2 og 5.3, i YM-plan for prosjektet, i fagrapport massedisponeringsplan og i anleggsgjennomføringsplanen. Planbestemmelsene stiller krav om utarbeiding av en helhetlig plan for vannhåndtering og et overvåkingsprogram for vannresipienter. Det er krav om utarbeiding av rigg- og marksikringsplan, hvor detaljer knyttet til etablering og drift av områdene skal beskrives detaljert. Vi viser for øvrig til våre merknader under eget punkt om Naturmangfold når det gjelder overvåkingsprogram for vannresipienter.

Forurensa masser

Massedisponeringsplanen omtaler forekomster 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. Biloppfuggeriet ved Midtskog skal kartlegges nærmere i anleggsfasen. 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 (delstrekning i Lillehammer).

Fylkesmannen viser til forurensingslovens 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, § 5.2 b). Videre blir det i planbestemmelse § 5.3 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 innsigelsesgrunnlag i pkt. 3.3 om forurenset grunn, i T-2/16 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Planområdet for detaljregulering av delstrekning for ny E6 nord for Storhove i Lillehammer kommune og inn i Øyer kommune, går gjennom flom- og skredutsatt terreng, og flere vassdrag skal krysses. Merknader knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap er felles for de to reguleringsplanene, delstrekning i Lillehammer og delstrekning i Øyer.

Generelt



Figur 1 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 mangelfulle og må konkretiseres. 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.

Rekkefølge mht. at sikringstiltak 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 reguleringsplanen. 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 fremmer **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.

Støytiltak

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 jfr. § 2.9 i planbestemmelsene. Støytiltak er beskrevet i støyrapporten og innarbeidet i plankartet.

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 # 202 og 208).



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.

Landbruk og jordvern

Planalternativ C0 og C1 gir i Øyer et ubetydelig permanent beslag av fulldyrka jord. Alternativene beslaglegger hhv. 3,9 og 6,3 daa innmarksbeite, og 5,7 daa dyrkbar jord. Potensiale for nydyrking i Øyer (deponiområder) er anslått til 209 daa.

De største konsekvensene for jordbruksareal kommer i anleggsfasen, innenfor areal som skal benyttes som midlertidige rigg- og anleggsområder langs veitraseen.

Permanente og midlertidige deponiområder skal istandsettes senest 2 år etter at veianlegget er tatt i bruk. Istandsetting skal skje i tråd med massedisponeringsplanen og egen plan for håndtering av dyrka mark, som skal utarbeides i samråd med landbruksforvaltningen i kommunen. Dette er innarbeidet i planbestemmelsene § 5.2 c), som også lister opp krav til innhold i planen. Detaljer knyttet til tiltak i forbindelse med anleggsgjennomføring er også beskrevet i KU naturressurser og i YM-planen.

Fylkesmannen mener at hensynet til jordvern og berørt jordbruksareal i forbindelse med veiutbyggingen er ivaretatt på en hensiktsmessig måte.

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. Nye veier har valgt å ikke benytte formingsveilederen som er utarbeidet for strekningen E6 Biri – Otta. Estetisk oppfølgingsplan er mindre omfattende og mer generell enn formingsveilederen, noe som gir rom for større frihet til entreprenør.

På delstrekningen i Øyer er det særlig utforming av kryssløsning, Ensby eller Midtskog, og de permanente deponiområdene som kan være utfordrende med tanke på landskapsvirkning. Kryssområdene er omtalt som fokusområder i den estetiske oppfølgingsplanen. Sluttbruk av de ulike deponiområdene er ikke endelig avklart og derfor gir ikke den estetiske oppfølgingsplanen svar på hvordan deponiområdene skal utformes. Fylkesmannen anbefaler at etterbruk av de ulike deponiområdene avklares nærmere i reguleringsplanen.

Lokal og regional utvikling - Valg av kryssløsning

Utbygging av delstrekningen i Øyer vil ha moderat positiv effekt på lokal og regionale utvikling. Dette begrunnes med at dagens veistandard allerede er høy. Det som skiller alternativene i forhold til lokal og regionale utvikling er valg av kryssløsning, Ensby eller Midtskog. Kryssplasseringene vil ha noe ulik effekt på Øyer sentrum.



Fylkesmannen har ingen vesentlige merknader til valg av kryssløsning i Øyer. Det er kun marginale forskjeller knyttet til konsekvenser av de to alternativene.

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. Anerkjente 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.

Med hilsen

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

Øyvind Gotehus
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

| | | | |
|---------------------------------------|-------------------------|------|-------------|
| Statens vegvesen Region Øst | Postboks 1010 | 2605 | LILLEHAMMER |
| Norges vassdrags- og energidirektorat | Postboks 5091 Majorstua | 0301 | OSLO |
| Nye Veier AS | | | |
| Lillehammer kommune | Postboks 986 | 2626 | LILLEHAMMER |
| Innlandet fylkeskommune | 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 byggt teknisk 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, byggt teknisk 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, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

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

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

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. bekkelukkinger 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 ivare tatt – ***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 vassdragskrysningen 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 186/2020 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. 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 tilfredsstillende opplevelsesverdi.
3. Fylkesutvalget ber om at planforslagene ved Ensby endres slik at ny veg i større grad ivaretar det historiske vegmiljøet på stedet. Dette gjelder både Kongevegen og gamle Rv 50. Tilstrekkelige sidearealer til Kongeveien må sikres mot terrenginngrep i både plankart og bestemmelser.
4. Fylkesutvalget ber om at det etableres viltpassasje på strekningen Isakstua-Hunderfossen. Begrunnelsen for dette er at det er viktig å opprettholde et regionalt viktig vilttrekk øst-vest, og at et krysningspunkt her vil avlaste kryssinger over tunneltaket og ned i Fåberg sentrum og redusere faren for vilt på innsiden av viltgjerdet.
5. Det foreligger ikke trafikkprognoser for fylkesvegen (fv. 2522) fra Storhove til Øyer i perioden med bomstasjon på ny E6 (frem til år 2040), gitt ulike kryssalternativer i Øyer. Fylkesutvalget mener valg av kryssplassering, på Ensby (C0) eller Midtskog (C1) ikke kan gjøres før konsekvensene for fremkommeligheten og trafikksikkerheten for myke trafikanter på lokalvegen fra Storhove til Hunderfossen og sikring av Kongevegen ved Ensby er grundigere belyst. Fylkesutvalget fremmer innsigelse til planforslaget inntil dette er godt nok belyst. Fylkesutvalget er kjent med at Nye Veier AS har avtale med Øyer kommune om bygging av gang- og sykkelveg langs fylkesvegen og er i gang med reguleringsplanarbeidet for denne. Gjennomføres dette, med positivt vedtak om tiltaket, vil innsigelsen kunne frafalles.
6. Det foreligger ikke en god nok trafikkanalyse eller trafikkprognoser som synliggjør om E6-prosjektet vil utløse nye behov for fremkommelighet og trafikksikkerhet for syklende og gående langs fylkesveg 2522 i perioden med bomstasjon på ny E6. Dette gjelder både for

delstrekninger og sammenhengen i vegnettet. Fylkeskommunen vil i utgangspunktet ha knyttet innsigelse til et mangelfullt beslutningsgrunnlag knyttet til trafikksikkerhet.

Fylkesutvalget er kjent med at Nye Veier AS i avtale med Øyer kommune er i gang med regulering av en gang- og sykkelveg langs fylkesvegen. Under forutsetning av at gang- og sykkelvegen etableres i tråd med rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplanen for E6 Vingrom – Ensby, fremmer ikke fylkeskommunen innsigelse til manglende trafikkanalyser. Fylkesutvalget forutsetter at gang- og sykkelvegen finansieres som en del av vegprosjektet E6 Vingrom – Ensby.

7. 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.

8. Fylkesutvalget mener planforslaget ikke sikrer hensynet til vassdragsmiljøet i tilstrekkelig grad, og ikke kan erstatte behandling etter lakse- og innlandsfiskeoven. Det må derav søkes om tillatelse fra fylkeskommunen etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag for de delene av tiltaket som berører vassdrag. Fylkesutvalget forventer at vassdragsmiljø vektlegges i videre planlegging og konkretisering av arbeidene jf. føringer som er gitt i denne uttalelsen, og oppfordrer tiltakshaver til å ha dialog med regionale myndigheter underveis i prosessen.

9. Fylkesutvalget vurderer at det er behov for nye bussholdeplasser på fv. 2522 i tilknytning til krysset ved Ensby. Alternativt kan det planlegges for innfartsparkering og holdeplasser lengre nord. Fylkesutvalget forutsetter at videre planlegging skjer i tett dialog med Innlandet fylkeskommune.

10. Fylkesutvalget forventer 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.

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

12. 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:

Stein Tronsmoen (Sp) fremmet forslag på vegne av Ap og Sp:

1. Som innstillingen
2. Som innstillingen
3. Som innstillingen, men siste setning tas ut («Fylkesutvalget fremmer innsigelse til dette punktet»)
4. Som innstillingen
5. Som innstillingen, men siste setning «Fylkesutvalget forventer at det utarbeides et godt kunnskapsgrunnlag før valg av kryssalternativ.» tas ut og erstattes med «Fylkesutvalget fremmer innsigelse til planforslaget inntil dette er godt nok belyst. Fylkesutvalget er kjent med at Nye Veier AS har avtale med Øyer kommune om bygging av gang- og sykkelveg langs fylkesvegen og er i gang med reguleringsplanarbeidet for denne. Gjennomføres dette, med positivt vedtak om tiltaket, vil innsigelsen kunne frafalles.»
6. Ny tekst: «Det foreligger ikke en god nok trafikkanalyse eller trafikkprognoser som synliggjør om E6-prosjektet vil utløse nye behov for fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående langs fylkesveg 2522 i perioden med bomstasjon på ny E6. Dette gjelder både for delstrekninger og sammenhengen i vegnettet. Fylkeskommunen vil i utgangspunktet ha knyttet innsigelse til et mangelfullt beslutningsgrunnlag knyttet til trafiksikkerhet. Fylkesutvalget er kjent med at Nye Veier AS i avtale med Øyer kommune er i gang med regulering av en gang- og sykkelveg langs fylkesvegen. Under forutsetning av at gang- og sykkelvegen etableres i tråd med rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplanen for E6 Vingrom – Ensby, fremmer ikke fylkeskommunen innsigelse til manglende trafikkanalyser. Fylkesutvalget forutsetter at gang- og sykkelvegen finansieres som en del av vegprosjektet E6 Vingrom – Ensby.»
7. Ny tekst: «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.»
8. Som innstillingen
9. Som innstillingen
10. Som innstillingen
11. Som innstillingen
12. Som innstillingen

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

1. Som innstilling
2. Som innstilling
3. Som innstilling

4. Som innstilling

5. Fylkesutvalget mener valg av kryssplassering, på Ensby (C0) eller Midtskog (C1) ikke kan gjøres før konsekvensene for fremkommeligheten og trafikksikkerheten for myke trafikanter på lokalvegen fra Storhove til Hunderfossen og sikring av Kongevegen ved Ensby er grundigere belyst. Fylkesutvalget forventer at det utarbeides et godt kunnskapsgrunnlag før valg av kryssalternativ. Det kryssalternativet som gir lavest ÅDT på fv 2522, vil være å foretrekke med hensyn på trafikksikkerhet.

6. Som innstilling

7. 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 vegestetikk eller stedstilpassede løsninger.

8. Som innstilling

9. Som innstilling

10. 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.

11. Som innstilling

12. Som innstilling

Johannes Wahl Gran (MDG) fremmet forslag til nytt punkt 1 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.

Votering:

Punkt 1:

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

Forslag fremmet av Gran (MDG) falt med 2 stemmer, avgitt av SV og MDG.

Punkt 2:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Punkt 3:

Forslag fremmet av Tronsmoen (Sp) ble vedtatt mot en stemme, avgitt av Gran (MDG), som stemte for fylkesrådmannens innstilling.

Punkt 4:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Punkt 5:

Forslag fremmet av Tronsmoen (Sp) ble vedtatt med 12 stemmer, avgitt av Ap (6), Sp (4), SV (1), MDG (1).

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

Punkt 6:

Forslag fremmet av Tronsmoen (Sp) ble vedtatt med 12 stemmer, avgitt av Ap (6), Sp (4), SV (1), MDG (1).

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

Punkt 7:

Forslag fremmet av Tronsmoen (Sp) ble vedtatt med 12 stemmer, avgitt av Ap (6), Sp (4), SV (1), MDG (1).

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

Punkt 8 og 9:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Punkt 10:

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

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

Punkt 11 og 12:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.



Statens vegvesen

ØYER KOMMUNE
Kongsvegen 325
2636 ØYER

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Tone Tidemand Skappel /
95768484

Vår referanse:
20/71662-4

Deres referanse:
18/2465-87

Vår dato:
12.05.2020

Høring – Forslag til reguleringsplan for E6 Storhove – Øyer i Øyer kommune – planID 201809

Vi viser til brev datert 26.03.2020 med høring av reguleringsplan for E6 Storhove – Øyer i Øyer kommune. Vi viser også til vårt innspill ved varsel om oppstart av planarbeidet, datert 12.04.2019.

Bakgrunn

Planforslaget skal legge til rette for bygging av firefelts motorveg med fartsgrense 110 km/t fra Storhove i Lillehammer til demningen rett sør for Hunderfossen ved Fossegården i Øyer. Planforslaget omfatter den delen av strekningen som ligger i Øyer kommune med nødvendig sidearealer, bl.a. midlertidige bygge- og anleggsområder langs hele veien. I tillegg omfatter planforslaget båndlagt areal for fremtidig planlegging av gang- og sykkelveg langs fv. 2522 fra Ensby til Måkrudgutua.

Målene for utbyggingen er å sikre bedre fremkommelighet på vegnettet for person- og godstransport, redusere trafikkulykker, bidra til redusert klimagassutslipp og redusere miljøulemper knyttet til utbyggingen.

I Øyer planlegges utvidelse langs dagens E6-trasé. Det legges frem to alternative kryssløsninger, alt. C0 med fullverdig kryss på Ensby og alt. C1 med halvkryss på Midtskog. Rett sør for Hunderfossen kobles ny E6 til dagens E6.

Bom på strekningen skal plasseres et sted mellom Ensby og Øyer jf. bompengeproposisjonen til E6-prosjektet. Ifølge Nye Veier blir dette på denne strekningen i praksis nord for Ensby i alt. C0 eller sør for Midtskog i alt. C1.

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

Planforslaget er delvis i tråd med overordnede planer. Planområdet omfattes av *Kommunedelplan for Øyer sør*, vedtatt i 2007. Her er det blant annet planlagt kryss på E6 ved Ensby og Granrudmoen, og det er vist fremtidig gang- og sykkelveg langs fv. 2522 fra Ensby til Måkrudgutua.

Statens vegvesen har utarbeidet *Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby*, vedtatt i 2018. Kommunedelplanen omfatter firefelts motorveg fra Vingrom til Ensby, og avsluttes ca. 900 m nord for Ensbykrysset. Planen dekker derfor kun en del av E6-strekningen som nå er under planlegging. For E6-strekningen videre nordover foreligger det ikke egen kommunedelplan.

Planområdet er i hovedsak uregulert, men vil medføre mindre endringer av to reguleringsplaner for boligene som ligger langs fv. 2522 rett nord for Ensbykrysset. Dette gjelder *Reguleringsplan for Lillebæksveien*, vedtatt 27.10.2005, og *Reguleringsplan for Einstad*, vedtatt, 04.06.2006.

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 trafiksikkerhet og fremkommelighet 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.

Våre innspill til planarbeidet

Øyer har over 3000 fritidsboliger, og i helger og høysesong fordobles nesten trafikken på E6 fra 9900 til 18000 biler. På fv. 2522 mellom Ensby og krysset mot Hafjell (fv. 2560) øker trafikken vesentlig fra antatt trafikkmengde i 2018 på 1900 biler til 2300 ved helgeutfart og maksimal trafikkmengde på 2700 i høysesong. Trafikken øker også på fv. 2560 opp mot hytteområdene på Hafjell, fra hhv. antatt trafikkmengde 900 til 1100 ved helgeutfart og 1400 i høysesong. Det er forventet at E6-trafikken vil øke med 30 % i 2040 jf. prognosen som følger planforslaget.

Alternativvurderinger og kryssplassering

Planforslaget inneholder konsekvensutredning av fire alternative kryssløsninger i Øyer:

- Alt. A Kryss på Ensby – utbygging ca. 10 km nordover fra Storhove til ca. 1 km sør for Granrudmoen
- Alt. B Kryss på Navet – utbygging ca. 10 km nordover
- Alt. C0 Kryss på Ensby – utbygging ca. 8 km nordover til demningen ved Hunderfossen
- Alt. C1 Halvkryss på Midtskog – utbygging ca. 8 km nordover

Det er valgt å ikke gå videre med alt. A og B.

Det er i tillegg gjort vurderinger av fullverdig kryss på Midtskog, men dette er ikke aktuelt pga. nærhet til jernbane, knapphet på areal og følgelig store kostnader. Ettersom det meste av trafikken i krysset kommer sørfra og skal sørover, vurderes halvkryss å gi like god trafikkavvikling som et fullverdig kryss. Trafikk til/fra nord må da kjøre om Øyer sentrum, eller ev. om Storhovekrysset i Lillehammer.

Øyer kommune ønsker kryss på Ensby. Kommunen har ønske om å utvikle næringsarealer i tilknytning til krysset, men dette er ikke en del av planforslaget. Nye Veier er positive til begge kryssalternativene, men anbefaler alt. C1 halvkryss på Midtskog. Av hensyn til lokaldemokratiet mener Nye Veier det må være opp til kommunen å avklare hvilket kryssalternativ som vedtas.

Fordelene ved halvkryss på Midtskog er ifølge Nye Veier at dette alternativet har høyest samfunnsøkonomisk nytte. Trafikanter og transportbrukere kan kjøre lenger på E6 i 110 km/t før de tar av mot Hafjell og Øyer. I motsetning til alt. C0 der trafikken tar av E6 i Ensbykrysset og kjører ca. 2 km i 60 km/t på fv. 2522 før avkjøringen mot Hafjell/fv. 2560. Kryss på Midtskog er vurdert til å ha minst negative konsekvenser for trafikken på fv. 2522, fordi hyttetrafikken til Hafjell vil kjøre direkte over på fv. 2560 og ikke belaste fv. 2522. Dette betyr at det blir mindre ulemper for naboer langs vegen.

Vegnormalene stiller krav til minsteavstand mellom kryss, og kryssplassering på strekningen har derfor betydning for kryssplassering utenfor planområdet. Dette gjelder fremtidige kryss lenger nord i Øyer, f.eks. på Granrudmoen. Valg av standard for E6 videre nordover er det ennå ikke tatt stilling til, men dagens standard er lagt til grunn for vurderinger.

Avstanden fra Ensby til Granrudmoen er ca. 6 km, og fra Midtskog er det nærmere 5 km, en avstand som er innenfor kravene i håndboken. Nye Veier vurderer derfor at plassering av kryss enten på Ensby eller Midtskog ikke vil påvirke kryssplassering lenger nord i Øyer.

Fordeler og ulemper ved alt. C0

Fordeler

- Fullverdig kryssløsning er fleksibelt
- Krysset har på- og avkjøringsmuligheter for begge retninger
- Hytte- og lokaltrafikken vil benytte dette krysset, belaster ikke fv. 2522 fra Storhove
- Statens vegvesen Trafikk og kjøretøy ønsker kontrollplass her, og det er avsatt areal i planforslaget (felt o_SVT2)
- Trafikk til/fra nord kan benytte krysset, og slipper å kjøre lokalvei gjennom Øyer sentrum
- God fleksibilitet ved behov for omkjøring ved stengt E6

Ulemper

- Etter endt bomperiode vil det fortsatt være trafikk på fv. 2522 mellom Ensby og Hafjell, sammenlignet med alt. C1

For alt. C0 vil det ikke være forskjeller før og etter bompengerperioden i 2040, da bom vil plasseres nord for krysset, slik det er opplyst i planbeskrivelsen.

Fordeler og ulemper ved alt. C1

Ulempene for fv. 2522 vil etter vår oppfatning være vesentlig forskjellig i bompengerperioden 2025 – 2040, sammenlignet med etter endt bompengerperiode:

I bompengerperioden 2025 – 2040:

Statens vegvesen kan ikke se noen fordeler ved kryss på Midtskog i bompengerperioden, da det meste av både hytte- og lokaltrafikk sannsynligvis vil benytte fv. 2522.

Ulemper

- Sannsynlig at både hytte- og lokaltrafikk vil velge fv. 2522 mellom Storhove og Ensby for å unngå bom, i en 15-års periode
- Risiko for økt belastning, ulykker og slitasje på fv. 2522 både i Lillehammer og Øyer
- Konsekvenser for trafiksikkerheten langs fv. 2522
- Konsekvenser for tilbudet til syklende langs fv. 2522
- Ikke tilstrekkelig areal til kontrollplass
- Mindre fleksibilitet ved behov for omkjøringer

Etter 2040

Fordeler

- Redusert trafikk og mindre belastning på fv. 2522, trafikanter kan kjøre lenger på E6, og ta direkte av opp mot Hafjell/fv. 2560 eller videre mot Øyer.
- Unngår dagens situasjon der hytte- og lokaltrafikk må kjøre 2 km på lokalveien fra Ensby før avkjøringen mot Hafjell/fv. 2560
- Mindre ulemper med støy for naboer langs vegen
- Lavest trafikkbelastning forbi skolene i Granrudmoen

Ulemper

- Mindre fleksibelt med halvkryss ved behov for omkjøring ved stengt E6
- Trafikk til/fra nord må ta av enten i Granrudmoen eller Storhove, for deretter kjøre fv. 2522 mot Hafjell
- Ikke tilstrekkelig areal til kontrollplass

Statens vegvesen mener begge kryssalternativene ivaretar hensynene til trafiksikkerhet og fremkommelighet. Trafiksikkerheten for gående og syklende kan synes å være mer negativt i alt. C1 i bompengerperioden, da fv. 2522 sannsynligvis får økt trafikk.

Alt. C0 helkryss ved Ensby ivaretar i noe større grad våre interesser som hensynet til fremkommelighet på vegnettet, ved at krysset vil benyttes av både nord- og sørgående trafikk. I tillegg er det areal til kontrollplass her.

Kommunens ønske om å tilrettelegge for næringsutvikling i tilknytning til Ensbykrysset er imidlertid ikke en ønsket utvikling sett fra Statens vegvesen sin side, da et slikt tiltak vil generere økt trafikk til et område hvor det ikke er noen virksomheter i dag.

Konsekvenser for lokalveg fv. 2522

I vårt innspill ved varsel om oppstart forventet Statens vegvesen at det ble utarbeidet trafikkanalyser med beregning av trafikkmengde på lokalvegnettet ved ulike kryssløsninger, samt konsekvenser av plassering av bom. Vi var opptatt av hvilken virkning prosjektet ville ha for lokalvegnettet, her inkludert hensynet til myke trafikanter.

I fagrapport *Trafikk og trafiksikkerhet*, datert 16.06.2019, er det kun vurdert fremtidig situasjon etter endt bompengerperiode i 2040. Planforslaget inneholder ingen vurderinger av hvordan trafikken vil fordele seg på vegnettet i årene 2025 – 2040. Trafiksikkerhet på lokalveien er ikke vurdert, dette gjelder f.eks. ulykkesituasjon som følge av økt trafikk i bompengerperioden.

Det er uheldig at det i alt. C1 med kryss på Midtskog legges opp til å plassere bomstasjonen på sørsiden av krysset. For å unngå bom på E6 sør for Midtskog, er det sannsynlig at både hytte- og lokaltrafikk vil benytte fv. 2522 mellom Storhove og Øyer, ettersom vegen skal være bomfri.

Erfaringsmessig viser det seg at lokalveger får trafikkøkning når det ikke innføres bompenger på lokalvegnettet. Dette må beregnes og konsekvenser vises, herunder hvilke konsekvenser økt trafikk vil få for trafiksikkerheten til gående og syklende. Avbøtende tiltak må sikres i reguleringsplanen. Konsekvenser og behov for tiltak i anleggsperioden må være inkludert i vurderingene, da det er sannsynlig at det også blir økt trafikk på fv. 2522 under byggeperioden.

Trafiksikkerhetsmessig stiller vi spørsmål ved konsekvensene ved å flytte lokaltrafikk over på et mindre sikkert vegnett, og hvilke følger det vil få for ulykkesutviklingen.

I planbeskrivelsen er det oppgitt at plassering av bom og trafikale konsekvenser av bompenger gjøres i egen utredning (bompengerproposisjonen), og inngår ikke som en del av planarbeidet. Det er likevel drøftet i fagrapporten at det for alternativ C1 med kryss på Midtskog vil bli en tydelig trafikkøkning på fv. 2522 mellom Storhove og Midtskog, men «ikke så mye trafikk». Det er uklart for oss hva som menes med dette, og om det eksisterer tallgrunnlag og utredninger som viser en antatt trafikkmengde.

Som sektormyndighet med ansvar for trafiksikkerhet og fremkommelighet på vegnettet ser Statens vegvesen det som en vesentlig mangel ved planforslaget at det ikke er vurdert konsekvenser av trafikkmengde på fv. 2522 i bompengerperioden 2025 – 2040. Antydningen om at det ikke vil bli «så mye trafikk» er ikke presist nok. Vi anbefaler på det sterkeste at det fremlegges tall og beregninger som viser antatt økt trafikkmengde på fv. 2522 i bompengerperioden.

Manglende trafikk tall/prognose gjør at det ikke er mulig å si noe om hvilke konsekvenser de to kryssløsningene vil ha for lokalvegen, og planforslaget er slikt sett mangelfullt utredet.

Statens vegvesen er bekymret for de negative konsekvenser et kryss på Midtskog vil ha i bompengerperioden 2025 – 2040, når det gjelder trafiksikkerhet, situasjonen for syklende, gående, ulemper med støy etc. som økt trafikk vil medføre.

Gående og syklende

Planforslaget omfatter båndlagt areal for videre planlegging av gang- og sykkelveg (gs-veg) langs fv. 2522 fra Ensby til Måkrudgutua. Oppstart av planarbeid ble varslet den 15.04.2020, og det er Nye Veier som skal utarbeide reguleringsplanen. Planområdet strekker seg fra eksisterende gs-veg ved Ensbykrysset til Måkrudgutua ca. 1 km lenger nord for planavgrensningen til ny E6 Storhove – Øyer. Tiltaket vil bidra til trafiksikkerhet og god fremkommelighet for gående og syklende mellom Ensby og Øyer.

Det båndlagte arealet omfatter deler av reguleringsplanene *Lillebæksveen* og *Einstad*, der det er regulert til boligformål og gs-veg langs fylkesvegen. Gs-vegen er her vist med 3 m bredde og 3 m grøft, men noe smalere forbi eiendommene gnr/bnr 1/44 og 1/12.

Det fremgår av oppstartsvarselet at det kan være utfordrende med fullverdig gs-standard på strekningen, og at det derfor vil vurderes å legge til rette for enklere løsning på deler av strekningen.

Fartsgrense og ÅDT er faktorer som styrer valg av løsning jf. Håndbok N100 *Veg- og gateutforming*. Fartsgrensen på strekningen er 60 km/t. Antatt trafikkmengde i 2040 for alt. C0/C1 er hhv. 2500/800 nord for Ensbykrysset og 1800 nord for krysset med fv. 2560 jf. vedlagt fagrappport med trafikkprognose. Statens vegvesen går ut fra at det planlegges en trafiksikker løsning som kan bidra til at flere velger å gå eller sykle. Vi gjør oppmerksom på at dersom det planlegges løsninger på hele eller deler av strekningen som ikke er i tråd med Statens vegvesens håndbok N100 *Veg- og gateutforming*, må det søkes fravik. På fylkesveg er det Innlandet fylkeskommunen som er fravikmyndighet.

Det er positivt at det er tatt inn rekkefølgekrav som sikrer at gs-vegen skal være opparbeidet før ny E6 åpner jf. forslag til planbestemmelse § 6.16. Statens vegvesen forutsetter at gs-vegen blir finansiert og opparbeidet, slik planforslaget legger opp til.

Begge kryssalternativene har avsatt arealer til parkering i tilknytning til kryssene, der det også skal etableres sykkelstativer med plass til minimum 15 sykler før ny E6 tas i bruk. Statens vegvesen anbefaler at det legges til rette for overbygd sykkelparkering, og at dette sikres i planbestemmelse § 6.18. For å få flere til å gå og sykle, og bidra til en sammenhengende reisekjede, bør sykkelparkering knyttes til kollektivholdeplass. Både på Ensby og Midtskog er det planlagt parkering i nærheten av eksisterende holdeplass.

Statens vegvesen minner for øvrig om at riksvegnettet skal ha et tilhørende tilbud for sykkeltrafikk jf. NTP. Det er kartlagt tilbud for sykkel langs alle riksvegrutene og dette må ivaretas i utredningen og reguleringsplanen.

Kongevegen og gamle rv. 50 Gudbrandsdalschausséen

Statens vegvesen er tildelt et særskilt sektoransvar for nyere tids veghistorie (fra 1537), forankret i *Kongeleg resolusjon av 1. sept. 2006*. Det innebærer blant annet et ansvar for å ta vare på de første offentlige bygde hovedvegene som kongeveger og postveger.

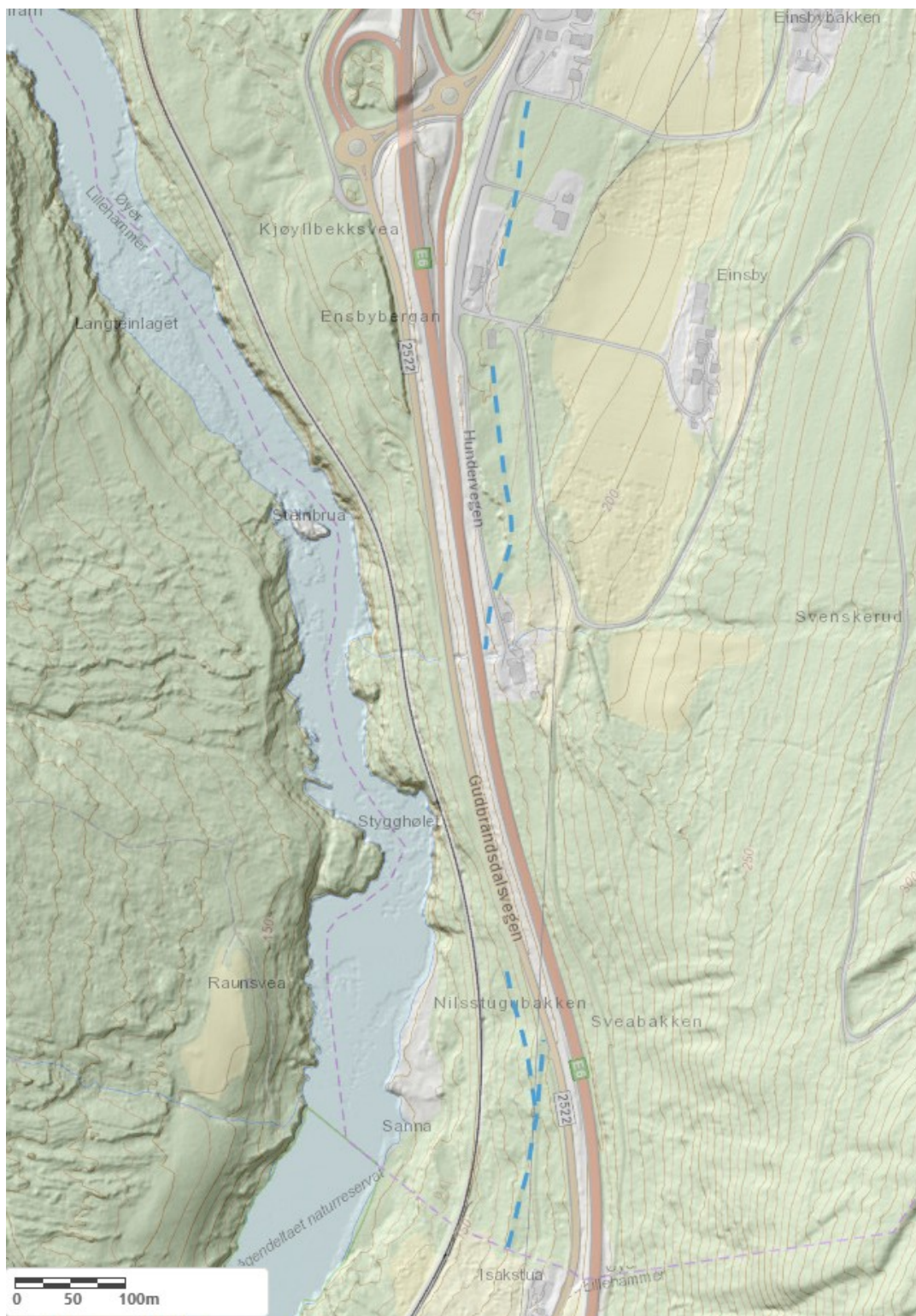
Kongeveger er de første offentlige anlagte hovedvegene, og den Trondhjemske kongeveg mellom Oslo og Trondheim var den eldste og viktigste kongevegen i Norge, anlagt fra slutten av 1600-tallet og gjennom 1700-tallet.

Kong Christian IV var den første som hadde en visjon om å utbedre vegnettet i Norge, og i 1643 sendte han ut en forordning om at alle hovedveger i Norge skulle forbedres. Arbeidet ble ledet av generalvegmeistere (et embete opprettet i 1665), på vegne av den dansk-norske kongen. I løpet av 1700-tallet får Norge et godt utbygget vegnett. Sentralt i historien om den Trondheimske kongeveg er de dansk-norske kongenes kongeferder til Nidaros. Det var viktige nasjonale begivenheter som samtidig bidro til en oppgradering av vegstandarden, tilpasset hest og vogn. Anleggelsen av kongevegen var et storstilt samferdselstiltak i sin samtid, og en viktig del av moderniseringen av landet. Kongeveger har stor kulturhistorisk verdi. Det er utsatte nasjonale kulturminner som det jobbes aktivt med for å sikres for fremtiden. Innlandet og Statens vegvesen holder også på med et prosjekt som kartlegger og digitaliserer kongevegene i Innlandet fylkeskommune basert på historiske kart og lidardata, men det er behov for ytterligere dokumentasjon og kvalitetssikring av kongevegen i planområdet. Målet med prosjektet er å sikre en bedre bevaring og forvaltningen av disse viktige vegfarende.

Planforslagets alt. C0 med kryss ved Ensby vil ha nærføring til Kongevegen/Pilegrimsleden. Kongevegen skal legges om sør for Ensby, videre nordover vil den følge dagens trase. Deler av kongevegstrekingen ved Ensby er et kommunalt listeført kulturminne omhandlet i Øyer kommunes *Temaplan for kulturminner samferdsel 2019 – 2023*. Rett vest for Kongevegen i dette området ligger også en gammel rest av rv. 50, Gudbrandsdalschausséen, anlagt i 1850–60-årene, med «stabbesteiner» langs vestlig vegskulder. Altså et lite vegmiljø med flere generasjoners veg samlet på et og samme sted. Forslaget om å opprettholde eksisterende kryss ved Ensby slik forslaget ligger på høring vil være svært ødeleggende for det historiske vegmiljøet. Her vil ny atkomstveg til gården ligge kloss i Kongevegen. Samtidig vil rv. 50-chausséen bli fjernet i forbindelse med ny avkjøringsrampe/forskyvning av fylkesvegen mot øst. I alt. C1 kryss ved Midtskog er det planlagt et midlertidig anleggsområde tett inntil Kongevegen.

Statens vegvesen ber om at hensynet til Kongevegen og det historiske vegmiljøet ved Ensby blir bevart og ivaretatt i planforslaget jf. vedlagt kart. Uansett hvilket kryssalternativ man lander på, må Kongevegen gjennom hele planområdet dokumenteres og bevares i den grad det er mulig. Særlig viktig er området mellom Isakstuen og Sveabakken, der Kongevegen står i fare for å gå tapt i begge kryssalternativene.

I vedlagt fagrapport *Konsekvensutredning Kulturarv* er ikke Kongevegen tilstrekkelig beskrevet. Det vises heller ikke Øyer kommunes temaplan for kulturminner samferdsel, der Kongevegen er omtalt. I rapportens kap. 3.3.4 er det oppgitt at det ikke foreligger kjente kulturminneplaner for Øyer. Statens vegvesen forventer at reguleringsplanen oppdateres i tråd med våre merknader om vegrelaterte kulturminner, både for Kongevegen og gamle rv. 50 Gudbrandsdalschausséen.



Kart over Kongevegen fra Øyer grense/Isakstua til Ensby

Sideanlegg – kontrollplass

Økt kontrollvirksomhet er et viktig tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet, og kontrollvirksomheten krever egnede plasser på utvalgte steder. Det er i dag kontrollplass i sørgående retning rett sør for Øyertunellen. Seksjon for utekontroll i Statens vegvesens har et regionalt behov for en nordgående kontrollplass mellom Lillehammer og Øyer. Planforslagets alt. C0 Kryss ved Ensby legger til rette for kontrollplass her.

Denne kan være av enkel type, men det bør legges til rette for at kjøretøy enkelt kan forflyttes til Øyer kontrollstasjon for utvidet kontroll. Det vil da være behov for skilting til kontrollplassen fra begge retninger, samt gjennom kryssystemene. Det er en fordel hvis det etableres infrastruktur (rør og kummer) til dette. Det er også viktig å ta hensyn til at plassen ligger slik at inn-/utkjøring ikke har stigning som skaper problemer for tungbil på vinterføre.

I alt. C1 kryss på Midtskog er det ikke tilstrekkelige arealer til å etablere kontrollplass, og kontrollplass er derfor utelatt for dette alternativet. Statens vegvesen mener det likevel kan utredes for kontrollplass ved Ensby i alt. C1. Kontrollplasser må ikke nødvendigvis ligge i tilknytning til kryss, og mange steder gjør de ikke det.

Statens vegvesen har ikke avsatt midler til kontrollstasjon ved Ensby. Vi mener kontrollplass er en nødvendig del av vegutbyggingens sideanlegg som må bygges og bekostes av utbygger. Ettersom det er behov for kontrollplass på strekningen, og dette er en naturlig del av vegens sideanlegg, forventer vi at også kontrollplass ved Ensby i alt. C1 blir ytterligere utredet og begrunnet i reguleringsplanen.

Trafikksikkerhet i anleggsfasen

I anleggsfasen legges det opp til trafikkavvikling i vekselvis eksisterende og ny trasé. Ved Midtskog kan det bli utfordringer fordi det er et trangt område, men det skal søkes gode løsninger for trafikkavviklingen. Det fremgår av planbeskrivelsen at fv. 2522 bare skal benyttes som omkjøringsveg i kortere perioder, som under nattarbeid eller der arbeidet krever at ny E6 må stenges. I de perioder fylkesvegen må stenges, vil trafikken ledes inn på eksisterende E6. Gående og syklende skal ivaretas ved opparbeiding av egne gang- og sykkeltraseer forbi arbeidsområde.

Oppsummert

Statens vegvesen er bekymret for planforslagets negative konsekvenser for trafikksikkerheten på fv. 2522 i bompengerperioden 2025 – 2040, og mener ytterligere utredninger er nødvendig. Vi forutsetter at planforslaget suppleres med følgende dokumentasjon:

- Utredning og prognose som viser trafikkmengde og konsekvenser for fv. 2522 i bompengerperioden 2025 – 2040
- Utredning av trafikksikkerheten til gående og syklende langs fv. 2522 i bompengerperioden
- Beskrivelse av Kongevegen og det historiske vegmiljøet ved Ensby i tråd med vår merknad
- Utredning av mulig kontrollplass ved Ensby i alt. C1

Vi ser på alt. C0 fullverdig kryss ved Ensby som noe mer fordelaktig enn alt. C1 halvkryss ved Midtskog. Utover dette betrakter vi planforslaget som grundig og godt utredet iht. våre interesser.

Statens vegvesen Transport og samfunn
Med hilsen

Hans Martin Asskildt
seksjonssjef

Skappel Tone Tidemand

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: 12.05.2020
Saksref: 201903458-19
Deres ref.: 18/2465-87
Side: 1 / 2

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

Øyer kommune - Uttalelse ved høring/offentlig ettersyn reguleringsplan for Storhove - Øyer PlanID 201809

Vi viser til brev fra Øyer kommune datert 26. mars.

De søndre fire km av planstrekningen gjennom Øyer ligger parallelt med Dovrebanen. Nord for denne delen av strekningen ligger Dovrebanen på motsatt side av Lågen. Våre merknader er derfor knyttet til søndre del av planstrekningen for ny E6 gjennom Øyer.

Langs deler av traseen ligger framtidig E6 nært Dovrebanen. Dette stiller særskilte krav til gjennomføring av tiltak, og krever tett samarbeid – slik det også framgår av plandokumentene. Av hensyn til jernbanen kan det se ut som alternativ C0 er best av de to alternativene.

I revidert planforslag er viltgjerder 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 mener dette er en hensiktsmessig løsning, og 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 gjerder etter jernbaneloven § 10.

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 jernbanens stabilitet eller annen skade på jernbanen.

På side 54 i planbeskrivelsen er jernbanens kryssing av Sagåa omtalt som en utfordring. Det ble etablert ny kulvert her i 2015, og vi ber om at det kontrolleres om teksten i planbeskrivelsen er basert på situasjonen før kulverten ble skiftet. Hvis ikke må dette følges opp spesielt videre.

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, herunder utforming av eventuelle nødvendige avbøtende tiltak.

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. Tiltakshaver må ha eierskap til og ha ansvar for fremtidig drift og vedlikehold av sine 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:

ØYER 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
WEB www.dirmin.no

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

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

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

NY FØRSTEGANGSBEHANDLING DETALJREGULERINGSPLAN FOR E6 STORHOVE - ØYER

Vedlegg:

1. KST-sak 115/19
2. Plankart C0 10.03.2020
3. Plankart C1 10.03.2020
4. Plankart RS01, 10.03.2020 for C0
5. Plankart RS01, 10.03.2020 for C1
6. Planbestemmelser 10.03.2020
7. Planbeskrivelse, 10.03.2020
8. Temakart Øyer kommune, 28.02.2020
9. E6 Storhove – Øyer, KU Landskapsbilde. 16.08.2019
10. E6 Storhove – Øyer, KU Naturmangfold. 16.08.2019
11. E6 Storhove – Øyer, KU Naturressurser. 16.08.2019
12. E6 Storhove – Øyer, KU Friluftsliv / by- og bygdeliv. 16.08.2019
13. E6 Storhove – Øyer, KU Kulturarv. 16.08.2019
14. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport ROS. 16.08.2019
15. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport anleggsgjennomføring. 28.02.2020
16. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport massedisponeringsplan. 28.02.2020
17. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport estetisk oppfølgingsplan. 28.02.2020
18. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport støy. 28.02.2020
19. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport ytre miljø (YM-plan). 28.02.2020
20. E6 Storhove – Øyer, Prissatte konsekvenser. 16.08.2019
21. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport trafikk og trafikksikkerhet. 16.08.2019
22. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport lokal og regional utvikling. 16.08.2019
23. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport luftforurensing. 16.08.2019
24. Rapport Skred AS, 08.02.2019
25. Rapport Skred AS, 12.03.2019
26. Notat Skred AS, 28.02.2020

Vedlegg med **grønn** skrift er endret etter sist behandling i Øyer kommune, eller er helt nye.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Tegningshefte 16.08.2019
- Fagrapport prissatte konsekvenser, datert 16.08.2019
- Støykart for C0 og C1 samt nullalternativ med og uten støyskjerm målt i 1,5 og 4 meters høyde, datert 28.02.20
- Varsel om oppstart, datert 19.02.19
- Oppsummering høringsuttalelser fra Lillehammer sitt første offentlige ettersyn 28.02.2020

Sammendrag:

Øyer kommune har på nytt mottatt planforslag for detaljreguleringsplan for E6 Storhove – Øyer etter at kommunestyret behandlet det forrige planforslaget i oktober 2019. Planforslaget legger til rette for 4-felts motorveg på strekningen fra Øyer grense til Hunderfossen. Nytt er at fv. 2522 er innregulert med en hensynssone for båndlegging, jf. pbl § 11-8 [3] d). Båndleggingen er gjort for å sikre at det kan realiseres en gang- og sykkelveg langs fv. 2522

Kommunedirektøren finner at planforslaget har en tilstrekkelig kvalitet for å kunne legges ut til første gangs høring/offentlig ettersyn.

Saksutredning:

Kommunedirektøren legger til grunn at samlet saksfremstilling for forrige behandling, KST-sak 115/19, danner grunnlag for bakgrunnskunnskap til dette saksfremlegget. Saksframlegget er vedlagt.

Siden forrige politiske behandling er mye av materialet omarbeidet. Omarbeidingen har både vært etter innspill fra Øyer og Lillehammer kommuner, men også på bakgrunn av regionale myndigheters merknader og innsigelser til planforslaget i Lillehammer kommune.

Alle plandokumenter som er datert i 2019 inneholder beskrivelser av alle alternativer som i 2019 var til vurdering. I planmaterialet fra 2020 er det forsøkt å sortere slik at alternativer som ikke er arbeidet videre med, har fått en underordnet plass i dokumentene eller er tatt ut.

I det videre omtales kun forhold som dekkes av plankartene C0 og C1.FORSLAGSSTILLER:

Detaljreguleringsplanen fremlegges for kommunal behandling av Asplan Viak AS på vegne av Nye Veier AS.

Asplan Viak har videreført og evt. supplert plandokumenter som opprinnelig ble ført i pennen av COWI AS.

Planstatus i området fremgår av planbeskrivelsen.

PLANENS FORMÅL:

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere firefelts motorveg fra Øyer grense i sør til Hunderfossen i nord.

PLANPROSESS – MEDVIRKNING:

Tidligere medvirkning fremgår av KST-sak 115/19. Etter at Lillehammer la ut planmaterialet til offentlig ettersyn, og fikk flere innsigelser fra regionale myndigheter, har det vært utstrakt dialog med offentlige myndigheter og kommunene for å finne gode løsninger på innsigelsesgrunnlaget. Det har ikke vært noe mer medvirkning med allmenheten.

OM PLANFORSLAGET:

Planforslaget er svært omfattende. To alternative plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og ROS-analyse, en rekke KU-rapporter og temarapporter. I tillegg har det i sluttfasen blitt utarbeidet plankart for fareområdet sør i planen.

Planbeskrivelsen gir en helhetlig beskrivelse av tiltaket og en sammenfatning av konsekvensutredningene og temarapportene. Det vises til denne for å få en viss oversikt over planforslaget. Det vil være for omfattende å beskrive alle plandokumentene i saksframlegget, så under følger en kort sammenfatning av de mest sentrale temaene.

Planavgrensningen

Planavgrensningen inkluderer vegarealet, samt tilgrensende arealer i ulik utstrekning. Noe av sidearealene er regulert til varige deponiområder for anleggets masseoverskudd. Nytt er at også fv. 2522 (tidligere fv. 312) er inntatt i plankartene med en hensynssone for båndlegging, jf. pbl § 11-8 [3] d). Nye Veier har til hensikt å regulere inn en gang- og sykkelveg på strekningen for å etterkomme politisk krav fra Øyer kommune.

Området som reguleres er vesentlig mindre, både i lengde og bredde, enn arealet som ble varslet ved oppstart. Plangrensen tar utgangspunkt i tiltaket, i tillegg til å ta med nødvendige arealer til rigg-, anleggs og deponiområder. Videre reguleres det inn et større område med faresone ras. For å få fleksibilitet i planen er det regulert inn annen veggrunn i tilknytning til vegformål.

Tiltaket

I Lillehammer kommune bytter E6 og fv. 2522 plassering i forhold til dagens situasjon. Dette medfører at fv. 2522 fra Øyer grense blir liggende på østsiden av E6. I Øyer kommune planlegges E6 som en breddeutvidelse av dagens E6 trase fra Ensby og nord til Hunderfossen. Veggen skal dimensjoneres for 110 km/t, og Statens vegvesens vegnormaler legges til grunn. Kryssløsning er den vesentligste forskjellen på plankartene. C0 har kryss på Ensby, med forslag til kontrollplass i tilknytning til krysset. C1 medfører at Ensbykrysset opphører og at et halvkryss etableres ved Midtskog, der det blir av- og påkjøringsramper for trafikk til/fra sørlig retning.

Endringer i formål

Planen gir noe fleksibilitet til entreprenøren når det gjelder lokalisering av midlertidige områder for rigg, anlegg og deponi i byggefasen. I nytt planforslag er det strammet inn hvor det kan anlegges permanente deponier og hvor det tillates knusevirksomhet. Det åpnes kun for knusevirksomhet sør i Tverrslaget og vest for E6 på Ensby, se # 202 og # 208 i plankartene.

Konsekvensvurdering (KU)

Det er gjennomført KU for planforslaget som inkluderer alternativer som ikke er videreført. De ulike alternativene som KU omtaler er A, B, C0 og C1. A og B vurderte strekningen fra Øyer grense til Mosåa. Disse alternativene ble forkastet. C0 og C1 har lik lengde men ulike kryssløsninger. KU-rapportene viser at ny E6 gir både positive og negative konsekvenser for ulike deltema, sammenlignet med dagens situasjon.

Alle KU-rapportene har relativt like konklusjoner for traséalternativene C0 og C1, foruten om KU-rapport for landskap. Ved et eventuelt halvkryss på Midtskog vil dette gi konsekvenser for det visuelle inntrykket, både med fjern- og nærvirkning.

Det er utarbeidet en ROS-analyse for planforslaget som vurderer sannsynlighet og konsekvens for ulike tema og foreslår avbøtende tiltak der dette ses som nødvendig.

Tematiske rapporter og planer

Det er i tillegg til KU laget en rekke temarapporter/fagrapporter. Noen av disse er reviderte til denne fremleggelsen.

Fagrapport støy beskriver skjerming av støyfølsom bebyggelse (boliger) med langsgående skjerming/voller langs vegen. Det foreslås skjerming (skjerm eller voll) i 4 og 5 m høyde. Der det ikke oppnås ønsket effekt med slike tiltak, må lokale skjermingstiltak vurderes. 3 boligeiendommer ligger i rød støysone uten skjermingstiltak i plankartet, og må gis lokale skjermingstiltak i hht. T-1442/16.

Fagrapport luftforurensning konkluderer at det ikke er boliger langs C0 og C1 alternativet i Øyer kommune som kommer over grenseverdier.

Fagrapport for lokal og regional utvikling viser at C0 og C1 er så godt som likestilt med hensyn til effekt på lokal og regional utvikling. Kryssløsning C1 vil avlaste lokalvegen ved at trafikk knyttet til hytteutvikling sør for Hafjell i liten grad vil kjøre på lokalvegen. Dette er positivt for myke trafikanter som benytter lokalvegen. Rapporten tar utgangspunkt i de arealformål som ligger i vedtatte planer.

Trafikkanalysen konkluderer med at vegen vil ha god kapasitet etter utbyggingen og at trafiksikkerheten vil øke. Valg av kryssløsning (C0 og C1), samt plassering av bom vil påvirke trafikken på lokalvegen.

Plan for ytre miljø (YM-plan) er omarbeidet på bakgrunn av innsigelser og dialog med kommunene. YM-plan omfatter alle forhold som er tilknyttet ytre miljø, inkludert tema som overvann, flom, skred, forurensning og andre potensielle miljøulempere. Flere av tiltakene i planen er trukket inn i planbestemmelsene.

Plan for massedisponering og -anleggsfasen viser forslag til hvordan masseoverskudd midlertidig og permanent kan løses, og hvordan man kan gjennomføre anleggsarbeidet. Plan for estetisk oppfølging setter krav til utforming av det visuelle inntrykket av veganlegget og sidearealene. Denne er også vesentlig omarbeidet på bakgrunn av innsigelser fra regionale myndigheter.

Nye veier sin anbefaling (s. 113) inntas under:

«Nye Veier stiller seg positiv til begge de forelagte planalternativene i Øyer kommune, alternativ C0 og C1, og lar det derfor være opp til Øyer kommune å velge det alternativet som bygger best opp om ønsket utvikling i kommunen. På et faglig grunnlag anbefales alternativ C1 i Øyer kommune, ettersom dette alternativet gir høyest samfunnsøkonomisk

nytte, minst ulemper for naboene langs fylkesvei 2522, lavest trafikkbelastning forbi skolene i Granrudmoen og etter gjeldende kommuneplan vil bidra best til den planlagte utviklingen i kommunen. Nye Veier ser samtidig kommunens behov for å tilrettelegge for en mulig framtidig utvikling av Ensby til næringsformål, og at alternativ C0 med kryss på Ensby vil åpne for flere muligheter enn det gjeldende kommuneplan legger opp til. Dette er vurderinger som faller inn under lokaldemokratiets oppgaver, og Nye Veier ønsker å støtte de veivalg lokaldemokratiet legger opp til.»

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunestyret vedtok i KST-sak 115/19 at planmaterialet kunne legges ut til offentlig ettersyn dersom det ble inntatt en rekke krav fremsatt da saken var til førstegangs behandling i oktober 2019. Nye Veier fant det vanskelig å innarbeide disse kravene uten ytterligere dialog med Øyer kommune, og saken ble satt noe på vent i påvente av regionale myndigheters reaksjon på planforslaget som Lillehammer kommune la ut til offentlig ettersyn. Planforslagene var i all hovedsak like for kommunene. Planforslaget i Lillehammer kommune ble møtt med innsigelser fra flere berørte regionale myndigheter.

Grunnen til at kommunedirektøren nå legger fram planforslaget til ny førstegangsbehandling er at kommunestyret hadde mange krav til elementer som skulle innarbeides i planmaterialet før offentlig ettersyn. Noen av kravene er imøtekommet, mens andre ikke er det. Kravene som ble vedtatt i KST-sak 115/19 er ikke inntatt her, men saksfremlegget er vedlagt. Under kommenteres kun de krav som ikke er imøtekommet. For å forankre planen i politisk nivå og evt. avklare om kommunens krav kan ansees som ivaretatt ønskes det at plan- og miljøutvalget tar stilling til planforslaget før utleggelse. Under beskrives de vedtatte politiske krav som kommunedirektøren ikke anser som fullt ut oppfylt. Kommunedirektøren er likevel av den oppfatning at planforslaget, uten å imøtekomme disse kravene, kan legges ut til offentlig ettersyn da de ansees svart ut av Nye Veier på en tilstrekkelig måte.

- Forsikring om at Granrudmokrysset opprettholdes
I planbeskrivelsen (side 30) beskrives noen fremtidsscenarioer for hvilke konsekvenser kryssvalgene kan ha i fremtiden. Her gis ingen konkret vurdering av hva et halvkryss på Midtskog vil medføre for fremtidig vurdering av Granrudmokrysset. Fra Midtskog er det ca. 4,4 km til Granrudmokrysset. Kommunedirektøren antar at et halvkryss ikke vil vektes på lik linje med helkryss, og at de 600 meterne som mangler for å tilfredsstille vegnormalenes krav til 5 km mellom kryssene kan omsøkes som et fravik fra standarden. Krysset på Granrudmoen antas å være tilstrekkelig sikret uavhengig av valg av kryssløsning i denne planbehandlingen.
- Innløsning av eiendommer som omkranses av deponier
I fremlagte planforslag er det flere eiendommer som er foreslått innløst. Dette gjelder eiendommer som berøres av permanente deponier og knusevirksomhet. Det foreslås ikke innløsning av eiendommer som omkranses av midlertidige deponier, eller der permanente deponier kun legges inntil en side av eiendommen. Videre er ikke eiendommene som i C0 alternativet omkranses av kontrollplass for E6-trafikk

foreslått innløst. Kommunedirektøren mener det er uheldig at disse ikke foreslås innløst, da kontrollplass ikke er forenelig med boligeiendommer innlemmet i kontrollplassen. Dette er formidlet til Nye Veier, men er ikke imøtekommet. At en eiendom omkranses av et midlertidig deponi samt varig deponi på en side, kan være akseptabelt.

- Viltgjerder som også sikrer fv. 2522 mot viltpåkjørsler
Det ble foreslått at det skulle lages sperre for vilt slik at jernbane, E6 og fylkesveg sikres mot viltpåkjørsler. Nye Veier fremfører at det vanskelig vil la seg gjøre å sikre fv. 2522, da denne har mange adkomster til boliger og -felt, samt samleveger fra Sørbygda. Kommunedirektøren støtter standpunktet, og fremholder at det er viktigst at E6 med 110 km/t og jernbanen sikres. Fartsgrensen langs fv. 2522, sammen med relativt oversiktlige vegforhold, understøtter at behovet ikke er prekært for viltgjerde.
- Spesifikke klima- og miljøkrav
Nye Veier har som overordnet mål å kutte klimagassutslipp med 40% i anleggsfasen og 75% i driftsfasen. De viser også til at firmaet har en sertifisering, CeeQual, og at entreprenøren også må være sertifisert for å kunne bygge prosjektet. CeeQual har også et premieringssystem, slik at gode valg for klima og miljø premieres. Nye Veier mener dette er en bedre måte å sikre klimagassreduksjon. Spesifikke krav, slik som Øyer kommune fremsatte, vil ikke være gjennomførbare. Kommunedirektøren mener de tiltak Nye Veier har for miljøet er så langt man kommer på dette.

Videre saksgang i planprosessen

Dersom plan- og miljøutvalget finner å kunne legge planforslaget ut til offentlig ettersyn og høring hos regionale myndigheter, vil det ligge ute til offentlig ettersyn og høring i 6 uker, med tillegg av påske. Etter den tid må Nye Veier bearbeide høringssvarene som kommer inn. Det tas sikte på sluttbehandling i kommunestyrets møte 18. juni 2020. For å kunne rekke dette, trengs det et ekstra møte i plan- og miljøutvalget i forkant av dette møtet, for å innstille til kommunestyret. En slik tidsplan er svært stram, og det fordrer at Nye Veier leverer det som må til. Kommunedirektøren har strukket seg langt for at dette skal gå så langt. Dersom det kommer vesentlige innsigelser vil denne tidsplanen ryke.

Planforslaget er komplekst. Kommunedirektøren 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. Kommunedirektøren forstår behovet for fremdrift, men er på den annen side også opptatt av at dette ikke skal gå ut over kvaliteten i planen og en god medvirkningsprosess.

Kommentarer til fremlagte planforslag

Deponi

Øyer kommune har hatt stort fokus på bruk av deponier og deres plassering i planområdet. I dialog med Nye Veier er planforslaget endret slik at det er begrensede områder for permanente deponier. Høyden på disse er også justert ned til å ligge på omtrent samme kotehøyde som fylkesvegen i området. I planbeskrivelsens kap. 6.18.2 vises illustrasjoner av

siktforhold mot deponiene på Ensby. Deponiet som kan være aktuelt for annen fremtidig bruk ved Ensby, skal kun tilføres masser som kan inngå i en fremtidig byggegrunn. Med dette legger kommunedirektøren til grunn at det ikke kan deponeres masser som må fjernes dersom arealet skal bebygges i fremtiden.

I bestemmelsene fremgår at deponering av masser permanent skal gjennomføres etter vedlagt fagrapport for massedisponering. I massedisponeringsplanen fremgår at det kan forventes forurensede masser og masser av syredannende bergarter. Slike masser kan kreve spesiell håndtering og deponering i tilrettelagte deponier. Det fremgår ikke av planmaterialet at det er tenkt at slike masser skal deponeres i Øyer kommune. Kommunedirektøren forventer at det deponeres kun rene masser i de permanente deponiene i Øyer kommune.

Ved en eventuell fremtidig annen bruk av vegens sidearealer vil alternative byggegrenser være en del av den aktuelle planprosessen. Eksempelvis kan dette vurderes i arbeidet med kommunedel for Øyer sør. Eventuelle nye næringsområder må videre detaljreguleres.

Kulturminner/Kulturmiljø

Pilegrimsleden fra Øyer kommune grense til Ensby blir omlagt i planforslaget. I dag følger leden fv. 2522 fra Fåberg. Siden leden blir omlagt i Lillehammer kommune vil det også være naturlig å finne en god trasé inn mot Ensby og kommunedirektøren mener planforslaget nå gir en god løsning. Pilegrimsleden foreslås omlagt slik at denne blir sammenfallende med Kongevegen der Kongevegen er registrert ved Ensby. Det har også vært viktig for kommunedirektøren at området rundt Kongevegen blir ivaretatt.

For å sikre kulturmiljøet rundt Kongevegen og leden har kommunedirektøren foreslått at det ikke er tillatt med midlertidig bygge- og anleggsområder øst for fv. 2522 mellom kommunegrensa og krysset på Ensby. Dette er ikke imøtekommet fra Nye Veier fordi det i CO alternativet kreves at adkomstvegen til Hundervegen 636 m.fl sørover legges om mot øst og legges helt inn til Kongevegen, som er kommunalt listeført kulturminne (ID-nummer 267116 i Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden). Kommunedirektøren synes det er uheldig at nærområdet rundt Kongevegen omarbeides, og vil avvente regionale myndigheters uttalelse før det tas stilling til om plankartet må endres.

Faresone

Det har vært mye diskusjon om det området i planen som er rasutsatt rett nord for kommunegrensa. Området består i dag av skog. Farefiguren i plankartet fortsetter sørover inn i Lillehammer kommune. Da Lillehammer kommune hadde planen til offentlig ettersyn ble det fremmet innsigelse til planbestemmelsene knyttet til dette området.

Nye Veier mener at risikoen for ras og skred reduseres tilstrekkelig ved å bevare eksisterende skog som skredsikring. Det foreslås til høringen to ulike alternativer 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.

ii. Underliggende formål er endret fra *LNFR* til *Annen veggrunn - grøntareal* for hele området som ligger under hensynssone ras og skred (H310_1). Bestemmelser tilknyttet *Annen veggrunn - grøntareal* åpner for stabiliserende tiltak – og dermed skredsikring.

Felles for begge alternativene (i og ii) følger også en bestemmelse for ras- og skredfare som 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.

Kommunedirektøren mener foreslåtte planløsninger for faresonen har klare svakheter.

For det første mener kommunedirektøren at det ikke er hjemmel i plan- og bygningsloven til å pålegge grunneier plikter for sikring av vegen, slik det legges opp til i bestemmelsene. Sikring av vegen mot skred står i direkte sammenheng med vegetableringen, 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. Kommunedirektøren 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 kommunedirektøren usikker på om verving av skogen er tilfredsstillende for å sikre vegen mot skredfare. Skogens tilstand er viktig i vurderingene rundt skogens skredsikringsfunksjon. Uttalelsen fra landbrukskontoret viser at skogen er ensaldret (samme alder på trærne) og er hogstmoden nå eller i nær fremtid. De fremfører også at uttak av skogen er vanskelig, men det må tas stilling til risikoen ved å la den bli stående kontra å hugge den.

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 Øyer 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. Et av disse er voll langs eksisterende traktorveg i Øyer kommune. Denne er i planforslaget foreslått til ny trasé for Pilegrimsleden. Mulig konflikt mellom disse forholdene fremgår ikke i plandokumentene.

Kommunedirektøren mener planforslaget verken tar høyde for landbrukskontorets påpekning om skogens beskaffenhet eller Skred AS sine faglige vurderinger om ytterligere tiltak for å redusere risikoen. Kommunedirektøren er ikke uenig i at det kan være fornuftig å bevare skogen i området, også i et naturmangfoldperspektiv. Kommunedirektøren er derimot i tvil om dette er et tilstrekkelig tiltak for å sikre veien mot ras og skred.

Kommunedirektøren har hatt et utstrakt samarbeid med Byplansjefen i Lillehammer kommune, på et generelt grunnlag, men spesielt med tanke på fareområdene som er på begge sider av kommunegrensen. I likhet med Byplansjefen stiller også kommunedirektøren seg også 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, etter vårt syn, ikke være detaljert i reguleringsplanbestemmelsene. Kommunedirektøren er opptatt av at ansvaret for sikring tilligger vegeier og ikke grunneier, og mener det bør ses på hvordan dette kan sikres i reguleringsplanen. Dette bør gjøres i samarbeid med NVE.

Før endelig planvedtak må bestemmelser og plankart være i overensstemmelse med behov for sikringstiltak, også sett i sammenheng med trasé for ny Pilegrimsled.

Støy

Med høyere fartsgrense og økende årsdøgntrafikk vil støy fra veg øke. Enkelte områder er vanskelig å støyskjermes. Det fremgår av plankart hvor det tenkes etablert støyskjerming.

Teknisk infrastruktur/ VA

Veganlegget vil komme i konflikt med eksisterende teknisk infrastruktur. Det er utarbeidet forslag til omlegging av deler av anleggene. Alle omlegginger skal godkjennes av Øyer kommune. Øyer kommune må også i dialog med Nye Veier evt. finne løsninger for fremtidige utvidelser og krysningspunkter for teknisk infrastruktur i veganlegget, se. pkt. 2.13 i bestemmelsene.

Parkering

Planforslaget legger opp til to nye parkeringsplasser, hhv ved Ensby og sør for Bruvoll som også inkluderer 15 plasser til sykkel. I C0 alternativet vil parkeringsplassene ha samme standard, mens i C1 alternativet vil den parkeringsplassen ved Ensby ha en lavere standard, da denne er tenkt å fungere som parkering for fiske og friluftsliv.

Grunnlagsdokumenter som er innlemmet i bestemmelsene

Estetisk oppfølgingsplan følger opp Nye Veier sin nasjonale Estetisk veileder (2018). Ved forrige offentlig ettersyn i Lillehammer kommune ble det fremmet innsigelse til denne planen. Bakgrunnen var at det for KDP for E6 la til grunn en annen veileder. På bakgrunn av denne innsigelsen er estetisk oppfølgingsplan vesentlig endret. Krav i estetisk oppfølgingsplan er innlemmet i planbestemmelsene. Estetisk oppfølgingsplan bør også suppleres med en omtale og føringer for utforming Pilegrimsleden, inkludert skilting.

Ytremiljøplan (YM-plan) er også vesentlig endret og krav er innlemmet i planbestemmelsene. YM-planer revideres for de ulike fasene i vegprosjektet. Det er inntatt i planbestemmelsene at revisjon av YM-plan skal videre føre krav og føringer gitt i YM-plan til arealplanen.

Kryssløsninger

Planbeskrivelsens s. 32-33 samt kap. 8.1 oppsummerer kryssalternativene og mulig økt trafikk på lokalvegnettet.

Bomsnittene i planalternativene vil kunne øke trafikken på lokalvegnettet. Trolig er det lokalt kjøremønster som vil utgjøre hovedtyngden av denne økningen. I tillegg vil endringer

av E6 i Lillehammer kommune kunne medføre at trafikken i Øyer sentrum øker. Økningen vil være uavhengig av bomsnitt, men utløst av enkel tilgang til detaljvarehandel nord for planområdet, i Øyer sentrum.

Et halvkryss på Midtskog vil kunne lede store deler av turisttrafikken sørfra utenfor lokalvegnettet, og dermed skjerme lokalvegen for mye trafikk. Dette må ansees som positivt. Halvkrysset vil kunne føre til at et mulig fremtidig næringsareal på Ensby ikke blir attraktivt på grunn av avstand til E6-kryss. Manglende påkjøring mot nord vil medføre økt trafikk i gjennom Øyer sentrum. Samtidig presiseres det i KU for landskapsbilde at denne kryssløsningen vil gi negative visuelle virkninger nært og fjernt. Det vil skape en visuell barriere inn mot Gudbrandsdalen.

Et helkryss på Ensby vil kunne legge til rette for et fremtidig attraktivt næringsareal vest for E6 ved Ensby. På grunn av bomsnittets plassering vil man måtte forvente økt trafikk på lokalvegnettet ved kryssløsning på Ensby. Et avbøtende tiltak for myke trafikanter vil være en gang- og sykkelveg mot Øyer sentrum.

Kommunedirektøren mener at begge kryssløsningene utløser behov for en gang- sykkelveg langs lokalvegen fv. 2522. I 2007 ble det i KDP inntatt fremtidig gang- og sykkelveg på strekningen og tiltaket ble lagt inn i utbyggingsprogrammet (2008) som et reelt behov for utviklingen av Øyer sentrum.

Gang- og sykkelveg

Fv. 2522 er innregulert frem til Måkerudgutua, og har fått en hensynssone som medfører båndlegging i påvente av tiltak etter plan- og bygningsloven. I overensstemmelse med Øyer kommune skal Nye Veier regulere en gang- og sykkelveg på strekningen. Opparbeidelse av gang- og sykkelvegen skal være ferdig før ny E6 kan tas i bruk.

Konklusjon:

Kommunedirektøren mener planmaterialet vurderer de elementer som er vesentlige for konsekvensene av planinitiativet. Videre er det positivt at det er blitt utredet flere alternativer som har endt opp i to plankartforslag.

Kommunedirektøren mener planmaterialet har tatt opp i seg de forventninger som ble vedtatt i KST-sak 115/19. De elementer som ikke er tatt hensyn til, mener kommunedirektøren at Nye Veier har svart ut på en fornuftig måte.

Kommunedirektøren er opptatt av å finne gode og fremtidsrettede løsninger som tjener Øyer kommune og bygger opp under de mål som er satt i kommuneplanens samfunnsdel.

Kvalitetssikring gjennom prosess med høring, sammen med god politisk forankring, vil gi et solid plangrunnlag for utbyggingen. Kommunedirektøren anbefaler at planen sendes på høring/offentlig ettersyn.

Dersom det ikke kommer inn vesentlige merknader som danner grunnlag for å endre standpunkt, mener kommunedirektøren at utbygging etter CO alternativet vil være å foretrekke. Vedtaket skal fattes av kommunestyret i en sluttbehandling.

Om hensynssone for båndlegging, jf. pbl § 11-8 [3]d)

Det har vært dialog mellom ordfører og prosjektdirektør i Nye Veier om fremdrift på planprosessen for E6 og muligheten for å regulere og bygge en gang- og sykkelvegløsning fra Ensby til Måkrudgututa. I planbestemmelsene til E6 er det i rekkefølgebestemmelsene satt krav til at regulert gang- og sykkelvegløsning på denne strekningen skal være bygget før ny E6 tas i bruk.

En planprosess kan ta lang tid. Vanligvis vil en planprosess minst vare i 6 mnd fra oppstart til sluttvedtak. Dette medfører at det kan være vanskelig å få utarbeidet et planforslag for en ny gang- og sykkelveg på strekningen før plan for ny E6 tas til sluttbehandling. Spesielt dersom plan for E6 ikke trenger flere offentlige ettersyn, eller at det fremmes innsigelse til planforslaget. Slike elementer vil trekke planprosessen ut i tid.

Dersom E6-planen kommer til sluttbehandling i juni 2020, slik Nye Veier ønsker, vil ikke kommunen kunne ta stilling til reguleringsplanen for gang- og sykkelvegløsningen før vedtak av E6-planen. Plan- og miljøutvalget må ta stilling til om dette er akseptabelt.

Plan- og miljøutvalget må ta stilling til om de ønsker å fremføre hvilke forventninger til standard som tiltaket skal ha og hvordan dette skal synliggjøres.

Kommunedirektøren mener det bør i all hovedsak tilstrebes å få bygget en gang- sykkelveg med bredde 2,5 m med grøft som skiller tiltaket fra kjørevegen. Kun der dette ikke lar seg gjøre kan andre løsninger aksepteres.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-11 legges forslag til detaljreguleringsplan for E6 Storhove -Øyer med:
 - a. planbeskrivelse, datert 10.03.2020
 - b. planbestemmelser, datert 10.03.2020
 - c. plankart for C0, datert 10.03.2020
 - d. plankart for C1, datert 10.03.2020
 - e. plankart for C0, merket RS01, datert 10.03.2020
 - f. plankart for C1, merket RS01, datert 10.03.2020
 - g. ROS-analyse, datert 16.8.2019

samt konsekvensutredninger, fagrapporter, støykart, temakart og tegningshefte legges ut til høring/offentlig ettersyn med følgende endringer.

Pkt. 3.3 a)

Nytt avsnitt inn etter det som allerede står i a)

For eksisterende boligeiendommer i L1-områder skal det ved søknad om dispensasjon for etablering/utvidelse av bebyggelse ses hen til bestemmelser for

tilsvarende boligeiendommer i kommuneplan for Øyer 2018-2028 hva gjelder utforming av bebyggelse, utnyttingsgrad og byggehøyder.

Pkt. 4.5

Ordet «trafiksikkerhetstiltak» endres til gang- og sykkelveg.

Nytt avsnitt:

Gang- og sykkelveg skal bygges etter vegvesenets standarder, men kan på kortere strekninger ha annen løsning (vegbane skilt med autovern) der vegen går med sidebratt terreng og det vil medføre betydelige inngrep (strekningen mellom Måkrudgutua og Fossegården).

2. Kommunedirektøren gis fullmakt til å foreta oppdateringer, redaksjonelle endringer og endringer som følge av den politiske behandlingen i sakens dokumenter før planforslaget sendes ut på høring/offentlig ettersyn.

Ådne Bakke
Kommunedirektør

Anita Lurfald Vedum

Nye Veier AS
Vangsvegen 73
2317 Hamar

Dato: 16. april 2020

Andersstuguvegen i Øyer, støydempende tiltak ifb. utvidelse av E6 og Hundervegen

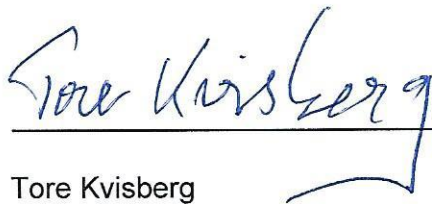
Ifb. forstående utbygging av E6/Hundervegen i Øyer Kommune, ønsker beboerne etter Andersstuguvegen fysisk støymåling av trafikkstøy. Denne bør gjøres ut fra dagens trafikkbilde over en viss periode, og ikke en teoretisk beregning. Målingen bør gjennomføres når det er mest trafikk på både E6 og Hundervegen. Det vil gi en reel måling av støynivået.

Skulle målingen vise at støynivået overstiger anbefalt støygrense, må det i prosjektet for utbygging av E6/Hundervegen legges støydempende tiltak for alle beboerne langs Andersstuguvegen.

Vi ber om å bli kontakt i forkant av støymålingen.

Med hilsen

Styret i Andersstuguvegen SA



Tore Kvisberg
styrets leder
Mobilnr. 482 14 073
Epost: tore.kvisberg@online.no



Trond Åge Reistad
styremedlem
Mobilnr. 974 80 990
Epost: treistad@bbnett.no



Hundervegen

Tyttebærskogen

Hundervegen

451

2522

Sørbygdsvegen

NYT LAGER 3

LAGER 2

LAGER 1

DEPOT
HALL

NYT LAGER

NYT LAGER

E6

SLAK
SYING

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
NETT: 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 inneklemt 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



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

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:

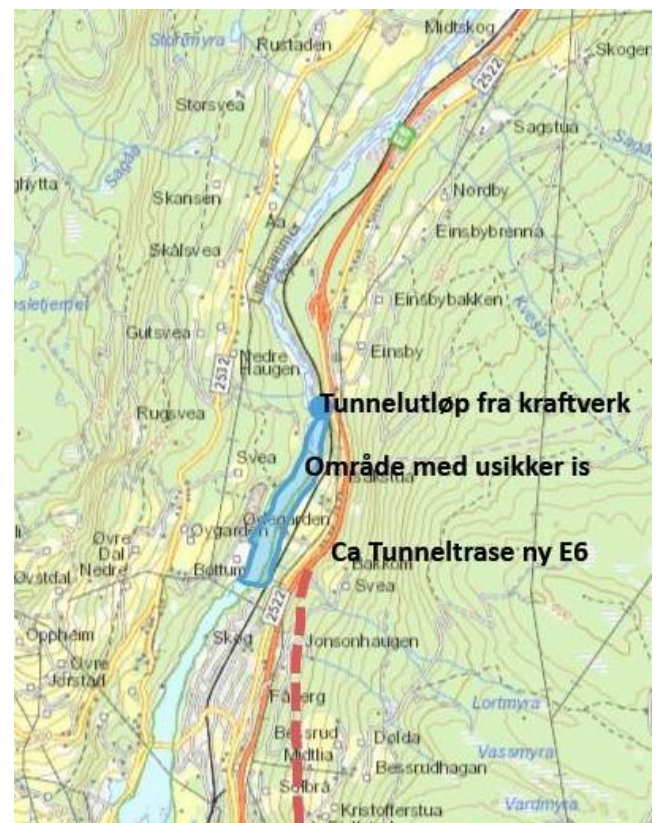
Undertegnede organisasjoner mener at dagens planer for ny E6 Storhove – Øyer vil være ugunstige i forhold til trekkmuligheter for vilt og fragmentering av viltets leveområder. Dette på grunn av enkelteffekter av- og sammenhengen mellom:

- 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



Naturvernforbundet
i Oppland

13. mai - 2020

Nye veier AS
Vangsveien 73
2317 Hamar
E-post: post@nyeveier.no

Øyer kommune
Kongsvegen 325
2636 Øyer
E-post: postmottak@oyer.kommune.no

HØRING / OFFENTLIG ETTERSYN AV REGULERINGSPLAN FOR E6 STORHOVE - ØYER (PLANID 201809)

På bakgrunn av utsendte høringsdokument ønsker vi å gi følgende høringsinnspill:

Vi fastholder at vi mener dette er et samfunnsøkonomisk ulønnsomt prosjekt med store negative konsekvenser for klima og naturmangfold. Vi mener halvkryss ved Midtskog er bedre enn et fulldelt kryss ved Ensby. Videre mener vi at det ikke må tilrettelegges for bilbasert handel ved å tillate næringsbygg inntil motorveien. Vi er derfor mot at 100 da frigis til næringsareal ved Ensby. Arealbeslag må reduseres mest mulig både i anleggsfasen og når veien er ferdig. Deponering av sprengmasse fra veiprojektet må skje på minst mulig naturskadelig måte.

Miljøproblemene vi står overfor har aldri vært mer alvorlige enn de er i dag. De siste rapportene fra både FNs klimapanel og FNs naturpanel viser oss hvor avgjørende det er at vi lykkes i både klima- og naturpolitikken. Disse utfordringene kan vi ikke lenger skyve foran oss. Vi trenger et krafttak for å kutte så godt som alle utslipp og samtidig bevare den sårbare naturen vår.

Transportsektoren er ansvarlig for betydelige belastninger på natur og klima. Sektoren er fortsatt en av de største bidragsyterne til Norges klimagassutslipp, den bidrar fortsatt til helseskadelig luft, og den er hovedkilden til støy og utslipp av mikroplast. Gjennom utbygging av infrastruktur bygges natur og matjord ned i høyt tempo, og ødeleggelse av natur gir også betydelige klimagassutslipp.

Ny teknologi er viktig for å begrense miljøproblemene fra transport. Men ny teknologi er ikke tilstrekkelig alene. Nedbygging av matjord og inngrep i natur påvirkes av infrastrukturens dimensjoner og linjeføring. Flere miljøutfordringer lar seg bare i liten grad dempe gjennom ny teknologi, som støy, svevestøv og utslipp av mikroplast.

Innfasing av ny teknologi tar også tid, noe som gjør at raske utslippskutt – som Parisavtalens mål krever – blir vanskelig. Videre viser livsløpsvurderinger et fortsatt betydelig klima- og ressursforbruk fra transportvirksomhet, tross ny teknologi.

Fortsatt trafikkvekst blir derfor problematisk. Det øker sektorens klimagassutslipp fra dag én, mens positive gevinster av teknologitiltak kommer seinere. Videre påvirkes alle de andre miljøutfordringene fra transport av trafikkveksten. Jo mer trafikk, jo vanskeligere blir det å dempe utfordringene tilstrekkelig. Og jo sterkere virkemidler trengs for å komme i mål.

Den norske rødlista viser at arealendringer er den største trusselen mot biologisk mangfold. I praksis er slik omdisponering av areal forbruk av naturareal. Det viktigste tiltaket for å stanse tapet av biologisk mangfold er å få kontroll med dette forbruket. Å fortette og gjenbruke natur som allerede er påvirket er blant de viktigste tiltakene. En bærekraftig utvikling har ikke rom for å forbruke naturarealer slik vi gjør i dag. Utbygde arealer er i praksis tapt som leveområde for mange av artene som levde der. En natur med mindre mangfold av arter og naturtyper er mer sårbar for miljøendringer, som for eksempel klimaendringer.

Alle vannforekomster må ha som hovedmål å være i minst like god økologisk tilstand i samsvar med målsetningene i vanndirektivarbeidet og ikke utsettes for nye tiltak som vil redusere denne. Vi vil etterlyse en vurdering av tiltaket i sammenheng med vanndirektivets §12.

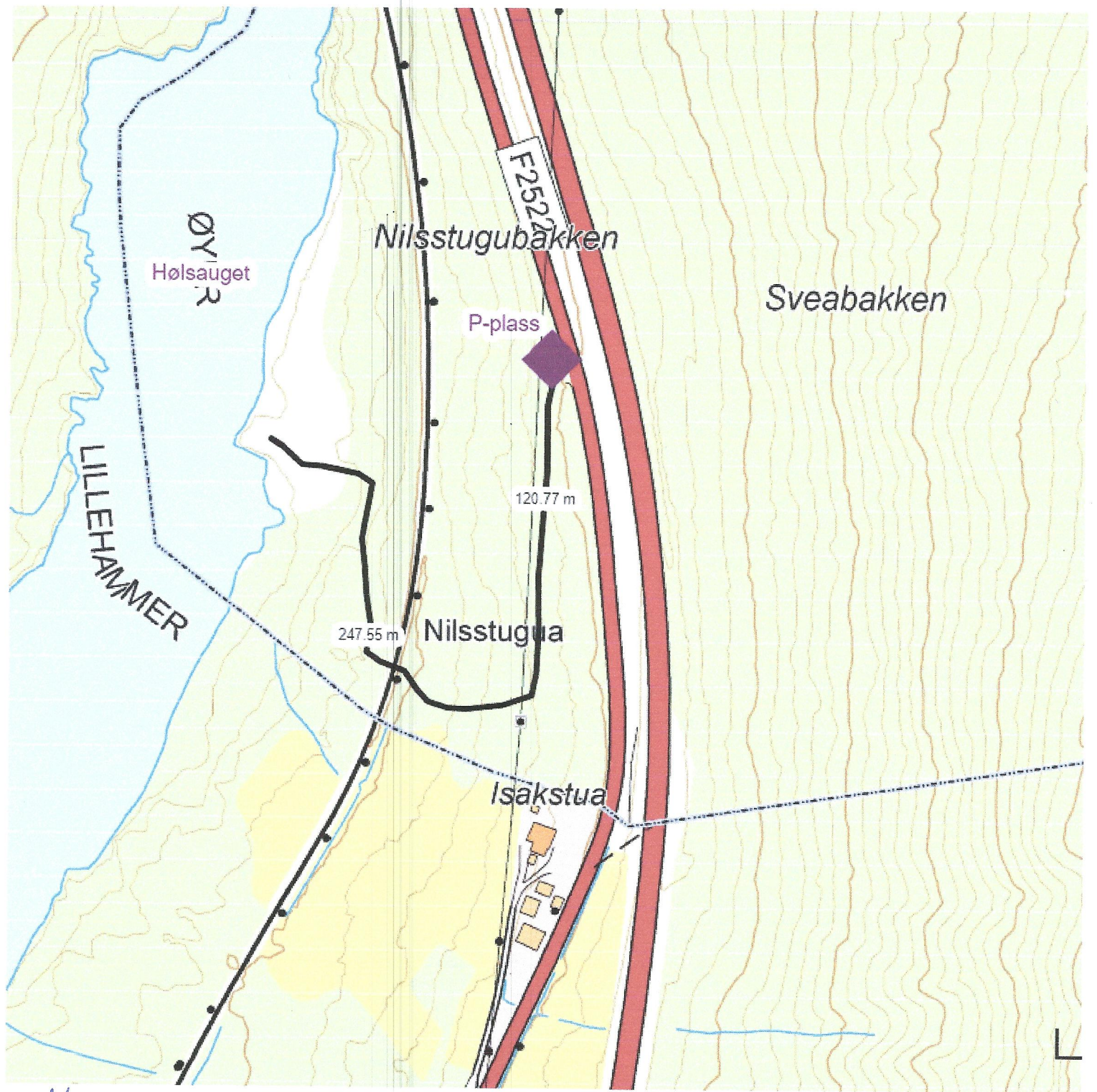
Med vennlig hilsen

Kjetil Bjørklund
Leder Naturvernforbundet i Oppland

Jon Opheim
Leder Norsk ornitologisk forening
Avd. Oppland

Kopi til av uttalelsen sendt til:
Fylkesmannen i Innlandet
Oppland fylkeskommune

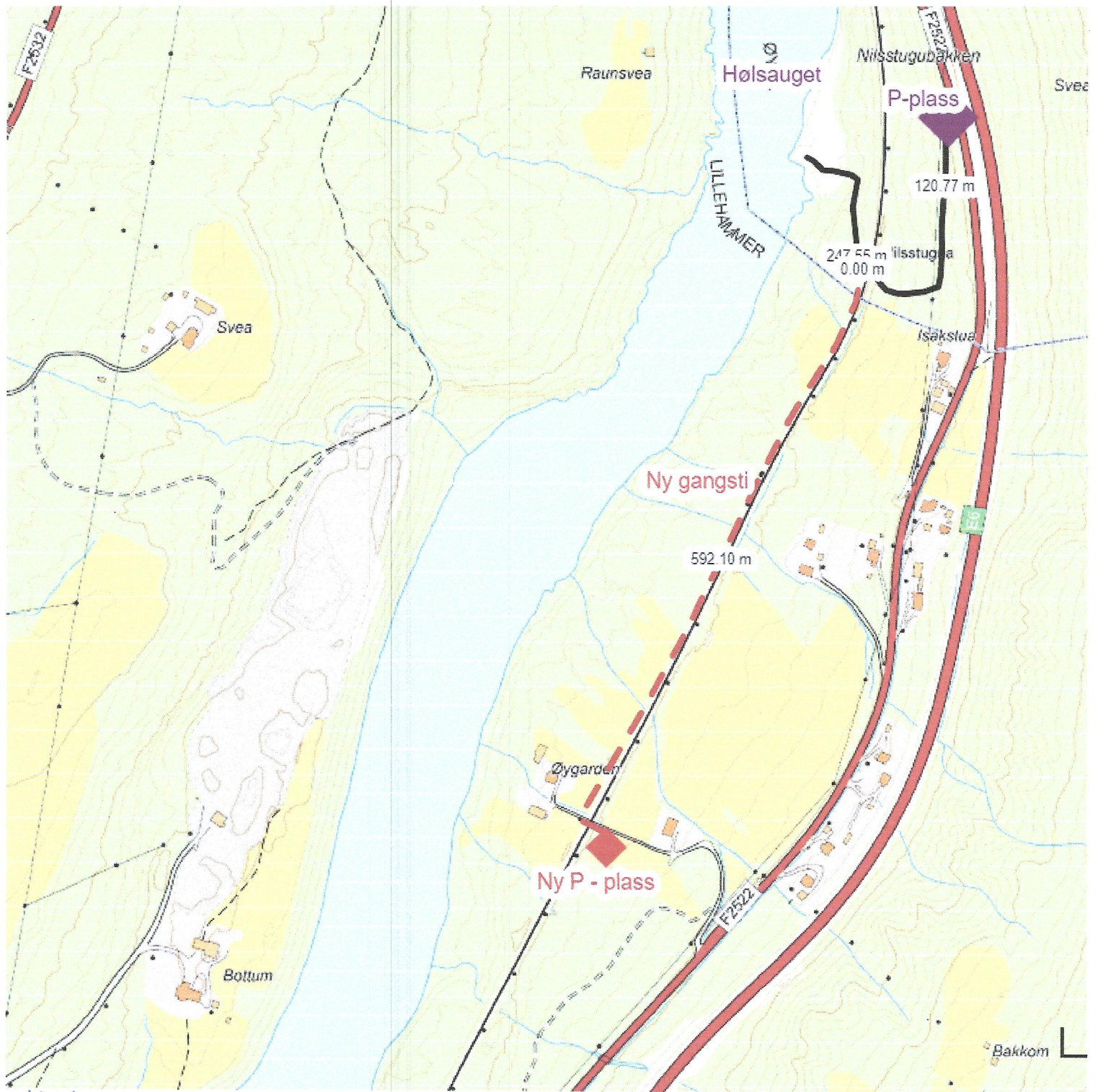
Adresse: c/o Bjørn Frøsaker, Markveien 48 a, 2840 Reinsvoll
Telefon: 948 88 551



Hølsaundet

◇ Eksisterende P-plass, 4-5 biler

— Dagens gangsti til Hølsaundet



Hølsaugget

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

Referat

| | |
|---------------------------|---|
| Dato: | 21.01.2020 |
| Type møte: | E6 Storhove-Øyer Dialogmøte om adkomst til Lågen |
| Sted: | Kirkegata 72, Lillehammer |
| Tilstede: | 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 |
| Ikke tilstede: | |
| Referent: | Harald Monsen |
| Arkiv: | |
| Offentlig/hjemmel: | |

| AGENDA | ANSV. |
|--|--------------|
| 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.



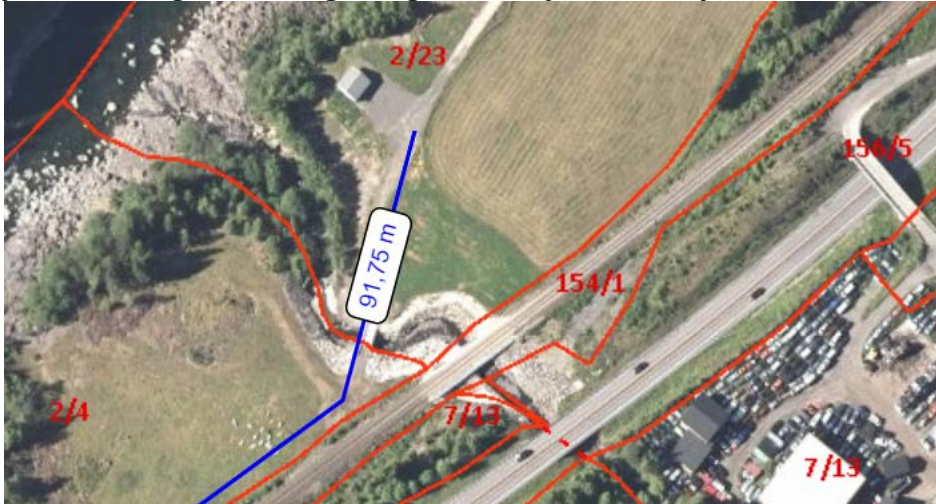
SAK 2: Jernbanebrua over Lågen

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

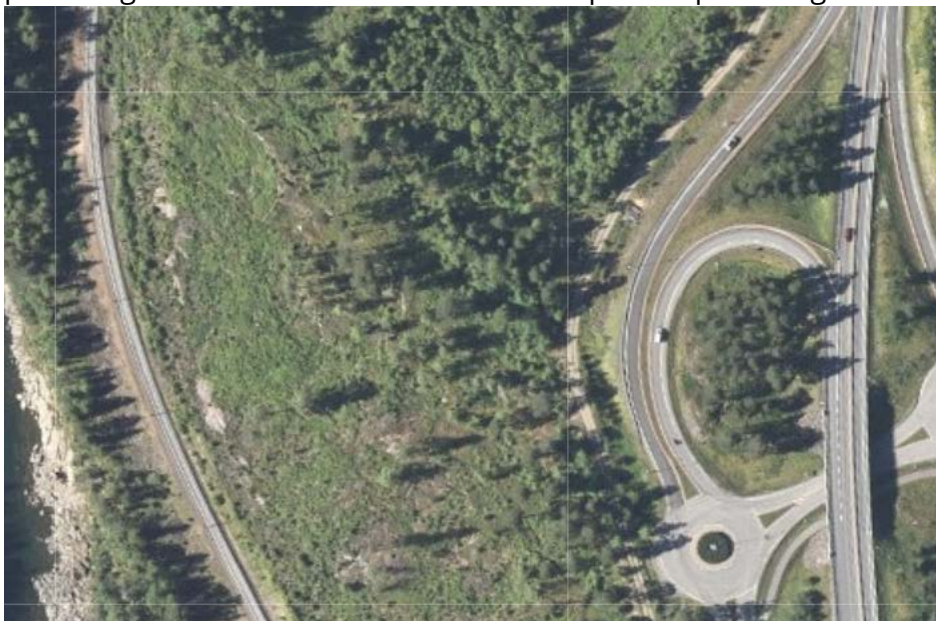
Behov for adkomst til Lågen mellom Midtskog og Ensby. Parkering kan være aktuelt ved kommunens pumpehus på Midtskog. Ca. 4-5 plasser. Kan det alternativt være mulig å legge en parkering mellom jernbanen og E6 ved Sagåa, og la folk krysse under jernbanen?



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

Øyer kommune
Kongsvegen 325

2636 ØYER

Deres referanse

Saksbehandler
Torstein Tjelde

Vår referanse
17/00075-11

Dato
28.04.2020

Høringsuttalelse - Reguleringsplan for E6 strekningen Storhove - Øyer

For Opplandskraft DA, som er eier og har konsesjon for Hunderfossen kraftverk, har vi følgende anmerkninger til planen som foreligger. Kraftverket ved Hunderfossen ble bygget i perioden 1960 - 1963 og produserer årlig ca. 640 GWh.

Informasjon om Hunderfossen kraftverk og avløpstunnelen fra kraftverket og ned til Hølsaugget i søndre del av planområdet er oversendt Nye Veier og det er avholdt befarings/møte hvor kraftverkets interesser og anlegg ble drøftet. Vi konstaterer at våre anlegg i fjellet under deler av planområdet ikke er omtalt eller vist i planmaterialet. Vi finner dette lite tilfredsstillende ettersom anlegget kan være sårbart for visse anleggsmessige arbeider.

Følgende punkter anmerkes spesifikt:

Avløpstunnelen fra Hunderfossen kraftverk krysser under Lågen ca. 600 m syd for dammen. Tunnelen krysser under E6 i liten vinkel i området Langsvea/Midtskog. Like syd for Ensbykrysset krysser igjen tunnelen under E6 og kommer ut i Lågen ved det vi kaller Hølsaugget. Tunnelen har et tverrsnitt på 130 m² og et spenn på 9,5 m. Ettersom dette er en vanntunnel er sikringsomfanget bestemt av kravet til arbeidssikring under tunneldriften. Etter 60 år antas at all arbeidssikring i tunnelen er uten virkning.

Lengdesnitt av tunnelen er oversendt Nye Veier. Ettersom plangrunnlaget ikke omfatter lengdeprofil av ny E6 har vi ikke grunnlag for å vurdere faren for at sprengningsarbeider på E6 kan utløse blokkfall eller ras i vanntunnelen. En slik vurdering bør inngå i planen og restriksjoner på sprengningsarbeider kan være et nødvendig avbøtende tiltak.

Dersom det vurderes at anleggsarbeider kan forårsake skader i avløpstunnelen må videre kritiske arbeider avtales med kraftverket. En hendelse i avløpstunnelen fra Hunderfossen kan i løpet av få minutter drukne kraftverket med fatale konsekvenser for de som oppholder seg i anlegget.

Dammen ved Hunderfossen er bygget tidlig i 1960-årene. Over tid har det vist seg at mineraler i betongtilslaget i dammen har medført problemer med AAR og tilhørende følgeskader. Dammen vedlikeholdes i dag slik at omfanget av skader fra AAR kompenseres. En eller annen gang frem i tid vil en ny dam være aktuell, og en slik dam vil naturlig bli bygget like nedstrøms den eksisterende. Dammens anslutning mot øst vil kreve at det føres en betongtetting inn mot fjell til kote 173,5 (NVE). Uten tilgang til grunnundersøkelser kan det ikke konkluderes med om planlagt ny E6 vil hindre en slik avslutning av dammen mot øst. Vi er kjent med at Nye Veier har utført slike grunnundersøkelser og ber om at vår problemstilling avklares i planen.

Erfaringer fra store flommer i Lågen tilsier at skråningen fra eksisterende E6 umiddelbart nedenfor dammen er utsatt for utvasking og ras ved stor vannføring. Dette kan delvis avhjelpest ved valg av luker. I ekstreme situasjoner er alle lukene åpne og slik utvasking kan ikke hindres av oss.

Adkomsttunnelen til Hunderfossen kraftverk har påhugg ca. 350 m nedenfor dammen - på vestsiden av Lågen. I flomsituasjoner med vannføring over ca. 2000 m³/s stenges portalbygget med et bjelkestengsel for å unngå at vann kommer ned i kraftverket. Det er derfor en absolutt forutsetning at ny E6 på ingen måte endrer strømningsarealet i elva slik at stuvingseffekter kan gi høyere vannstand under flom nedstrøms dammen enn det vi har nå.

Kraftverket ved Hunderfossen er klassifisert og underlagt beredskapsforskriften. Ved videre planlegging ber vi om at tunneltraseen kun vises på kartene i de områdene tunnelen krysser under anleggsområdet. Vi gjør videre oppmerksom på at alle våre tegninger og høydeangivelser for anlegget ved Hunderfossen er gitt i NVEs høydesystem. Dette systemet avviker fra NN54 og NN2000.

Med vennlig hilsen
Hafslund E-CO Vannkraft Innlandet AS

Stig Morten Løken
Daglig leder

Torstein Tjelde
Vassdragsteknisk ansvarlig

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

Kopimottakere:
Roger Jenshus, Nye Veier AS

NB! Ved svar på dette brevet benyttes referanse: **17/00075-11**

Offentlig ettersyn / høring av forslag om detaljreguleringsplan E6 Storhove – Øyer

Viser til detaljreguleringsplan for E6 Storhove – Øyer som er lagt ut til offentlig ettersyn og ønsker med dette å gi innspill knyttet til området rundt eiendommen 1/11. Området er omtalt i Tor Ihles Bygdabok for Øyer som «*sjølve huguportal'n åt heile dalføre. Både geologisk og topologisk kan ein sigja: her tek Gudbrandsdal'n til*». Området er viktig for både kommunen og dalen nordover som selveste Gudbrandsdalsporten og dette potensialet må ivaretas.

Valg av kryssløsning / næringsetablering

Valg av planalternativet kjent som C0 er av stor betydning ved etablering av næringsvirksomhet på arealene på begge sider av traseen nordover fra Ensbykrysset slik det er uttrykt et tverrpolitisk ønske om. Nærheten til av- og påkjøring til E6 vil avlaste næringstrafikk på fylkesvei 2522 som ved valg av C1 for nordgående trafikk vil måtte gå gjennom et belastet Øyer sentrum. Jeg anmoder derfor om at dette vektlegges og at alternativ C0 blir valgt som løsning og dermed bidrar til å lette etableringen av sårt trengte næringsarealer og arbeidsplasser i Øyer kommune.

Konkrete kommentarer til planbestemmelsene

Ad punkt 2.13

- Det må anlegges trekkerør for infrastruktur som VA, EL og TBK under ny veg mellom arealene på øst og vestsiden av E6 ved Ensby.

Ad punkt 5.3, underpunkt f)

- Rundkjøring på vestsiden av E6 ved Ensby må utformes og etableres med atkomstveg slik at den er anvendelig for trafikk til fremtidig næringsareal.

Med vennlig hilsen



Per Arne Ensby
Hundervegen 625
2636 Øyer
Epost: per.arne@ensby.no