

---

## 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 trafikkisikkerhet. 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 slutfasen 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. Vegen 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 veien. 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 veien 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 konsultantselskapet 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 påpeking 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.

#### Grunnlagdokumenter 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 C0 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 «trafikksikkerhetstiltak» 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