



Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Philip Mellison, 61 26 60 79

## Lillehammer - reguleringsplan - avlastet E6 Øyresvika - Storhove - uttalelse

Vi viser til høring av reguleringsplan for avlastet E6 fra Øyresvika til Storhove i Lillehammer kommune. Vi viser også til vår uttalelse til forprosjektet av 20. mars 2020.

### Oppsummering

Statsforvalteren forventer at de avbøtende tiltakene vedtatt i kommunedelplanen for E6 Vingrom - Ensby videreføres i reguleringsplan for avlastet E6. I hovedsak står vi fortsatt ved våre merknader i brev av 20. mars 2020 til forprosjektet for avlastet veg.

### Innsigelser

- **Manglende bestemmelser for å sikre naturreservatet.** Følgende må sikres:
  - en egen planbestemmelse for å ivareta hensyn til rødlistede arter og naturtyper
  - en egen planbestemmelse for å ivareta støyknivået i naturreservatet i anleggsfasen
  - støydemping på Lillehammer bru
- **Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva- Korgvegen:**
  - krav om ytterligere avbøtende tiltak
  - krav om fartsreducerende tiltak
- **Mangelfulle miljøtiltak for avlastet veg gjennom Vingnes**
- **Gang- og sykkelveier fra Vingnes til Storhove:**
  - Innsigelse til manglende gang- og sykkelvei over Lillehammer bru
- **Vassdrag:**
  - *Vi viser til vår uttalelse til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove*

### Faglige merknader

- Anbefaler kommunen å gå videre med alternativ 2B for gang- og sykkelvei fra Øyresvika til Vingnes
- At føringer i arealdel og byplan innarbeides i planforslaget

### Forhold til overordnet plan

I kommuneplanen for E6 Vingrom - Ensby ble følgende avbøtende/kompenserende tiltak i planen vedtatt etter mekling.



Tabell 1: Punkt 7.3 i planbeskrivelsen for Kdp med beskrivelse av endelig vedtatt løsning etter mekling.

a) Sykkelveg Vingnes- Hovemoen	Gang- og sykkelveg med løsning både over Vingnesbrua og Lillehammer bru.
b) Tursti langs Mjøsa fra Vingrom til Vingnes	Turstien er lagt inn på samme måte som i planforslaget til sluttbehandling.
c) Støyskjerming mot bebyggelse	Støyskjermingen omfatter etter meklingen eksisterende bebyggelse på hele strekningen fra Øyresvika til Lillehammer bru.
d) Støyskjerming mot friluftsområder	Det forutsettes etter meklingen støyskjerming av friluftsområdet ved Vingnesvika, i tillegg til friluftsområder på hele strekningen fra Mesnaelva til Korgvegen.
e) Forbedret atkomst mellom bolig- og friluftsområder	Utbedring av eksisterende planskilte kryssinger langs dagens E6 mellom Mesna og Sannom er lagt inn på samme måte som i planforslaget til sluttbehandling. I tillegg er det lagt inn en ny bestemmelse for Vingnes, hvor det forutsettes at det etableres miljøtiltak (herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektiv-tilgjengelighet, beplantning mm.) på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes.
f) Ombygging av Mesnakrysset og ny atkomst til byen	Det forutsettes flomsikker ombygging av Mesnakrysset. Ny atkomst til sentrum under bakken skal etter meklingen utredes og planlegges av Lillehammer kommune og Statens vegvesen parallelt med detaljreguleringsplan for dagens E6.
g) Kryss Hovemoen	Løsningen er lagt inn på samme måte som i planforslaget til sluttbehandling, med forslag til rundkjøring eller annen kryssløsning.
h) Regulering av dagens E6	Det forutsettes ny reguleringsplan for dagens E6 fra Øyresvika til Fåberg som inkluderer alle aktuelle tiltak for avlastet veg (pkt. a-g)

Det er utarbeidet et forprosjekt for å se på hvordan disse tiltakene kan løses. Statsforvalteren har tidligere uttalt seg til dette i brev av 20. mars 2020.

### **Generelt om de avbøtende tiltakene og forholdet til Lågendeltaet naturreservat**

Statsforvalteren er positiv til at avbøtende tiltak i kommuneplanen føres videre i reguleringsplanen. Vi mener dette er av avgjørende betydning for å kompensere ulemper av ny veg og legge til rette for en bærekraftig byutvikling. Noen av tiltakene kommer imidlertid i berøring med Lågendeltaet naturreservat. Det må derfor gjøres gode avbøtende og kompenserende tiltak for å sikre naturverdiene som er til stede i og nært planområdet.

### **Sårbare arter og områder utenfor naturreservatet**



Når det gjelder naturverdier utenfor naturreservatet er det registrert spredte forekomster av truede arter, og det sies at dette skal kartlegges nærmere før anleggsstart hvis de risikerer å bli berørt. Dette må konkretiseres i planbestemmelsene, pkt. 6.1 tilsvarende omtalen for fremmede arter, selv om det er tatt spesielt hensyn til ullurt. Miljøprogrammet beskriver at tiltaket skal tilpasses slik at forekomster av truede arter ikke blir berørt så langt det lar seg gjøre. Vi vil at det tas inn en generell planbestemmelse for å ivareta særlig verdifullt naturmangfold, forslagsvis slik:

- Det skal tas hensyn til rødlistede arter og naturtyper. Hvis slike forekomster blir eller kan bli berørt, skal Statsforvalteren konsulteres og mulige alternativer og avbøtende tiltak skal søkes gjennomført.

Bestemmelsen over er tenkt å også omfatte eventuelle (uventede) funn av prioriterte arter eller utvalgte naturtyper. Inntil en slik bestemmelse er innarbeidet i planen vi **innsigelse** til planforslaget, jamfør Klima- og miljødepartementets (KLD) rundskriv "Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet" (T-2/16 – rev. februar 2021) pkt. 3.6.

Videre er arbeid med både fremmede arter og løsmasser omtalt i miljøprogrammet. Vi forutsetter at arbeid med fremmede arter og revegetering følger samme prinsipper som for reguleringsplan for ny E6 Roterud-Storhove (planbestemmelse pkt. 2.2.2, 2.5.9 og 6.1 og tilhørende planer), herunder bruk av stedegne arter, og kommenterer ikke dette nærmere her.

### **Støy og lysforurensing som berører naturreservatet**

For støyende aktiviteter vil vi at følgende planbestemmelsene tas inn:

- Støy fra masseknusing og annet støyende anleggsarbeid skal ikke gi støy over 50 dB i Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i perioden 1. april – 20. juni.

Kravet har hjemmel i naturmangfoldloven § 49 som omhandler utenforliggende virksomhet som kan medføre skade inn i et verneområde. Kravet er et viktig avbøtende tiltak som skal sees i sammenheng med kompensasjonsplan utarbeidet for parallell reguleringsplan E6 Roterud-Storhove. Det samme kravet er stilt til reguleringsplan E6 Roterud-Storhove. Inntil en slik reguleringsbestemmelse er tatt med har vi **innsigelse** til planforslaget. Eventuelle, tilsvarende arbeider innenfor naturreservatet reguleres gjennom vilkår i dispensasjon fra verneforskriften.

Når det gjelder støyskjerming ser vi det som svært uheldig at det ikke er lagt inn støyskjerm også på Lillehammer bru av hensyn til særlig fugl i naturreservatet. Selv om den største, negative innvirkningen av den eksisterende brua på verneverdiene er selve barriere- og fragmenteringseffekten, antas det at særlig området rundt Leirvika kan få en positiv effekt av støyskjerming da det blir mye brukt av fugl, spesielt i trekkperioden om våren.

Trafikkanalysene for ny E6 gjennom Lillehammer sier at det blir mindre trafikk på avlastet E6, særlig de første årene. Vi er imidlertid gjort oppmerksom på fra Statens vegvesen at analysen er usikker. Dette fordi bompengoordningen på ny E6 vil kunne påvirke trafikkmønstret på avlastet E6. Når det bygges ny bru, vil støyeksponert areal i naturreservatet økes betydelig. Selv om trafikken skulle gå ned på avlastet E6, vil betydningen som barriere uansett ha økt da det blir etablert ytterligere en veg i reservatet lenger nord. Dette sett ut fra samlet belastning totalt på reservatet, jf. nml. § 10. Vi har derfor **innsigelse** hvis det ikke legges inn støyskjerming på Lillehammer bru. Innsigelsen er hjemlet i rundskriv T-2/16 punkt 3.6



Vi viser videre til Miljødirektoratets veileder M-128 til retningslinje T-1442 side 28, der naturvernområder bør inngå i grønn sone og følge anbefalte grenseverdier for rekreasjonsområder og stille områder. Dette gjelder kun dersom de per i dag har støynivåer under anbefalte grenser. Sistnevnte stemmer helt sikkert ikke rundt Lillehammer bru i dag, men ettersom vi ikke vet hva en mulig økning i støy kan få for konsekvenser på bruken av sentrale arealer for fugl i naturreservatet, mener vi at støydemping også på brua er et viktig avbøtende tiltak som må inngå i kompensasjonsplan for reguleringsplan for ny E6 Roterud-Storhove. Dette i tråd med naturmangfoldloven § 9 (føre-var prinsippet). Ellers er de planlagte støydempende tiltakene for avlastet E6, som i utgangspunktet er beregnet for å beskytte boliger og friluftsområder, også positive for naturreservatet.

Statsforvalteren forutsetter at unødvendig lysforurensing unngås der det er mulig. Herunder ligger muligheter for å skjerme/rette lys, og å dempe eller ikke bruke lys i perioder når det ikke trengs. Innspillet er også gitt i parallell reguleringsplan, men er særlig relevant for avlastet E6 der det etableres ny belysning. Dette er et forhold som må sikres i planbestemmelsene. Dette er et viktig avbøtende tiltak som sees i sammenheng med kompensasjonsplan. Forslag bestemmelse om lysforurensing:

- Justering av eksisterende og ny belysning skal utformes slik at lyssensitive naturverdier blir minst mulig påvirket. Kravet gjelder også utenfor Lågendeltaet naturreservat.

### **Avlastet E6, Lågendeltaet naturreservat og kompensasjonsplan**

Planbestemmelsene i kommunedelplan pkt. 1.5.4 sier at det skal legges betydelig vekt på å redusere permanente og midlertidige økologiske skadevirkninger ved inngrep i Lågendeltaet naturreservat. Kompensasjonsplan omfatter i utgangspunktet kun E6 Roterud-Storhove og kryssing av Lågendeltaet naturreservat. Når kommunedelplanen E6 Vingrom-Ensby ble splittet i to reguleringsplaner har det vært tydeliggjort at Statsforvalteren forventer at samtlige tiltak, også knyttet til avlastet E6, som kan berøre naturreservatet må utredes ift. krav om avbøtende tiltak og kompensasjonsareal. For avlastet E6 gjelder dette følgende tiltak:

- Tursti langs Mjøsa fra Vinges til Øyresvika
- Gang- og sykkelveg på Lillehammer bru
- Avbøtende tiltak for støy og lys i og inntil reservatet

### **Tiltak 1: Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika.**

Det har vært jobbet mye med mulig utforming av turstien. Stien vil gå mellom dagens E6 og Lågendeltaet naturreservat. Det er trangt å få fram stien på enkelte plasser. Statsforvalteren forventer at det fastsettes en minimumsbredde på stien og at denne ikke er smalere enn 1,5 meter, men at det skal tilstrebes å oppnå 3 meter bredde uten at dette gir permanente arealbeslag i naturreservatet. Det må tilrettelegges slik at mest mulig av turstien kan vedlikeholdes maskinelt. Dersom geotekniske undersøkelser viser at det er vanskelig å etablere tursti må dagens E6 vurderes å smalnes inn eller at den parallellforskyves innover for å få plass til turstien. På dette plannivået kan det ikke lenger være tvil om turveien kan bygges eller ikke. Dersom det er tvil om grunnforhold, må det gjøres ytterligere utredninger før planen vedtas.

Føringene for utforming er forankret i rekkefølgebestemmelsene for kommunedelplanen. I dagens situasjon er det ikke noe separat tilbud til gående og syklende fra Øyresvika og nordover til Vingnes.



Det forutsettes at tursti langs Mjøsa inntil naturreservatet ikke berører naturreservatet permanent. Dette er også stadfestet i planbestemmelsene i kommunedelplan, pkt. 1.3.1. Ferdsel helt inntil vernegrensa er ikke positivt for fuglelivet i reservatet, men ble akseptert av oss gjennom kommunedelplanprosessen. Dette som en del av en pakke med avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv, som tapte områder blant annet på Hovemoen og Vingrom.

Selv om det ikke tillates varige inngrep i naturreservatet, har Statsforvalteren fra før signalisert at vi kan gi dispensasjon til en midlertidig anleggsfase innenfor vernegrensa for å kunne bygge stien. En slik dispensasjon vil samordnes med tillatelse etter laks- og innlandsfiskeoven. En dispensasjon forutsetter at dette ikke gir varige, negative konsekvenser for naturreservatet som for eksempel at bunn blir varig påvirket (jamfør miljømål i miljøprogrammet pkt. 5.8.3 om at dette ikke skal skje). Det vil videre måtte stilles vilkår om hvilke perioder det vil bli lov å arbeide i reservatet ut fra hensyn til fugl og fisk, slik som nevnte miljømål skisserer. For fugl er april-mai den mest sårbare perioden.

### **Tiltak 2: Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes**

Ifølge kommunedelplanen skal det opparbeides fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika. En rekke alternativer ble utredet i forprosjektet, og det er jobbet videre med alternative løsninger etter behandling av forprosjektet.

Vi tok ved høring av forprosjektet ikke stilling til hvilke av de skisserte løsningene som burde tas med videre inn i reguleringsplanfasen. Det ble derimot bemerket at det er et nasjonalt mål at flest mulig barn mellom 6 og 15 år skal gå eller sykle til skolen. En aktiv skolevei gir god trafikktraining, bedre forutsetninger for læring og viktige helsegevinster. Det ble påpekt at det er helt avgjørende at trafiksikkerhet for barn og unge blir ivarettatt.

På grunn av nye regler som begrenser sykling på fortau er det nå lagt inn gang- og sykkelveg i stedet for fortau. Nye veier sin anbefaling er å legge til rette for trafiksikkerhetstiltak med nedsatt hastighet og med innsnevring av vegbanen. Kommunedirektøren mener det er viktig å sikre myke trafikanter og anbefaler at det etableres gang- og sykkelveg langs deler av Vingromsvegen, noe som vi støtter. Statsforvalteren anbefaler kommunen å gå videre med alternativ 2B.

Angående de vurderinger som er gjort for mulig sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6 er Statsforvalteren ikke imot at det går videre med hovedalternativet som er på høring.

### **Tiltak 3 og 4: Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva- Korgvegen**

Det er laget støyfaglig utredning og mange gode avbøtende tiltak er foreslått. Statsforvalteren har likevel noen merknader både til utredning og foreslåtte avbøtende tiltak.

I kommuneplanen er det sagt at: «Grenseverdier i gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016 eller til enhver tid gjeldende retningslinjer skal legges til grunn for gjennomføring av støyreducerende tiltak mot eksisterende bebyggelse, jf. Tabell 3.» Det samme er gjentatt i forslag til reguleringsbestemmelser at det er den til enhver tid gjeldende retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 som skal legges til grunn.



Støyretningslinjen ble i fjor sendt på høring og trådte i kraft tidligere i år. Statsforvalteren forventer derfor at støyutredning og avbøtende tiltak oppdateres etter ny retningslinje. Ved revisjonen av støyretningslinjen er det gjort endringer i inndelingen av kapitler. Henvisninger til kapitler og tabeller må derfor oppdateres så den stemmer overens med den nye retningslinjen.

Det er mellom 32 og 36 boliger som er vedtatt skjermet som fortsatt ligger i gul støysone etter at foreslåtte avbøtende tiltak er tatt høyde for. Statsforvalteren forventer at det gjøres en konkret vurdering av om det er mulig å oppfylle kvalitetskravene for støy som er gitt i T-1442/2021. Dersom dette ikke er mulig, må det vurderes å gi tilbud om innløsning av flere boliger evt. tas inn krav om ytterligere avbøtende tiltak.

I bestemmelse 2.10 er det sagt at det skal plasseres støyskjermer og støyvoller som vist i plankartet og som beskrevet i fagrapport støy, datert 19.03.21. Det er ikke samsvar mellom plankart og fagrapport støy for støyskjermering av Vingnesvika. Statsforvalteren forutsetter at støyskjermer som vist i plankart legges til grunn. Lengde som vist i støyrapport vil evt. innebære **innsigelse** fra Statsforvalterens side.

Det er beregnet støy for både 60 og 70km/t. Statsforvalteren forventer at det avklares om tiltakene på avlastet E6 innebærer et krav om å sette fartsgrensen ned til 60 km/t. Dersom dette ikke er tilfelle må det ses på ytterligere tiltak på avlastet veg som gir grunnlag for å sette ned fartsgrensen til 60 km/t.

Sumstøy for boliger i Øyresvika må også beregnes. Det er viktig at kvalitetskravene i retningslinjen overholdes.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til planforslaget fordi grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen. Innsigelsesgrunnlaget er Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (t-1442/2021).

### **Tiltak 5: Miljøtiltak på Vingnes**

Fra Vingnes til miljøtunnelen ved Mosodden er i dag fartsgrensen 70 km/t. I kommunedelplanen er det sagt at det skal gjøres fartsreducerende tiltak på denne strekningen. Dette er tiltak som skal skje på avlastet veg og ikke bare som sidevegtiltak. Vi viser her til vår uttalelse til forprosjektet for avlastet E6.

Støyutredningen viser at det fortsatt er over 30 boliger som blir liggende i gul støysone uten tilstrekkelig avbøtende tiltak. Det er også en utfordring med støy inn mot Strandtorget hvor det i kommunens planer nå er åpnet for boligbygging og hvor det er viktige friluftsområder som det ikke er lagt opp til støyskjermering av.

Dagens kryss er svært arealkrevende, og Statsforvalteren anbefaler kommunen å gå videre med alternativ 5B med rundkjøring på Vingnes. Det bør ses på om plasseringen av rundkjøringen kan optimaliseres. Dette vil frigjøre arealer til andre formål enn vei og legge til rette for muligheter til å utvikle Vingnes som et attraktivt bydelscenter. Dersom dette ikke gjøres må det dokumenteres at andre tiltak på vegen vil gi grunnlag for å sette ned farten på strekningen.

Planforslaget dokumenterer ikke at foreslåtte tiltak på Vingnes vil innfri miljømålene om utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektiv-tilgjengelighet, beplantning mm.



Statsforvalteren fremmer på denne bakgrunn **innsigelse** til planforslaget fordi det avviker fra målene Statlige planretningslinjer for bolig, areal og transportplanlegging om:

- At utbyggingsmønstre og transportsystemer ikke fremmer kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål.
- At det i by- og tettstedsområder ikke er lagt særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.

### **Tiltak 6: Gang- og sykkelveier fra Vingnes til Storhove**

Ifølge kommunedelplanen skal det etableres en sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Vingnes og Storhove. I reguleringsplanen legges gang- og sykkelvegen fra Vingnes, over Lågen, fram i to alternativer:

1. Gang- og sykkelveg langs Lillehammer bru
2. Gang- og sykkelveg på Vingnesbrua og Strandpromenaden. Nye veier anbefaler denne løsningen.

Når det gjelder gang- og sykkelveg Vingnes – Lillehammer bru, mener vi dette er et viktig tiltak, særlig sett i lys av kommunens planlagte arealbruk for området vedtatt i kommunedelplan for Lillehammer by. Kommunen planlegger en utvidelse av byen i retning Strandtorget hvor blant annet boligformål igjen er tatt inn. Vingnes er også lagt innenfor byplanen og kommunen jobber med en mer urban utvikling av Vingnes som bydelssenter.

Gang- og sykkelveg over Lillehammer bru vil koble seg mer direkte på gang- og sykkelvegen videre nordover mot Storhove/Hovemoen, hvor det blant annet ligger mange arbeidsplasser. Kryssing via Lillehammer bru gir kortere gang- og sykkelveg til Strandtorget og Storhove/Hovemoen, og vil kunne oppleves mer som en ekspress-sykkelveg enn alternativet via Vingnesbrua.

For at innbyggerne skal velge sykkel som transportform fremfor bil er det sentralt at de fysiske omgivelsene tilrettelegges på en attraktiv og sikker måte slik at det blir enkelt å velge sykkel som transportform og hverdagsaktivitet. Vi mener at det best oppnås med en gang- og sykkelveg over Lillehammer bru, og at dette alternativet også er mer fremtidsrettet. Tiltaket på Lillehammer bru vil bidra til en synlig og direkte forbindelse mellom Vingnes til Strandtorget og næringsområdene nordover, det tilrettelegges da for attraktive omgivelser slik at det blir enkelt å velge sykkel som transportform.

For transport blir det mer av det vi legger til rette for, og tilrettelegging for sykkel gir mer sykkeltrafikk. Å bygge ut god infrastruktur for sykkel og gange nå er viktig i et folkehelseperspektiv, og at flere sykler er også et viktig klimatiltak.

Alternativet gang- og sykkelveg på Vingnesbrua og Strandpromenaden vil etter vår vurdering ikke være en like hensiktsmessig løsning med tanke på å velge sykkel som transportform. Det stilles spørsmål til om trafiksikkerheten, spesielt i næringsområdet Strandtorget, er godt nok ivaretatt. Samt at det ikke er utredet hvilke konsekvenser denne løsningen vil gi for friluftsområdet øst for avlastet E6.



Videre er det ikke sikret en gjennomgående gang- og sykkelløsning på Vingnes. Hvordan Vingnesbrua og Vingromvegen skal fungere sammen som sykkelvei må vises i plankart og bestemmelser.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til at gang- og sykkelvei over Lillehammer bru ikke er med i planforslaget. Det avviker etter vårt syn fra Statlige planretningslinjer for bolig, areal og transportplanlegging, Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029 *Sammen om aktive liv* og Meld. St. 19 (2018–2019) Folkehelsemeldinga — *Gode liv i eit trygt samfunn*. Planleggingen bidrar ikke til å styrke sykkel og gange som transportform og utbyggingsmønstre og transportsystemer fremmer ikke kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål.

#### *Avbøtende og kompensierende tiltak for gang- og sykkelvei over Lillehammer bru*

I brev av 19. mars i år tydeliggjorde vi til Nye Veier, med kopi til kommunen, noen premisser for gang- og sykkelveg på Lillehammer bru. Her fremgikk følgende:

*«Ny gang- og sykkelveg krever en egen dispensasjon etter verneforskriften, og det er derfor viktig at tiltaket utredes nærmere både når det gjelder det fysiske avtrykket i form av breddeutvidelse av vegtraseen, og hvordan selve ferdselen med gående og syklende vil kunne påvirke særlig fuglelivet i naturreservatet. Breddeutvidelse av veien regnes som arealtap i naturreservatet. Selv om prosessen så langt har vist at denne gang- og sykkelvegen ikke lar seg realiseres uten å komme som et påheng på eksisterende bru, må det likevel søkes minimert og utover det inngå i regnskapet for direkte arealtap i kompensasjonsplan. Når det gjelder innvirkningen på verneverdier og verneformål, er vi imidlertid enda mer opptatt av den forstyrrelseseffekt en slik ny bruk av Lillehammer bru vil kunne gi for fuglelivet. Selv om biltrafikken skulle få lavere hastighet og mengde, tror vi at gang- og sykkelvegen vil kunne gi barriere- og fragmenteringseffekter. Tiltaket må derfor utredes og vurderes med i kompensasjonsplan.»*

*Det blir av stor betydning i den videre planleggingen å se på mulige avbøtende tiltak som skjerming av traseen for å minke forstyrrelseseffekten. Dette kan muligens sees på i sammenheng med støydempende tiltak på brua i sin helhet. Statsforvalteren som forvaltningsmyndighet i naturreservatet er opptatt av at gang- og sykkelvegen bygges slik at innvirkningene på verneverdiene ikke blir av nevneverdig betydning.»*

Gang- og sykkelveien må prosjekteres i tråd med nevnte føringer fra oss. Premisset er at tiltaket må bygges slik at det ikke påvirker verneverdiene nevneverdig, jf. naturmangfoldloven § 48 første ledd, første alternativ. Videre må en dispensasjon foreligge før det fattes vedtak gjennom reguleringsplan om å bygge denne traseen. Hvis resten av reguleringsplan for avlastet E6 godkjennes som planlagt, må den delen som berører gang- og sykkelvegen på Lillehammer bru tas ut og godkjennes etter at dispensasjon fra verneforskriften foreligger.

Selv om den største negative virkningen av en gang- og sykkelveg på Lillehammer bru er den mulige forstyrrelseseffekten, vil et påheng på eksisterende bru gi et arealavtrykk i reservatet som krever kompensasjon som ikke kan unngås eller avbøtes.

Kompensasjonsplanen kommer frem til at Rykkhustjønnanaturreservat vil overkompensere med 85 – 210 daa, og hvis en regner nærmere på spesielt viktige naturtyper og økologiske funksjonsområder er tallene enda høyere. Hvis vi bruker den samme metoden for å beregne avtrykk i reservatet på mulig gang- og sykkelveg som for ny E6 bru, gir den et behov for 7,5 - 218,7 daa.





Ettersom en gang- og sykkelveg på Lillehammer bru ikke er et helt nytt avtrykk i reservatet, men en utvidelse av en eksisterende barriere, mener vi at kompensasjonsbehovet i denne saken vil ligge nærmere 7,5 enn 218,7 daa. Med dette vil vi derfor si oss enige i Nye Veiers vurdering sist i kompensasjonsplan om at Rykkhustjønn naturreservat vil kunne dekke opp for mulig kompensasjonsbehov som kommer gjennom reguleringsplan for avlastet E6. Mulige innvirkninger på naturreservatet som kan komme i en anleggsfase av tursti langs Mjøsa, og som ikke kan dekkes med krav om å unngå sårbare tidsperioder og områder eller andre avbøtende tiltak, vil også inngå i vernet av Rykkhustjønn naturreservat.

Et viktig prinsipp med økologisk kompensasjon er at den ikke regnes som reell hvis området allerede er vernet fra før når tiltaket skal skje. Det betyr at Nye Veier ikke kan bruke mulig overkompensasjon for Lågendeltaet for å dekke opp for andre, fremtidige tiltak. I denne saken er vi imidlertid innstilt på at et vedtak om Rykkhustjønn naturreservat kan komme før en mulig dispensasjon til gang- og sykkelveg på Lillehammer bru, ettersom dette arealavtrykket avklares å kunne inngå i erstatningsarealet nå gjennom reguleringsplan, og utgjør kun en liten del.

#### *Gang- og sykkelvei - kobling til Strandpromenaden*

Statsforvalteren er klar over at det er sett på ulike rampeløsninger ned fra Vingnesbrua uten å finne en god løsning. Likevel mener vi dette er noe det må jobbes videre med for å optimalisere en løsning for syklister. En trase som går ned mot Strandpromenaden er betydelig kortere enn å bruke eksisterende vegnett sør for Vingnesbrua.



Figur 1: Det bør vurderes å se videre på muligheten for rampe ned fra Vingnesbrua.

#### **Tiltak 7: Flomsikker kryssbygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6**



Statsforvalteren støtter forslaget til kryssombygging og anser at dette er i tråd med de føringer som er gitt i kommunedelplanen. Dersom ombygging av kryss ikke blir vedtatt fremmer Statsforvalteren **innsigelse**. En nærmere begrunnelse for denne innsigelsen vil gis dersom kommunen velger å gå bort ifra en kryssombygging.

### **Tiltak 8: Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6.**

Statsforvalteren støtter i hovedsak kommunens vurdering i saken. Vi har tidligere sagt at selv om det ikke står at det skal vurderes nye underganger bør dette kunne vurderes som et generelt miljøtiltak, som det er krav om i kommunedelplanen. Vi har foreslått å se på en ny undergang som bedre binder området nedenfor Busmoen sammen med området som ligger på utsiden av avlastet E6.

Det bør også knyttes rekkefølgekrav til gjennomføring av disse tiltakene. For på den måten å kunne sikre at det gjennomføres innen rimelig tid.

### **Vassdrag**

Avlastet veg vil komme i berøring med viktige vassdragsverdier. Vi viser her til vår uttalelse til reguleringsplanen for E6 fra Roterud til Storhove.

#### *Kryssing av elver og bekker*

Det er mange mindre bekker og elver som blir berørt av avlastet E6, og flere er fiskeførende. Det er viktig at disse ikke får dårligere gyte- og leveområder som følge av tiltakene på avlastet E6. Inngrep i disse er beskrevet i plandokumentene, men detaljene er ikke på et slikt nivå at det per i dag kan gis tillatelse til å gjennomføre planene etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Dette forutsetter vi kommer på plass i den helhetlige planen for vannhåndtering.

### **Annet**

Etter vedtak av kommunedelplan for E6 fra Vingrom til Ensby har både kommunedelplan for Lillehammer by og kommuneplanens arealdel blitt ferdigbehandlet. Her er det gitt relevante føringer som er av betydning for vegen som berører begge disse planene. Statsforvalteren forventer at dette innarbeides i planen.

Med hilsen

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

Øyvind Gotehus  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:



Norges vassdrags- og energidirektorat Region  
Øst

Statens vegvesen

Innlandet fylkeskommune

Postboks 4223

2307 HAMAR

Postboks 1010 Nordre  
Ål

2605 LILLEHAMMER

Pb. 4404

2325 HAMAR