

Notat til saksfremlegg E6 Roterud - Storhove

Datert 11.01.22

Innhold

1. Kort om planforslaget.....	3
2. Planprosess.....	4
3. Fakta og vurdering – tematisk gjennomgang.....	4
3.1. Kryss Storhove og adkomst Vormstugujordet.....	4
3.2. Hovemoen	5
3.3. Bru over Lågen.....	8
3.4. Kryss Øyresvika.....	9
3.5. Kryss Vingrom.....	9
3.6. Friluftsliv og strandsone	10
3.7. Trafikksikkerhet	14
3.8. Støy.....	15
3.9. Landskap.....	17
3.10. Klimavennlig materialbruk.....	17
3.11. Dyrka mark	18
3.12. Kulturminner og kulturmiljøer.....	18
3.13. Flom	19

1. Kort om planforslaget

Formålet med reguleringsplanen er å detaljregulere firefelts motorveg for strekningen Roterud - Storhove. Sammen med reguleringsplan Storhove - Øyer, vil reguleringsplanen gi sammenhengende firefelts E6 gjennom Lillehammer kommune.

Planforslaget er omfattende, og inneholder en rekke konsekvensutredningsrapporter og temarapporter, i tillegg til plankart, bestemmelser og planbeskrivelse. Planbeskrivelsen gir en helhetlig beskrivelse av tiltaket, og en sammenfatting av konsekvensutredningene (KU) og andre utredninger. Det vises i hovedsak til denne for å få en oversikt over planforslaget.

Det er utarbeidet planforslag for to alternativer.

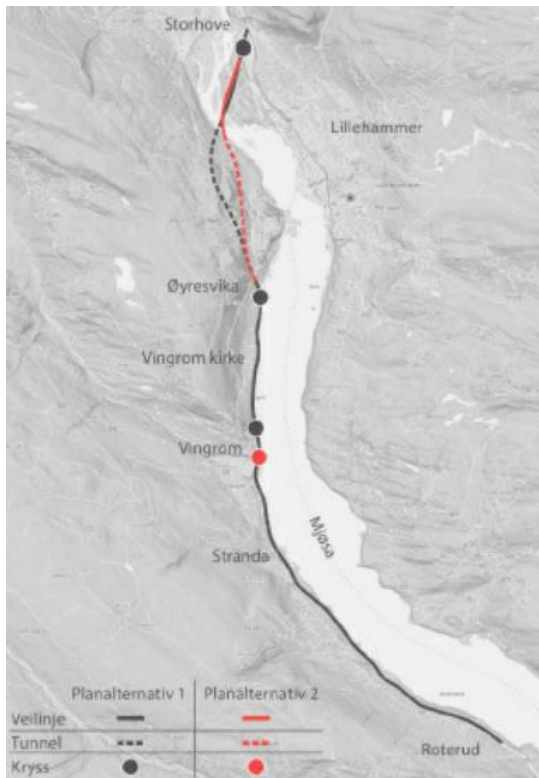
Planalternativ 1 inneholder justerte løsninger som har kommet frem under arbeidet med reguleringsplanen, og er Nye Veiers anbefalte løsning. De justerte løsningene er:

- Nytt kryss i Vingrom, nord for Vingrom sentrum
- Justert veglinje, mellom Øyresvika og Storhove
- Betongkassebru over Lågen

Planalternativ 2 inneholder kommunedelplanens løsninger med:

- Vingrom kryss midt, plassert ved dagens kryss
- KDP-linje fra Øyresvika til Storhove
- Fritt frembygg bru over Lågen

Plankart for planalternativ 1 tegner ut hele planområdet fra Gjøvik grense i sør til Storhove i nord, inkludert de justerte løsningene. Plankart for planalternativ 2 inneholder kun KDP-løsning for Vingrom kryss midt og linjeføring mellom Øyresvika og Storhove, inkl. fritt frembygg bru over Lågen. Løsningene i planalternativ 2 kan vedtas uavhengig av hverandre.



Figur 1. Planalternativ 1 vist med svarte linjer, og er planalternativet som er anbefalt av Nye Veier. Planalternativ 2 er vist med røde markeringer i kartet, og tilsvarer kommunedelplanens løsninger i sin helhet.

2. Planprosess

Oppstartsmøte for detaljreguleringsplanen ble avholdt 06.05.19. Det ble utarbeidet felles planprogram for reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og reguleringsplan for avlastet E6 Øyresvika – Storhove, som ble sendt på høring samtidig med varsel om planoppstart. Planprogrammet ble fastsatt i kommunestyret 28.11.19.

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen har det vært behov for å justere planområdet. Det er derfor i flere omganger varslet utvidelse av planområdet, senest høsten 2021.

Planforslaget for reguleringsplanen ble sendt inn til 1. gangs behandling 26.03.21, og diskutert i regionalt planforum 20.04.21. Reguleringsplanen ble behandlet av planutvalget 14.06.21 og kommunestyret 17.06.21. Reguleringsplanen lå ute til offentlig ettersyn i perioden fram til 05.09.21. Etter offentlig ettersyn er merknader gjennomgått, og nødvendige endringer i planmaterialet er innarbeidet. Det har også vært flere møter med regionale og statlige myndigheter med bakgrunn i merknader og innsigelser til planmaterialet. Alle endringer i kart og bestemmelser, samt ytterligere utredninger fra 1. gangs høring til politisk behandling framgår av planmaterialet, se vedleggsliste i saksframlegget. Planbeskrivelse (vedlegg 6) kap. 0 oppsummerer endringene i kart og bestemmelser. Vedlegg 11 omtaler forslagsstillers utsvarelse av innsigelsene.

3. Fakta og vurdering – tematisk gjennomgang

3.1. Kryss Storhove og adkomst Vormstugujordet

Nytt kryss ved Storhove blir ny hovedavkjøring til Lillehammer og eneste fullverdige kryss til Lillehammer by. Til 1. gangs politisk behandling var det konsekvensutredet to kryssløsninger ved Storhove, kryss midt og kryss nord. Det ble kun lagt fram kryss midt av hensyn til bl.a. anleggsgjennomføringen. Denne kryssløsningen gjenbraker i liten grad dagens veganlegg. Kryss midt fremstår som en omforent løsning og det er ingen vesentlige merknader til denne løsningen eller til

at det ikke ble lagt ut andre alternativer til høring/offentlig ettersyn. Kommunedirektøren vurderer valg av kryss på Storhove som en løsning som ivaretar flest forhold på Storhove og i Hovemoen.

Det er kommet innspill til at adkomsten til Vormstugujordet er arealkrevende slik planforslaget forelå ved høring. Etter høring/offentlig ettersyn er det derfor utarbeidet et nytt forslag og det legges fram to alternativer for vegsystemet på vestsiden av ny E6 til 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Begge alternativene ligger i planalternativ 1. Alt. 1 er en videreføring av gjeldende regulering. Alternativet innebærer at dagens rundkjøring ved på- og avkjøringsrampene på vestsiden av E6 fjernes og det reguleres en rundkjøring hvor dagens adkomst til Gausdal Landhandleri ligger, med egen arm opp til Vormstugujordet. Alt. 2 innebærer at dagens vegsystem i stor grad videreføres. Det foreslås å regulere et T-kryss som adkomst til virksomhetene vest for fylkesvegen (Gausdal Landhandleri osv.) slik som dagens etablerte løsning og en rundkjøring med arm til Vormstugujordet ved rundkjøring hvor av- og påkjøringsrampene til dagens E6 ligger. Kommunedirektørens foreløpige vurdering er at forslag til ny adkomst fra sør (alt. 2) vil gi en bedre arealutnyttelse av Vormstugujordet.

Vormstugujordet er dyrka mark som skal omdisponeres til næringsarealer og det er derfor viktig med god arealdisponering. Begge alternativene vurderes å ivareta hensynet til kollektiv, samt hensynet til gående og syklende. Virksomheten på vestsiden av fylkesvegen vurderes å bli ivaretatt på en tilfredsstillende måte gjennom begge alternativer. I T-kryss for virksomhetene på vestsiden av fylkesvegen vil i utgangspunktet en rundkjøring være mer trafiksikkert. Det er imidlertid lav hastighet (60 km/t) gjennom krysset og trafiksikkerhet vurderes således å bli ivaretatt.

Vormstugujordet reguleres i tråd med kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby. Gausdalsvegen vest for ny kulvert er ikke en del av E6-utbyggingen, men reguleres etter kommunens ønske. NV har påpekt at etablering av ny rundkjøring (i begge alternativer) ikke er en del av E6-prosjektet og vil således ikke ta kostnaden med tiltaket. Kommunedirektøren er i utgangspunktet enig i denne vurderingen såfremt området ikke skal eksempelvis benyttes/fjernes midlertidig i anleggsfasen eller i permanent situasjon. Hvis det gjennomføres tiltak som innebærer at dagens vegsystem fjernes, forutsetter kommunedirektøren at området blir reetablert i tråd med gjeldende reguleringsplan.

3.2. Hovemoen

Ny E6 går gjennom Hovemoen og deler området i to. Til 1. gangs høring/offentlig ettersyn var det konsekvensutredet tre veglinjer gjennom Hovemoen og hvor det ble lagt ut to alternativer på høring, justert linje (planalt.1) og KDP-linja (planalt.2). Linjeføringen gjennom Hovemoen ses i sammenheng med ny bru over Lågen og dette omtales nedenfor (kap. 3.3). Gjennom Hovemoen berører ny E6 flere temaer og temaene er like for de ulike veglinjene.

Grunnvannsressurser:

E6 gjennom Hovemoen ligger over drikkevannsressursen til Korgen vannverk, samt berører område for mulig framtidig vannkilde på Balbergsøya. Kommunedirektøren mener det er viktig å ivareta og sikre grunnvannsressursene. NVE har innsigelse til at program for kartlegging og overvåking av grunnvannsforholdene mangler strakstiltak ved ev. avvik og uønskede hendelser. Bestemmelsen for sikring av drikkevannskilden er supplert med dette og innsigelsen vurderes således som løst. Med denne suppleringen og sammen med øvrige bestemmelser for grunnvannsressursene vurderer kommunedirektøren grunnvannsressursen som ivaretatt gjennom plankart og bestemmelser.

Næringsområder:

Det er kun sidearealene som er nødvendige for anleggsgjennomføringen av ny E6 som inngår i planforslaget. Disse sidearealene er regulert i tråd med intensjonene i kommuneplanen og kommunedelplanen til næringsformål, samt noe LNF-formål i søndre del av Hovemoen nær ny bru over Lågen. Det foreslås en byggegrense på 30 meter gjennom Hovemoen. I Hovemoen vil det etter regulering av ny E6 være både regulerte og uregulerte områder. Sidearealene til ny E6 og Hovemoen for øvrig bør ses på gjennom en helhetlig plan som ser på videre utvikling av næringsarealene. En helhetlig plan er omtalt i handlingsprogrammet til kommuneplanens arealdel og det er også tatt initiativ fra aktører i Hovemoen for å igangsette et slikt arbeid. Hovemoen er et viktig næringsområde både i dag og i framtiden. Kommunedirektøren vurderer det slik at de arealene som blir påvirket av anleggsgjennomføringen er ivaretatt gjennom planforslaget.

Direktoratet for mineralforvaltning har fremmet innsigelse til planmaterialet på grunnlag av manglende ivaretagelse av den regionalte viktige grusforekomsten i Hovemoen. Planbestemmelsene er endret etter høring og kommunedirektøren vurderer at gjennom endringene av bestemmelsene at innsigelsen er imøtekommet. Planbestemmelsene sikrer at grusressursen skal tas ut før annen næring kan etableres.

Kulvert under E6:

Det reguleres inn en kulvert like nord for dagens høgspenlinjer som vil knytte dagens boliger i Moshølen, etablert næringsvirksomhet og framtidige næringsarealer på vestsiden sammen med østsiden av ny E6. Vegsystemet for de framtidige næringsområdene i Hovemoen er ikke utredet. Dette bør etter kommunedirektørens vurdering gjøres som del av en helhetlig plan for Hovemoen, som omtalt ovenfor. Plassering av kulverten vil imidlertid legge føringer for framtidig vegsystem. Det er i planprosessen vurdert en annen plassering av kulverten, lenger sør. En plassering lengre sør vil bl.a. komme i konflikt med grunnvannsressursen og båndleggingssonen for framtidig transformatorstasjon (se nedenfor). Næringsaktører i Hovemoen har i forbindelse med høring/offentlig ettersyn kommet innspill om brukryssing istedenfor kulvert, med bakgrunn i bl.a. arealbeslag og HMS. Etter kommunedirektørens vurdering vil både kulvert og bru beslaglegge framtidige næringsarealer, men det er ikke gjort noen ytterligere vurderinger rundt alternativet med bru til 2. gangs høring/offentlig ettersyn, det er derfor vanskelig å si hvor stort arealbeslaget blir for dette alternativet, sammenlignet med kulvert. Et annet moment som er omtalt med kulvertens plassering er forholdet til gående og syklende. I praksis vil en kulvert med bredde på ca. 11,5 meter i utgangspunktet kunne ivareta alle trafikantgrupper i området, men det er uheldig å ha store kjøretøy og myke trafikanter i samme kulvert. NV har imidlertid ikke ønsket å avsette egne arealer i kulverten for gående og syklende, men innenfor bredden på kulverten skal det kunne avsettes tilstrekkelig arealer for myke trafikanter. Kulverten og tilhørende vegnett er regulert som kjøreveg. Både med bru og kulvert vil hensynet til gående og syklende bli utfordrende i driftsfasen av grusuttaket. At kjørevegen går i nærheten av etablert produksjonsområde kan avbøtes med sikringstiltak rundt dette området. Dette kan også bedre situasjon for gående og syklende i området. I framtidig situasjon hvor grusuttaket er ferdigstilt vil en kunne ivareta gående og syklende på en bedre måte.

Det er regulert inn et Y-kryss på vestsiden av kulverten for å ivareta uttak av grusressursen på den siden, men dette vurderes å ikke være en god løsning for permanent situasjon. Situasjonen som reguleres nå er permanent, men Hovemoen vil inntil grusuttaket er ferdigstilt være i endring. Gjennom dette planforslaget må en sikre adkomst til bebyggelse og næringsvirksomheten på vestsiden av ny E6, og dette blir således ivaretatt. Med bakgrunn i gjenværende grusressurser og årlig uttak vil det foregå uttak i Hovemoen i tiår før det er ferdigstilt og kan utnyttes til annet

næringsformål. Etter kommunedirektørens vurdering vil en kunne endre vegsystemet (sett bort fra plasseringen av kulverten) på et senere tidspunkt (eksempelvis gjennom helhetlig plan). Kulverten er plassert sentralt i Hovemoen og vil kunne betjene vestsiden av E6 både nordover mot ny avkjøring til Lillehammer og sørover mot søndre grense for framtidig næringsareal.

Det er i et høringsinnspill kommentert at vegen på vestsiden av kulverten har for bratt stigning. Ifølge NV er kjørevegen dimensjonert for de kjøretøyene som skal benytte vegen og er utarbeidet i tråd med gjeldende vegnormal. Kommunedirektøren gjør også oppmerksom på at når grusuttaket er ferdigstilt til nedre uttakskote og området er planert vil det bli relativt flatt.

Høgspent:

Det går flere høgspentlinjer i Hovemoen-området og over Lågen. Høgspent over Lågen og som ev. er knyttet til ny bru omtales nedenfor (kap. 3.3). I Hovemoen er det gjennom kommuneplanens arealdel og gjeldende kommunedelplan regulert båndleggings-/hensynssoner for høgspentanlegg til framtidig transformatorstasjon.

Forslag til ny trase for E6 ligger innenfor areal som er båndlagt for ny framtidig transformatorstasjon. NVE varsler derfor innsigelse til planforslaget inntil det er båndlagt tilstrekkelig areal for framtidig oppgradering av sentralnettet i området. NVE krever at det båndlegges 170 daa til dette formålet. Administrasjonen har sammen med NV vært i dialog med Statnett/NVE ift. innsigelsen og etter dialog viser det seg at området som ønskes båndlagt er på ca. 245 daa. Planområdet er utvidet etter høring/offentlig ettersyn og det er tatt inn båndleggingssone i tråd med Statnett og NVEs innspill til planarbeidet. Kommunedirektøren vurderer innsigelsen knyttet til båndlegging av 170 daa for framtidig infrastruktur som løst. Kommunedirektøren ønsker å poengtere at dette kun er en båndleggingssone og det vil være behov for detaljering av et slik anlegg før en kan si eksakt hvilke arealbehov som er nødvendig. En ønsker imidlertid å påpeke at Statnett må planlegge et arealeffektivt anlegg og at en således ikke båndlegger større arealer enn det som er nødvendig. Tilsvarende etablerte anlegg har et betydelig mindre arealbeslag enn det Statnett potensielt her legger opp til i Hovemoen. Kommunedirektøren mener det er viktig å sikre arealer for samfunnskritisk infrastruktur, men at en må se på å redusere dette arealet da det beslaglegger svært viktige næringsområder. Alternativt må det vurderes en annen plassering utenfor Hovemoen. Selv om båndleggingssona skulle forholde seg til de opprinnelige 170 daa som innsigelsen omtaler, har Statnett kommunisert at det er området i nordre del av båndleggingssona som er viktig å sikre. Området i søndre del består i hovedsak av LNF-område. Slik at en reduksjon fra ca. 245 daa til 170 daa ikke vil frigi næringsarealer. Det båndlegges også et mindre areal på Forsvarets eiendom. Området for eksisterende og framtidig ledningsnett som ikke reguleres gjennom EGRS ivaretas gjennom kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby og kommuneplanens arealdel. Området båndlegges etter energiloven og en ev. prosess for etablering av anlegget skal behandles etter dette lovverket. Kommunedirektøren forventer at kommunen involveres i en slik prosess. En potensiell ny transformatorstasjon innenfor det båndlagte området kan innebære at det må etableres nye adkomster til bl.a. Hovemoen gård og renseanlegget. Dette må ivaretas og sikres gjennom en ev. behandling etter energiloven.

NVE har også innsigelse til hvordan eksisterende ledningsnett er vist i plankartet. Plankartet og bestemmelser er revidert i tråd med NVEs innsigelse, og kommunedirektøren vurderer således denne innsigelsen som løst.

Midlertidig bygge- og anleggsområde:

Etter høring/offentlig ettersyn er planområdet i sørvestre deler av Hovemoen utvidet litt for å sikre tilstrekkelig areal for anleggsfasen. Sammen med tidligere anleggsbelte i dette område er utvidelsen for å få adkomst til anleggsområdet for brua og behov for areal til knusing av masser. Knusing av masser legges opp til i LNF-område omtrent der hvor det i dag er lagring av trevirke/flis. Anleggelse av knuseverk her, som støytredninger viser, utløser behov for støyskjerming av naturreservatet. Støyskjerming ivaretas gjennom gjeldende forskrifter og retningslinjer. Kommunedirektøren mener av hensyn til naturreservatet at en i større grad burde se på gjennomføring av knusing lenger inn i Hovemoen hvor slik virksomhet allerede er etablert. Det vil etter kommunedirektørens vurdering både kunne redusere anleggsbelte og fjerne en potensiell støykilde som kan påvirke naturreservatet. I tillegg til forskrifter og støyretningslinjer ivaretas støy i naturreservatet i sårbare tidspunkt gjennom øvrige bestemmelser.

3.3. Bru over Lågen

For kryssing av Lågen ble det før 1. gangs høring vurdert tre ulike veglinjer og tre ulike brukonstruksjoner. I tråd med vedtatt planprogram ble KDP-alternativet regulert, samt eventuelle andre anbefalte alternativ. Det ble lagt ut to alternativer på høring, justert linje med betongkassebru (planalternativ 1) og kommunedelpalinja med fritt frambygget bru (planalternativ 2).

Kryssing av Lågen har negative konsekvenser for alle temaer i konsekvensutredningen. I fagrapportene som foreligger kommer planalternativ 1 best ut, og kommedirektøren forholder seg til dette. Bru over Lågen er et komplekst område hvor mange fagområder berøres. Det trekkes spesielt fram hensynet til naturmangfold og naturreservatet. Det er varslet flere innsigelser til planalternativ 2 (fritt frembygget bru i KDP traseen). Statsforvalteren har innsigelser til alternativet av hensyn til naturmangfold og økologisk viktige funksjonsområder for fisk. I tillegg har Statens vegvesen på vegne av Nye Veier innsigelse til planalternativ 2 som følge av bl.a. kostnader, større negative konsekvenser for naturreservatet i anleggsfase og permanent situasjon, samt høyere klimagassutslipp. Kommunedirektøren støtter seg på de ulike fagetaters vurderinger av planalternativene og anbefaler derfor at kun planalternativ 1 (justert linje med betongkassebru) legges ut på 2. gangs høring.

Kryssing av Lågen forutsetter dispensasjon fra Forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat. NV har søkt om dispensasjon, men etter det kommunedirektøren er kjent med blir ikke søknaden behandlet før planforslaget blir lagt ut på 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Det er Statsforvalteren som er forvaltningsmyndighet og som behandler søknaden om dispensasjon. Det skal foreligge et vedtak i dispensasjonssaken før reguleringsplanen kan vedtas.

Bruløsningen over Lågen styrer veglinja gjennom Hovemoen. Begge bruløsningene innebærer at veglinjene blir liggende relativt sentralt i Hovemoen. Med rensedammen i midten vil justert linje ligge på østsiden og KDP-linja på vestsiden av denne. Forskjellen på de to veglinjene er størst i søndre del, og de går inn igjen i samme veglinje ved ny avkjøring til Lillehammer.

Statsforvalteren har innsigelser knyttet til ulike ledningsnett som det skal tilrettelegges for i ny bru, deriblant manglende bestemmelser for 22kV-linja som skal fjernes og legges i brua. Det er tatt inn bestemmelse for dette, samt rekkefølgebestemmelse som sikrer at før det settes trafikk på ny E6 mellom Øyresvika og Storhove skal eksisterende 22kV-linje tas ned og legges i brua. Statsforvalteren har også innsigelse til mangelfull utredning og sikring av avbøtende tiltak for kryssing av høgspent over Lågen. Etter høring er planmaterialet supplert for å vise hvordan dette kan gjennomføres. Kommunedirektøren vurderer informasjonen i framlagt dokumentasjon som tilstrekkelig og vurderer

innsigelsen som løst. Iht. bestemmelsene skal brua tilrettelegges for høgspent, og dokumentasjon i planmaterialet viser at kabling i brua er gjennomførbart skulle det bli en aktuell løsning. Eventuell omlegging av sentralnettet må behandles etter energiloven. NVE har varslet innsigelse til at arealet for ev. framtidig muffeanlegg på Trosset-siden er for lite. Hensynssonen for høyspenningsanlegg i kommunedelplanen er videreført og det reguleres ca. 110 daa for ev. framtidig muffeanlegg. Kommunedirektøren mener det er avsatt mer enn tilstrekkelig areal for et slikt muffeanlegg og forutsetter i en ev. detaljering av et slik anlegg at det ikke benyttes mer areal enn behovet tilsier. Gjennom endringer i planmaterialet vurderer kommunedirektøren innsigelsene fra Statsforvalteren og NVE som løst.

3.4. Kryss Øyresvika

Til første gangs behandling ble det konsekvensutredet $\frac{1}{2}$ kryss og $\frac{3}{4}$ kryss. Det er en forutsetning for kryss i Øyresvika at det skal være arealeffektivt. Dersom det kan etableres $\frac{3}{4}$ kryss uten at det medfører større arealbeslag enn $\frac{1}{2}$ kryss, kan den løsningen velges, iht. bestemmelsene i kommunedelplan. Konsekvensutredningen viser at $\frac{3}{4}$ kryss medfører et større arealbeslag enn $\frac{1}{2}$ kryss. Det er derfor regulert $\frac{1}{2}$ kryss. Kommunedirektøren mener at dette er i tråd med vedtatt KDP. Det er noen høringsparter som har framsatt et ønske om $\frac{3}{4}$ kryss ut fra et næringslivhensyn. Kommunedirektøren mener at kryss nord i Vingrom vil ivareta snumuligheten på tilstrekkelig måte. Mellom kryss nord i Vingrom (planalternativ 1) og kryss i Øyresvika er det ca. 4 km. Det vil ta ca. 2 min. ekstra å kjøre til Vingrom å snu og kjøre tilbake til Lillehammer. I tillegg vil arealbeslaget av $\frac{3}{4}$ kryss gå utover dyrka mark. Det er heller ikke aktuelt med videre utfylling i Mjøsa ut fra økologiske hensyn og geotekniske forhold.

Til informasjon omtales kryss Øyresvika i både avlastet E6 og E6 Roterud-Storhove. I avlastet E6 er krysset i Øyresvika en ev. kobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6, mens kryss Øyresvika i E6 Roterud-Storhove omhandler avkjøring fra ny E6.

3.5. Kryss Vingrom

Til første gangs behandling ble det utredet tre kryssløsninger hvor to ble lagt ut på høring, kryss midt og nord. Kryss nord er NVs anbefalte løsning. Kryssalternativet er plassert ca. 700 meter nord for dagens kryss i Vingrom ved Ullhammeren. Av- og påkjøring fra E6 skjer via rampe og to rundkjøringer, der vestlige rundkjøring er koblet på Vingromsvegen. Kryssalternativet innebærer omlegging av Burma- og Døsvegen, slik at disse får felles adkomst til Vingromsvegen. Kryssplasseringen medfører økt trafikk på Vingromsvegen fra Vingrom til Ullhammeren. Det er derfor regulert gang- og sykkelveg på strekningen. Med kryss nord skal dagens kryss i Vingrom saneres. Kryss midt ligger ved dagens kryss, med noe justering av veglinje og avkjøring med to rundkjøringer. Krysset vil beslaglegge mer areal enn dagens kryss totalt sett, og beslaget vil i stor grad skje mot Vingromdammen og på vestsiden av E6 nord for krysset. Også denne kryssløsningen innebærer omlegging av Burma- og Døsvegen som omtalt for kryss nord. Kommunedirektøren vurderer det slik at kryss nord vil få større landskapsmessige fjernvirkninger i og rundt Mjøsa, mens kryss midt vil få store landskapsmessige nær- og fjernvirkninger i Vingrom. Valg av kryssløsning i Vingrom legger også føringer for tiltak på avlastet E6. Kryss nord vil redusere trafikken på Vingromsvegen nord for Ullhammeren. Anbefalt kryssløsning i Vingrom er lagt til grunn for valg av løsning for tiltak 2 (trafiksikkerhetstiltak på Vingromsvegen fra Øyresvika til Jørstadmoen), samt ift. behovet for sammenkobling av Vingromsvegen og avlastet E6 i Øyresvika. For ytterligere vurdering rundt dette vises det til kommunedirektørens notat for avlastet E6.

Begge kryssalternativene vil beslaglegge dyrka mark, noe mer for kryss nord enn kryss midt. Det må tas inn i vurderingen at kryss midt, etter kommunedirektørens vurdering beslaglegger noe dyrka mark i avlastet E6 da det vil være behov for sammenkobling mellom Vingromsvegen og Øyresvika. Begge kryssalternativene beslaglegger arealer i det statlig sikra friluftsområde i Vingromdammen. Kryss midt beslaglegger arealer i Vingromdammen i mye større grad enn kryss nord. Kompensasjon for beslaget i Vingromdammen omtales i kap. 3.6. Med kryss midt vil det være en utfordrende situasjon å få støyskjermet Vingrom på en tilstrekkelig måte, noe som kan gi ulemper for Vingrom for øvrig.

Kommunedirektøren mener basert på en samlet vurdering av kryssalternativene at kryss nord i Vingrom er det foretrukne alternativet, og anbefaler at kryss midt (planalternativ 2) ikke legges ut på 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Statens vegvesen fremmer dessuten innsigelse til Vingrom kryss midt på vegne av Nye Veier. Kommunedirektøren vurderer innsigelsen som løst dersom planalternativ 2 ikke blir lagt ut på høring/offentlig ettersyn. Det legges også til grunn at kryss nord i stor grad er av fagmyndighetene og berørte parter det foretrukne alternativet for kryssløsning i Vingrom.

3.6. Friluftsliv og strandsone

Friluftsliv:

Statsforvalteren har fremmet innsigelse til manglende ivaretagelse av friluftsliv for områdene Vingrom, Hovemoen og i strandsonen langs Mjøsa.

Hovemoen

Muligheten for å utøve friluftsliv i Hovemoen vil bli sterkt berørt av ny E6 som vil skjære igjennom området. Etableringen av ny E6 vil få konsekvenser for flere turstier. Det blir ivaretatt en tursti gjennom Hovemoen som sikrer at Hovemorunden kan opprettholdes som turmål. Den vil passere under brukaret og vil i et lite stykke være i kombinasjon med eksisterende traktorveg. Det er tatt inn bestemmelse som sikrer reetablering av turstier som blir påvirket av midlertidig bygge- og anleggsområder. Statsforvalteren har i sin innsigelse kommet med forslag om etablering av kulvert som et avbøtende tiltak, og foreslått en plassering. Plasseringen av kulverten er ikke hensiktsmessig ift. at det vil bli store skjæringer på både øst- og vestsiden gjennom det området som i plankartet er regulert til LNF-formål, og det vil således bli ytterligere terrenginngrep med en slik kulvertløsning. I tillegg vil en kulvert i dette området også komme i konflikt med grunnvannsressursen. En annen plassering er heller ikke aktuelt av samme grunn. Kommunedirektøren anbefaler ikke kulvert som avbøtende tiltak for inngrepet i friluftslivet i Hovemoen av hensyn til grunnvannsressursen.

Bru kan være et aktuelt tiltak, men anbefales ikke av NV da brubygging vil kunne medføre inngrep i grunnvannsressursen og kort avstand til turstien under brua. Som i kap. 3.2 har aktørene i Hovemoen nevnt, for kryssing av ny E6 til bebyggelsen og næringsarealer på vestsiden av ny E6, bru i staden for kulvert. En bru i søndre del kan også være et tiltak som kan gi et mer utfyllende turstinnett. En slik løsning vurderes imidlertid som vanskelig å etablere som følge av båndleggingen av området etter energiloven. Store deler av Hovemoen er avsatt til framtidige næringsarealer. Dagens tursti går i noe grad gjennom dagens grusuttak, men det kan være diskutabelt om en tursti via foreslått bru med omkringliggende grusuttak/næringsarealer vil være attraktivt som tursti.

Av andre tiltak i Hovemoen kan det nevnes at støyskjermen på Lågen bru er forlenget inn til rensedammen, noe som vurderes å gi redusert støy i området. Forlenget støyskjerm er tatt inn i plankartet.

Vingromdammen

Vingromdammen er et statlig sikra friluftsområde og et mye brukt friluft- og rekreasjonsområde i Vingrom, samt for kommunens befolkning for øvrig. Som følge av kurvatur og breddeutvidelse vil ny E6 beslaglegge områder som i dag brukes til friluftsmål og som inngår i det statlig sikra friluftsområde. De to ulike alternative kryssløsningene, og vurdering av inngrep i Vingromdammen er omtalt i kap. 3.5. Frigjøring av deler av det statlig sikra friluftsområde skal behandles av Miljødirektoratet gjennom egen prosess.

Etter høring er det gjort flere endringer i plandokumentene for å sikre avbøtende tiltak for inngrepet ny E6 medfører. Det er deriblant tatt inn en bruforbindelse over Rinna. Denne vil bli etablert som en breddeutvidelse av ny kjørebua over Rinna med en bredde på 2 meter. I plankartet er støyskjermen mot Vingromdammen over bua vist på utsiden av turstien. Når turstien uansett fysisk må skilles fra ny E6, vil plasseringen av støyskjermen mellom E6 og turstien vurderes som en mer hensiktsmessig plassering. Iht. bestemmelsene kan det i utbyggingsfasen foretas mindre justeringer av støyskjermene slik at det kan vurderes som ivarettatt. Kommunedirektøren vil uansett vurdere til sluttbehandling å flytte støyskjermen nærmere kjørebua. En slik plassering vil også gi en mer helhetlig støyskjerm. Plassering av støyskjerm over bua må også vurderes ut fra krav til trafiksikkerhet og sikt på ny E6.

NV har ikke foreslått bru over Rinna, i plan med nærliggende områder. En bru i plan med det statlig sikra friluftsområde vil etter kommunedirektørens vurdering være mer anvendelig for alle brukergrupper da en unngår store høydeforskjeller opp og ned fra bua. Med et slikt alternativ vil en også unngå nærføringen til E6. Frittstående bru er ikke utredet, men et slikt alternativ må i så fall vurderes opp mot bl.a. hensynet til flom og naturmangfold.

Selv om det er foreslått en del positive avbøtende tiltak blir ikke arealtapet i det statlig sikra friluftsområde erstattet fullt ut gjennom planforslaget. NV har foreslått et ca. 7 daa stort område på vestsiden av E6. Et restareal mellom Rema 1000, Vingromsvegen og ny E6. Kommunedirektøren mener at kvaliteten på dette arealet som friluftsområdet er liten. Statsforvalteren har i sin innsigelse foreslått utfylling i området ved båtutslippet i Vingromdammen for å kompensere for arealtapet. Kommunedirektøren mener dette er utfordrende, spesielt ut fra hensynet til vassdraget. Som omtalt nedenfor har Statsforvalteren, NVE og Innlandet fylkeskommune bl.a. innsigelse til manglende ivaretagelse av hensynet til funksjonsområder for fisk. Kommunedirektøren anbefaler med bakgrunn i fagmyndighetenes innsigelser knyttet til vassdrag derfor ikke utfylling i dette området.

Situasjonen for gående og syklende til Vingromdammen vurderes å ha blitt bedret etter høring/offentlig ettersyn. Kulverten ved Rema 1000 er gjort noe bredere og det er nå sikret en bredde på 2,5 meter for myke trafikanter. Til første gangs behandling lå det vedlagt en skisse på en alternativ løsning for hvordan situasjon for myke trafikanter kan etableres. NV har ikke ønsket å tegne ut denne løsningen, men kommunedirektøren vurderer det slik at når det er sikret en bredere kulvert kan øvrig infrastruktur ev. endres senere, eksempelvis i forbindelse med utvikling av bydelssenteret. Etter høring/offentlig ettersyn er det også tatt inn en tursti langs Rinna som kommer opp i Paul A. Owrens veg ved bussholdeplassen til skolen. Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at krysningspunktet ikke er trafiksikkerhetsvurdert og ber derfor om at relevante høringsparter vurderer dette. Turstien er regulert i tråd med gjeldende reguleringsplan. Gjennom bestemmelsene er det sikret en bredde på 3 meter med en grønnstruktur mot næringsarealet. Grønnstrukturen mot

næringsarealet er ikke sikret med formål i plankartet og kommunedirektøren mener en slik sone kan benyttes for å skille de ulike områdene. Dette vurderes også å øke attraktiviteten på turstien. Kommunedirektøren vil vurdere om det skal tas inn grønnstruktur som formål mot næringsarealet før sluttbehandling.

Støyskjerming av Vingromdammen vil bedre støysituasjon i friluftsområdet. I revidert planmateriale er støyvoll mot friluftsområdet i Vingromdammen byttet ut med støyskjerm. Dette har redusert arealbeslaget i friluftsområde. I tillegg er det midlertidige bygge- og anleggsområde redusert i dette området. Vegetasjonsbelte mellom ny E6 og Vingromdammen er viktig å bevare da dette vil redusere nærvirkningen av ny E6. Kommunedirektøren mener at gjennom reduksjon av det midlertidige bygge- og anleggsområdet er det sikret i større grad at eksisterende vegetasjon blir ivaretatt.

Strandsonen langs Mjøsa - tursti

Etter at det er tatt inn en bruforbindelse over Rinna som omtalt ovenfor, er det sikret en sammenhengende tursti fra Gjøvik grense til Øyresvika, og videre til Vingnesvika i reguleringsplan for avlastet E6. I kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby er det gitt føringer om 3 meter bred tursti langs hele strekningen. Turstien foreslås med varierende bredde på grunn av bl.a. nærføring til Mjøsa. Turstien er avsatt i plankartet med formål. Turstien er en flerbruksløsning der den i tillegg til å fungere som tursti også gir adkomst til pumpehus, båtplasser o.l. Ca. 5,5 km av den omtrent 7 km lange turstien vil få kombinert bruk. Flerbruksløsning vil ut fra kommunedirektørens vurdering gi turstien en større nytte- og bruksverdi som øker fordelene med dette tiltaket.

Det er innsigelse til turstien ift. utfylling i strandsonen og kantvegetasjon. Dette omtales nedenfor i avsnittet om vassdrag og strandsoner. Det kan imidlertid nevnes at etter høring/offentlig ettersyn er utfylling i strandsonen redusert og den negative påvirkning på viktige funksjonsområder for fisk er blitt mindre. Dette har bl.a. blitt til gjennom en optimalisering av veglinja og turstien. Etter kommunedirektørens vurdering vil turstien bedre tilgjengeligheten til strandsona og være et positivt tiltak for friluftslivet langs Mjøsa.

Det er i flere innspill til planarbeidet stilt spørsmål rundt etablerte båtplasser o.l. I tråd med bestemmelsene kan eksisterende badeplasser o.l. som må fjernes i strandsonen som en del av utbyggingen reetableres.

Samlet vurdering av hensynet til friluftsliv

Kommunedirektøren mener at ny E6 vil gi store inngrep i etablerte friluftslivsområder. Ut fra en samlet vurdering av hele strekningen mener kommunedirektøren at hensynet til friluftsliv totalt sett er i tilstrekkelig grad ivaretatt. Ser en isolert på ett og ett område så er kommunedirektøren heller noe usikker på om det er sikret tilstrekkelig avbøtende tiltak i Hovemoen, og om det er behov for med mindre justeringer i Vingromdammen. Kommunedirektøren er med bakgrunn i dette usikker på om innsigelsen knyttet til friluftsliv er løst.

Strandsoner:

Etablering av ny E6 vil medføre inngrep i strandsona. Store deler av strandsona på strekningen fra Gjøvik grense til Øyresvika er avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde. Etter høring/offentlig ettersyn er det jobbet med optimalisering av veglinja og konstruksjoner. Dette har medført et redusert arealbeslag og behovet for utfyllinger i Mjøsa har blitt mindre. Endringene i veglinja har gjort at turstien kan flyttes nærmere E6. Optimaliseringene vurderes å hensynta landskaps- og naturverdier i større grad enn ved forrige planforslag. Turstien har også fått varierende bredde for å begrense utfyllingen i strandsonen og påvirkningen på viktige funksjonsområder for fisk. Bl.a. har

turstien mellom Vingromdammen og Ullhammeren, og ved Øyresvika en bredde på 1 meter. I tillegg får turstien en større nytteverdi gjennom flerbruk, som nevnt ovenfor.

Det er fremmet innsigelse fra Statsforvalteren, NVE og Innlandet fylkeskommune som i stor grad omhandler samme temaene knyttet til vassdrag og strandsone, samt kantsoner. Disse vurderes nedenfor.

Vassdrag

Det foreligger innsigelse knyttet til manglende ivaretagelse/reetablering av variert og naturlig innsjøbunn/strandsone, samt manglende kunnskapsgrunnlag for at det avsatt tilstrekkelig areal og at det er praktisk gjennomførbart å gjennomføre disse tiltakene. Det er også fremmet innsigelse av hensyn til funksjonsområder for fisk.

Det er viktig for kommunedirektøren å begrense inngrepet i strandsona så langt det lar seg gjøre, samt sikre, at der det må gjøres tiltak skal det gjennomføres tiltak som avbøter på inngrepet. Gjennom de optimaliseringene som er nevnt ovenfor har en kunnet begrense behovet for utfylling i Mjøsa. Der hvor det likevel må foretas utfyllinger, foreligger det løsninger for hvordan naturlig innsjøbunn skal reetableres. Før utfyllingen kan igangsettes skal en fjerne den naturlige innsjøbunnen, legge dette substratet til siden, og deretter tilbakeføre dette substratet over fyllmassene for å lage ny naturlig innsjøbunn. Slik kan en reetablere naturlig habitat for fisk og ferskvannsorganismer. Fyllingsmassene skal også benyttes for å gjenskape mest mulig naturlig/varierte strandlinje. Prinsippene om å ivareta naturlig innsjøbunn og strandsone ivaretas gjennom bestemmelser og juridisk bindende Estetisk oppfølgingsplan. Med bakgrunn i supplerende dokumentasjon i planmaterialet mener kommunedirektøren det er lagt fram tilstrekkelig dokumentasjon på at de løsningene som tiltakshaver skal gjennomføre er praktisk mulig å oppnå. At det er avsatt tilstrekkelig areal for reetablering av variert og naturlig innsjøbunn/strandsone vurderes som ivaretatt gjennom plankartet.

Miljøundersøkelser viser at fiskearten krøkle unngår gyting i sprengsteinutfyllinger. Ved at behovet for utfylling er blitt mindre og at naturlig substrat skal legges over utfyllingene vil en i større grad kunne ivareta viktige funksjonsområder for fisk, for eksempel gyteområder for krøkle. Utfyllinger kan imidlertid medføre noe utflating ved Hov og Bulung som kan gjøre områdene mindre egnet for gyting.

Innsigelsen knyttet til manglende bestemmelser som sikrer fiskevandring i fiskeførende vassdrag også i driftsfasen er ivaretatt gjennom suppleringer i bestemmelsene. Kommunedirektøren vurderer innsigelsen som løst.

Kantvegetasjon

Det er fremmet innsigelse til at det ikke er avsatt tilstrekkelig areal og bestemmelser for å reetablere en god kantvegetasjon langs strandsona av hensyn til økologi og friluftsliv. Mellom dagens E6 og Mjøsa er det veletablert vegetasjon. Kommunedirektøren er opptatt av å sikre både eksisterende kantvegetasjon og samtidig reetablering av kantvegetasjon, bl.a. av hensyn til landskapsvirkningene av tiltaket. Gjennom tidligere omtalt optimalisering av veglinja vil det også kunne ivaretas eksisterende kantvegetasjon. Dette er synliggjort gjennom supplerende planmateriale. Imidlertid skal vegetasjon som kan bevares framgå av rigg- og marksikringsplan. Iht. bestemmelsene skal denne planen utarbeides før oppstart av anleggsfasen og før hogst langs veglinja kan starte. NV opplyser om at skånsom behovsprøvd hogst skal legges til grunn. Dette er ivaretatt gjennom bestemmelsene.

Kommunedirektøren er imidlertid noe usikker på om eksisterende kantvegetasjon i tilstrekkelig grad blir ivaretatt gjennom planforslaget og gjør høringspartene oppmerksom på dette.

Revegetering/beplantning skal etableres iht. prinsippene i «Estetisk oppfølgingsplan». Kantvegetasjon skal reetableres ved bruk av stedegne arter og stedegne masser, mellom ny E6 og tursti, samt mellom tursti og høyeste regulerte vannstand der det lar seg gjøre. Etter kommunedirektørens vurdering er planforslagets prinsipper gode for reetablering av kantvegetasjon, men «Estetisk oppfølgingsplan» er noe vag ift. at det benyttes formuleringer som for eksempel *så langt det lar seg gjøre*. Kommunedirektøren vurderer derfor at innsigelsen langt på veg er imøtekommet, men at en ønsker høringspartenes vurdering på om det er tilstrekkelig ivaretatt. Det vurderes å være tatt inn tilstrekkelig areal i plankartet for å sikre dette.

Samlet vurdering av hensynet til vassdrag og kantsone

Etablering av ny E6 vil gi konsekvenser for Mjøsa og langs strandsona. Etter kommunedirektørens vurdering er det søkt å finne løsninger for å sikre gode avbøtende tiltak. Kommunedirektøren vurderer kunnskapsgrunnlaget å være på et tilfredsstillende nivå og vurderer innsigelsene knyttet til strandsona, kantsona og funksjonsområde for fisk i utgangspunktet som imøtekommet. Med overstående vurdering og suppleringer i planmaterialet mener kommunedirektøren at turstien har en stor nytteverdi og vurderer innsigelsene som er knyttet til tursti, ift. hensynet til økologisk viktige funksjonsområder for fisk og at det er mulig å oppfylle bestemmelsene om reetablering av strandsonen, som imøtekommet.

3.7. Trafikksikkerhet

Innlandet fylkeskommune fremmer innsigelse til at de trafikale virkningene for sidevegnettet er mangelfullt utredet. Innsigelsen omhandler kvalitetssikringen av trafikkallgrunnlaget, helhetlig vurdering av trafikale behov på sidevegnettet som følge av E6 utbyggingen, spesielt i anleggsfasen og avvisningseffekten ift. bom, samt sammenhengende tilbud for gående og syklende på hele strekningen. Statens vegvesen har også fremmet innsigelse ift. manglende utredninger av tilbudet for gående og syklende.

I anleggsfasen er målsetningen for trafikkavviklingen at den skal være trygg, samtidig effektiv slik at det ikke er andre alternative kjøreruter som velges. Det vil i noe grad være behov ved tilrigging/oppstart å benytte sidevegsnettet på hele strekningen, enten for å lede trafikken over på annet vegnett midlertidig eller for tilriggings-/massetransport i tidlig fase. Kommunedirektøren forutsetter at trafikksikkerhet og framkommelighet blir ivaretatt for alle trafikantgrupper, samt at relevante myndigheter/parter blir involvert i utarbeidelsen av faseplaner for trafikkavviklingen.

Planmaterialet er tilføyd med utredninger av sidevegnettet og suppleringer rundt anleggsperioden. På Jørstadmogegen er det synliggjort et behov for tiltak. Fra nordre tunnelpåhugg skal massene transporteres sørover til Vingnes og videre sør på E6 til anvendelse i ny veglinje sør for Øyresvika. NV har estimert den økte trafikken på Jørstadmogegen vil bli omtrent 120 lastebillass per arbeidsdag (240 tur/retur). For å redusere trafikken gjennom det bebygde området langs Trossetstranda er det foreslått en anleggsveg (2,2 km) i egen trase på jordene over Trosset som kommer ned på Jørstadmogegen i nærheten av Leirvika. Det er fra berørte parter uttrykt ønske om g/s-veg. G/s-veg er ikke utredet, men etter kommunedirektørens vurdering vil dette innebære inngrep i private eiendommer og store terrenginngrep på strekningen. Da massetransporten løses gjennom alternativ transportrute kan ikke kommunedirektøren se at ny E6 utløser behov for g/s-veg langs Jørstadmogegen. Det er også kommet innspill om at ny bru over Lågen må sluttføres før

tunnelarbeidet ved nordre tunnelpåkugg starter slik at massene kan transporteres over brua istedenfor. Kommunedirektøren mener dette ikke er hensiktsmessig da det vil medføre at anleggsperioden blir vesentlig lengre, som trolig gir en økt belastningen på naturreservatet. Anleggsvegen vil medføre noe midlertidig tap av dyrka mark, men kommunedirektøren mener at hensynet til trafikksikkerhet veier opp for det midlertidige inngrepet i dyrka mark. For massetransporten som vil foregå på Jørstadvengen (fra der anleggsvegen kommer ned på Jørstadvengen) til kryss Kastrudvegen/Saksumdalsvegen er det foreslått tiltak som ikke kan reguleres, eksempelvis midlertidig nedjustering av hastighet. I tillegg opplyses det fra tiltakshaver at de skolebarna som ikke faller inn under skoleskysordningen på strekningen vil bli sikret skoleskys av NV gjennom anleggsperioden. Videre mot Vingnes er det etablert g/s-veg, men kommunedirektøren forventer det også gjøres tiltak på denne strekningen skulle det bli behov for det.

Med bakgrunn i ytterligere utredninger er det i Vingromsområdet foretatt endringer i planmaterialet som etter kommunedirektørens vurdering bidrar til at trafikksikkerheten blir ivaretatt. Som følge av krav i vegnormalen, basert på bl.a. ÅDT, er det tatt inn 1,1 km g/s-veg sørover fra Jevnevegen til omtrent Holte. Videreføring av g/s-veg fra Burmavegen til kryss nord i Vingrom ligger fortsatt inne i planmaterialet etter høring/offentlig ettersyn. Opparbeidelse av g/s-veger nord og sør for Vingrom er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser.

Ift. kryss ved Torpavegen viser trafikkberegninger at ny E6 ikke påvirker trafikkmengden på Torpavegen og at det således ikke utløses krav til tiltak i dette krysset. Kommunedirektøren mener at hvis det er reelle behov for tiltak må det løses gjennom egen prosess med vegeier, men en kan ikke se at ny E6 medfører behov for tiltak.

Bussholdeplassen innenfor planområdet, ved avkjøring til Mo/Lekshus, er etter vegnormalens føringer endret til kantstopp. I Vingrom er det i tillegg foretatt en mindre justering av g/s-veg ved bussholdeplassen ved skolen i Vingrom, i tråd med innspill fra berørte parter. I forbindelse med regulering av tursti opp langs Rinna legges det opp til et nytt krysningspunkt over Paul A. Owrens veg, for ytterligere vurderinger rundt dette vises det til kap. 3.6.

Som følge av at en har liten kjennskap til anleggsgjennomføring og hva denne ev. medfører av trafikkavvikling er rekkefølgebestemmelsene for tiltak 2 (trafikksikkerhetstiltak på Vingromsvegen) i avlastet E6 endret slik at den nå er knyttet til anleggsstart i Øyresvika. Kommunedirektøren viser til ytterligere vurdering rundt dette i notatet for avlastet E6.

Etter høring er det tatt inn flere trafikksikkerhetstiltak som etter kommunedirektørens vurdering imøtekommer innsigelsene. Kommunedirektøren vurderer derfor hensynet til trafikksikkerhet som hensyntatt, men det forutsettes at det etableres og sikres tilstrekkelige trafikksikkerhetstiltak i anleggsfasen. Kommunedirektøren legger til grunn at når den store masseforflytningen i prosjektet starter, er anleggsveger og nødvendige trafikksikkerhetstiltak etablert. Ift. avvisning på sidevegnettet i anleggsperioden og bompengerperioden mener kommunedirektøren, basert på ÅDT-beregninger som foreligger i planmaterialet, at ny E6 ikke utløser behov for ytterligere tiltak på sidevegnettet som skal reguleres utover det som er ivaretatt og omtalt ovenfor.

3.8. Støy

Statsforvalteren har innsigelse til planforslaget fordi grenseverdiene for støy overskrides uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen. Det er innsigelse til flere forhold knyttet til støy som blir omtalt og vurdert nedenfor.

Ny støyretningslinje ble innført i juni 2021 når planmaterialet for ny E6 var til 1. gangs behandling og den nye retningslinjen var derfor ikke innarbeidet i planmaterialet. Støyretningslinjen T-1442/21 er nå innarbeidet. Det etableres støyskjermer på noen strekninger for å redusere støy nært kilden. I tillegg vil det bli etablert lokale tiltak på bebyggelse der hvor støyvurderingene tilsier at dette er nødvendig. Bestemmelsene for støy er også supplert etter høring. Bebyggelse innenfor gul og rød støysone vurderes å bli ivaretatt gjennom dette. Som en del av det oppdaterte planmaterialet er det også gjort vurderinger for støy på sidevegnettet.

Gjennom nytt revidert planmateriale er det også vurdert ytterligere støyskjerming av friluftsområdene i Hovemoen og Vingromdammen. Støyvurderinger viser liten effekt av å forlenge støyskjermer for Vingromdammen, og lengden på denne er derfor lik som ved høring. I Hovemoen er støyskjermerne forlenget fra brua og inn til skjæringene ved rensedammen. Videre innover til næringsarealet blir det høye skjæringer som har støyreducerende effekt, og det vurderes ikke som nødvendig med lengre støyskjermer.

Med bakgrunn i anleggsarbeid i og nært naturreservatet, samt støy fra trafikk på ny Lågen bru har Statsforvalteren også innsigelse knyttet til støy i naturreservatet for både anleggs- og driftsfasen. Statsforvalteren har i sin merknad foreslått bestemmelser for begge faser. Det er noen forskjeller i NV sitt forslag til bestemmelse og Statsforvalterens forslag. NV legger bl.a. til grunn gjennomsnittlig støy og foreslår et høyere støynivå i reservatet både for drifts- og anleggsfasen enn det Statsforvalteren foreslår. Det skal for eksempel foregå anleggsarbeid i forbindelse med bygging av bru. I tillegg tunnelarbeid, samt knusing av masser på Trosset og i Hovemoen. Forholdet rundt masseknusing i Hovemoen er også omtalt i kap. 3.2. Støyskjerming av midlertidige anlegg sikres gjennom støyretningslinjen og forurensningsforskriften. Et aktuelt tiltak som kan begrense støy i naturreservatet i forbindelse med anleggsarbeidet er for eksempel støyabsorberende matter i tunnelmunningen. Iht. bestemmelsene skal ny bru over Lågen støyskjermes med en 2 meter høy skjerm. Det er vurdert høyere skjerm uten at det gir noe vesentlig effekt, men støyskjermer er forlenget inn til rensedammen. Støyskjerm på ny bru må også vurderes opp mot barriereeffekten for fugl som skapes gjennom høyere støyskjerm. Kommunedirektøren mener det er viktig å unngå unødvendig støy inn i reservatet i begge faser, spesielt impulslyd (kortvarige, støtvis lydtrykk). Om gjennomsnittlig støy vil ivareta dette hensynet er usikkert. Med bakgrunn i at kommunedirektøren ikke vet hvilke konsekvenser eksempelvis bruk av gjennomsnittlig støy vil ha for naturreservatet vil en støtte seg på Statsforvalterens vurdering før sluttbehandling. Det må gjøres en konkret vurdering av hva som er praktisk mulig å gjennomføre. Kommunedirektøren er på grunnlag av vurderingen over usikker på om innsigelsen er imøtekommet.

Det skal etableres støyskjermer på flere steder langs strekningen, bl.a. gjennom Vingrom og over ny Lågen bru. Det er i liten grad satt krav til utforming av støyskjermerne gjennom Estetisk oppfølgingsplan. Det opplyses fra NV at støyskjermer langs motorveg omfattes av krav ift. utforming, plassering og materialvalg, og skal utformes iht. N101 som gjelder utforming av vegens sideterreng. Det er ikke utredet hvilken betydning høyere utformingskrav til støyskjermering kan innebære, men det kan medføre at plassering nært støykilden kan være vanskeligere å få gjennomført. Kommunedirektøren vektlegger behovet for god støyskjermering og mener at nær- og fjernvirkningene av støyskjermerne i stor grad kan reduseres med god istandsetting/beplantning i sideterreng på utsiden.

Av hensyn til dyre- og fuglelivet i Lågen skal ny Lågen bru støyskjermes med en 2 meter høy skjerm. Denne skal av hensynet til naturmangfoldet ikke være transparent. Kommunedirektøren mener det er viktig ut fra nær- og fjernvirkninger at brua får et dempa arkitektonisk uttrykk. Iht. «Estetisk oppfølgingsplan» skal støyskjermerne ha fargetoner som skigardsgrå/ubehandlet tre.

3.9. Landskap

Statsforvalteren har fremmet innsigelse til manglende hensyn til landskap på strekningen Vingrom-Storhove. Etter 1. gangs høring/offentlig ettersyn er planmaterialet revidert og det er jobbet med avbøtende tiltak for å redusere landskapsvirkningene av E6-utbyggingen. På strekningen Vingrom-Øyresvika er det gjort justeringer i planmaterialet. Kryss nord i Vingrom er blitt smalere som følge av en optimalisert veggeometri og mindre konstruksjoner. Det er også foreslått en annen løsning for drenering som frigir arealer. Et redusert arealbeslag medfører mindre skjæringer i terrenget og redusert behov for utfyllinger i strandsonen. I praksis vil dette innebære også at eksisterende kantvegetasjon kan bevares. Kantvegetasjon er også vurdert ovenfor i kap. 3.6. Det å ivareta eksisterende kantvegetasjon og reetablere ny er også et viktig avbøtende tiltak for å redusere landskapsvirkningene.

Med bakgrunn i høringsinnspill er massedeponiene ved Vingrom kirke tatt ut av planforslaget. I Øyresvika er det gjort mindre endringer for å redusere terrenginngrepet, bl.a. er kurvaturen på fylkesvegen og påkjøringsrampa til ny E6 justert. Det er i tillegg etter høring foretatt endringer på Bulungbekken som gir mer rom for bedre terrengutforming rundt tunnelportalen. Det er også gjort mindre justering ift. Kollefallbekken ved nordre tunnelportal.

Ny E6 vil medføre store inngrep i landskapet, men det er gjennom planmaterialet søkt å finne avbøtende tiltak for å redusere landskapsvirkningene. Spesielt i området rundt tunnelportalene og kryss nord i Vingrom hvor det vurderes å få størst virkninger. Plassering av tunnelportalene er gjort ut fra geologisk vurderinger. Kommunedirektøren legger til grunn at reguleringen av ny E6 innebærer avveining av ulike hensyn. For å redusere virkningene av tunnelpåhugget i Øyresvika har Statsforvalteren foreslått å forlenge tunnelportalen i Øyresvika med 150-200 meter. Kommunedirektøren er enig i at dette vil ha en positiv effekt både for dyrka mark og landskapsvirkningene, men ut fra en avveining opp mot økte klimagassutslipp er det for kommunedirektøren vanskelig å forsvare de konsekvensene en slik løsning vil gi.

For å sikre avbøtende tiltak for landskapsvirkningene er det tatt inn i «Estetisk oppfølgingsplan» tiltak som sikrer revegetering av stedege toppmasser rundt kryss- og tunnelportalområdene. I tillegg er plankartet også justert. Kommunedirektøren mener at hensynet til landskap er bedre hensyntatt i revidert planmaterialet, men om det er tilstrekkelig ivaretatt ber kommunedirektøren høringspartene være oppmerksom på. Med bakgrunn i dette er kommunedirektøren usikker på om endringene i planmaterialet er tilstrekkelig for å løse innsigelsen fra Statsforvalteren.

3.10. Klimavennlig materialbruk

Statsforvalteren har inntil det er tatt inn krav om bruk av mer klimavennlige materialer innsigelse til planforslaget. Det er etter høring/offentlig ettersyn tatt inn bestemmelser til materialbruk for betong, stål og asfalt. Kommunedirektøren vurderer i utgangspunktet innsigelsen som løst gjennom dette. Materialbruken må veies opp mot byggetekniske forhold og det er derfor i bestemmelsene i stor grad lagt til grunn gjennomsnittlig utslipp for materialene. Kommunedirektøren vil støtte seg på relevante fagetaters vurdering av bestemmelsene knyttet til materialbruk. Det er etter kommunedirektørens syn positivt at tiltakshaver har forsøkt å videreføre etablerte konstruksjoner der det lar seg gjøre. Gjenbruk av konstruksjoner er et godt klimatiltak. Det kan bl.a. nevnes at dagens bru i Vingrom skal bli sørgående felt på ny E6.

3.11. Dyrka mark

Statsforvalteren har innsigelse til planforslagets løsning på strekningen fra Stranda til tunnel ved Øyresvika med bakgrunn i tiltakets beslag av dyrka mark. Planforslaget innebærer både midlertidige og permanente beslag. Etablering av ny 4-felts veg vil medføre inngrep på dyrka mark, men også andre hensyn langs denne strekningen vil påvirkes. På strekningen mellom Stranda til Øyresvika innebærer dette i stor grad enten tap av dyrka mark eller behov for utfylling i Mjøsa. Sammen med vegnormalen, geotekniske forhold og hensynet til de som bor langs vegen er dette forhold som er lagt til grunn for valgt veglinje. Som omtalt tidligere, er veglinja og konstruksjoner optimalisert etter høring. Annen veggrunn er også flere steder redusert. Begge disse forholdene har medført at beslaget av dyrka mark er redusert. Det er grunn til å tro at jordbruksbeslaget totalt sett blir redusert ytterligere når ny E6 er ferdig etablert. Kommunedirektøren vurderer dette ut fra at det er tatt inn tilstrekkelig areal for bl.a. annen veggrunn ut over nødvendig terrengutslag for etablering av tiltak. Kommunedirektøren mener imidlertid det er formålstjenlig at det er noe fleksibilitet for byggefasen i planforslaget.

Ift. endringer etter høring kan det nevnes at deponiområdet nord og sør for Vingrom kirke er tatt ut, i tillegg er det forslått en anleggsveg på Trosset som vil medføre et midlertidig beslag av dyrka mark. Tilbakeføring av de midlertidige anleggsområdene er sikret gjennom bestemmelsene.

Statsforvalteren har i dialog kommentert at en bl.a. bør vurdere utfylling i Mjøsa for å redusere beslaget av dyrka mark. Utfylling vil kunne redusere tapet av dyrka mark, men kommunedirektøren mener imidlertid ut fra en helhetlig vurdering av ulike hensyn at ytterligere utfylling ikke er aktuelt, jf. innsigelser knyttet til bl.a. vassdrag og strandsone.

Reguleringen av E6 er kompleks hvor det må veies ulike hensyn opp mot hverandre. Eksempelvis vil kryss nord i Vingrom innebære beslag av dyrka mark, men samtidig vil en kunne redusere beslaget av friluftsområde i Vingromdammen og det vil gi bedre situasjon for Vingrom sentrum. Øyresvika er også et slik område hvor hensyn må veies opp mot hverandre, som omtalt bl.a. i kap. 3.4. Kommunedirektøren vurderer kunnskapsgrunnlaget å være på et tilfredsstillende nivå gjennom endringer og suppleringer i planmaterialet etter høring/offentlig ettersyn. Kommunedirektøren mener innsigelsen til dyrka mark er hensyntatt i planmaterialet så langt det lar seg gjøre ut fra en samlet vurdering av de hensyn som skal ivaretas. Det legges til grunn at ny E6 er et viktig infrastrukturprosjekt som har betydning også utenfor kommunens grenser.

I planforslaget er det tatt inn arealer for massedeponi og nydyrking, eksempelvis ved Mo og Nordre Trosset. Disse områdene vil når de er istandsatt begrense det totale tapet av dyrka mark. Statsforvalteren har innsigelse til massedeponering på dyrka mark der deponeringen ikke er begrunnet i en vesentlig kvalitetsheving av dyrka mark. Det er gjennom supplerende vurderinger i planmaterialet vist at massedeponering vil gi en kvalitetsheving av dyrka marka på de områdene det er aktuelt. Sammen med supplerer i bestemmelsene vurderer kommunedirektøren dette som ivaretatt i planmaterialet og innsigelsen vurderes således som løst.

Statsforvalteren har i sin merknad vist til beslaget av dyrka mark i kommunedelplan. Kommunedirektøren ønsker i den forbindelse å påpeke at grad av detaljering i reguleringsplan er høyere enn i en overordna kommunedelplan og det derfor kan være avvik mellom disse planene.

3.12. Kulturminner og kulturmiljøer

Innlandet fylkeskommune fremmer innsigelse til reguleringsplanen inntil det er tatt inn bestemmelser som sikrer vilkår om arkeologiske utgravinger av spesifikt nevnte kulturminner og at plankart blir justert tilsvarende. Etter høring ble det varslet utvidelse av planområdet, bl.a. på

Trosset. Det ble gjennomført kulturminneundersøkelser høsten 2021 og resultatet av disse er innarbeidet i planforslaget. Det er noen områder som er tatt ut av planområdet etter høring, bl.a. områdene nord og sør for Vingrom kirke. Dette innebærer at planområdet er redusert og kulturminnene i dette området omfattes ikke lenger av planmaterialet. Planmaterialet er justert og oppdatert iht. fylkeskommunens merknad/innsigelse. Kommunedirektøren vurderer i utgangspunktet innsigelsen som løst, men vil støtte seg på fagmyndighetens vurdering knyttet til kulturminner og kulturmiljø.

3.13. Flom

NVE fremmer innsigelse til planforslaget inntil tiltak innenfor LL1 og LL2 (deponiområder) og #200-202 (midlertidig bygge- og anleggsområder) som følge av der tiltakene omfatter vassdrag også kan være nødvendig med lovavklaring etter vannressursloven.

Ift. dette er bestemmelsene supplert for å imøtekomme innsigelsen og vurderes således som løst. Det skal i tillegg utarbeides en helhetlig plan for vannhåndtering som skal omfatte bl.a. overvann og flom. Kommunedirektøren mener det er viktig å sikre tredjepart, og de vurderes å bli ivaretatt gjennom planbestemmelsene.

I revidert planmateriale henvises det til vannhåndteringsplan når det gjelder deler av NVEs innsigelse. Vannhåndteringsplanen har hittil ikke vært en del av planforslaget, og blir heller ikke lagt fram som en del av planforslag til 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Kommunedirektøren er kjent med at utkast til vannhåndteringsplan blir oversendt regionale og statlige myndigheter i forbindelse med høring/offentlig ettersyn, og mener at det bør vurderes om denne skal inngå som en del av planmateriale i forbindelse med vedtak av reguleringsplanen.

Plasseringen av tunnelpåhugget i Øyresvika innebærer at Bulungbekken må flyttes. Inngrepet i Bulungbekken og hensynet til både vassdragsinteresser, samt ras- og skredfare er utfordrende i dette området. NVE fremmer derfor innsigelse til manglende ivaretagelse av tilfredsstillende sikkerhet for eksisterende bebyggelse i Bulungbekken i tilknytning til massive inngrep både i anleggs- og driftsfasen. Etter høring/offentlig ettersyn er det foretatt optimaliseringer av løsningen for Bulungbekken. Ny løsning vil bl.a. ikke gi behov for midlertidig omlegging i anleggsfasen, gir mindre inngrep i løsmasser og i tillegg vil konsekvensene for bebyggelsen i Øyresvika i anleggsperioden bli redusert. Bulungbekken ivaretas gjennom supplerende bestemmelser og justeringen av løpet er justert i plankartet.