

# SÆRUTSKRIFT

Arkivsak: 18/2465

## REGPL 201809 - REGULERINGSPLAN FOR E6 STORHOVE - ØYER

---

Saksbehandler:	Anita Lerfald Vedum	Arkiv: REGPL 201809
<b>Saksnr.:</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
105/20	Formannskapet	15.09.2020
67/20	Kommunestyret	24.09.2020

---

### Vedlegg:

1. Planbeskrivelse, 3.9.2020
2. Planbestemmelser, 3.9.2020
3. Plankart C0, 3.9.2020
4. Plankart C1, 3.9.2020
5. Temakart for hensynssoner i Øyer kommune, 1.9.2020
  
6. Merknadsbehandling fra Nye Veier AS, 23.6.2020
7. Høring av planforslag for kryssløsning på Ensby, 8.7.2020
8. Varsel og høring av planutvidelse innenfor hensynssone ras, 6.7.2020
9. Prosessnotat om høring og utvidelse, 4.9.2020
  
10. ROS-analyse, 23.6.2020
11. Estetisk oppfølgingsplan, 23.6.2020
12. Anleggsgjennomføringsrapport, 20.4.2020
13. Ytre-miljø plan (YM-plan), 23.6.2020
14. Massedisponeringsplan, 23.6.2020
15. Fagrappport støy, 23.6.2020
16. Støykart for C0 og C1, 1,5 meters målehøyde, datert 28.02.20
17. Støykart for C0 og C1, 4 meters målehøyde, datert 28.02.20
  
18. Trafikkberegninger for ulike kryssløsninger for E6 Øyer, Cowi, 17.6.2020
19. Trafikksikkerhetsmessig vurdering av fv. 2522, 12.6.2020
  
20. Notat – flomforhold langs ny E6 Storhove – Øyer, Asplan Viak, 15.6.2020
21. Rensing av overvann fra vei, Asplan Viak, 6.5.2020
  
22. Oversikt og oppsummeringer av skredvurderinger, Asplan Viak, 23.6.2020
23. Skredfarevurderinger for bebyggelse (20280-01-1), Skred AS, 9.6.2020
24. Revurdering av område for vernskog (18411-08-1), Skred AS, 12.6.2020
25. Skredfarevurdering (18411-02-1) Skred AS, 08.02.2019
26. Skredsikringstiltak (18411-03-1) Skred AS, 12.03.2019
27. Tilstrekkelig areal for skredsikring (18411-05-1), Skred AS 28.4.2020

28. Supplerende uttalelse tilstrekkelig areal for skredsikring (18411-06-2), 27.5.2020
29. Skredfarevurdering (18411-04-1) Skred AS, 28.02.2020
30. Foreløpig skredfarevurdering for nordre påhugg – alt A3 og B, 18.1.2019
31. Notat knyttet til skjøtselssoner (18411-09-2) Skred AS, 28.8.2020
32. Notat med forslag til skjøtselstiltak, Kistefos skog AS, 30.8.2020
33. Notat – juridisk vurdering av skredsikringstiltak, Advokatfirma Tofte, 22.6.2020
34. Notat om ekspropriasjonsgrunnlag, Advokatfirmaet Tofte, 28.8.2020
  
35. E6 Storhove – Øyer, KU Landskapsbilde, 16.08.2019
36. E6 Storhove – Øyer, KU Naturmangfold, 16.08.2019
37. E6 Storhove – Øyer, KU Naturressurser, 16.08.2019
38. E6 Storhove – Øyer, KU Friluftsliv / by- og bygdeliv, 16.08.2019
39. E6 Storhove – Øyer, KU Kulturarv, 16.08.2019
40. E6 Storhove – Øyer, Prissatte konsekvenser, 16.08.2019
41. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport trafikk og trafikksikkerhet, 16.08.2019
42. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport lokal og regional utvikling, 16.08.2019
43. E6 Storhove – Øyer, Fagrapport luftforurensing, 16.08.2019

**Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

- KST-sak 115/19
- FSK-sak 25/20
- Tegningshefte 16.08.2019
- Varsel om oppstart, datert, 19.02.2019
- Oppsummering høringsuttalelser fra Lillehammer sitt første offentlige ettersyn 28.02.2020

**Sammendrag:**

Øyer kommune har mottatt revidert forslag til detaljreguleringsplan for E6 Storhove – Øyer. Nye Veier har, i samråd med Øyer kommune, innarbeidet justeringer av planforslaget som følge av innsigelser og merknader fra statlige og regionale aktører, organisasjoner og offentligheten for øvrig etter høring. Kommunedirektøren anser planforslaget å være av tilfredsstillende kvalitet for sluttbehandling, og anbefaler alternativ C0 – opprettholdelse av kryss på Ensby.

**Saksutredning:**

Planarbeidet omfatter ny E6 i både Lillehammer og Øyer kommune. I overordnet planfase ble det vedtatt en kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. Planavgrensningen på kommunedelplanen strakk seg kun 800 m nord for Ensbykrysset. Før neste plannivå ble det besluttet i Stortinget at Nye Veier skulle detaljregulere og bygge strekningen og det ble bestemt at parsellen skulle forlenges til utløpet av Mosåa. I arbeidet med planmaterialet ble det klart at Hunderfossen er en flaskehals, så til offentlig ettersyn ble det kun utarbeidet plankart som regulerer ny E6 frem til Hunderfossen. Alle konsekvensutredninger inneholder likevel også alternativer som strakk seg til utløpet av Mosåa.

**FORSLAGSSTILLER:**

Detaljreguleringsplanen fremlegges for kommunal behandling av Asplan Viak AS på vegne av Nye Veier AS. Asplan Viak har videreført og supplert plandokumenter som opprinnelig ble ført i pennen av COWI AS.

#### PLANENS FORMÅL:

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere firefelts motorveg med fartsgrense 110 km/t fra Øyer grense i sør til Hunderfossen i nord.

#### PLANPROSESS – MEDVIRKNING:

Medvirkning i planprosessen før vedtak om offentlig ettersyn fremgår av KST-sak 115/19. I KST-sak 115/19 ble det vedtatt en rekke krav til innholdet i planforslaget før dette kunne sendes ut på høring. Blant annet ble det satt som vilkår at planmaterialet skulle inneholde en gang/sykkelveg langs fv. 2522 Måkrudgutua-Ensby for å kunne høres. Vedtaket resulterte i at det ikke var mulig å legge planmaterialet ut på høring før det var vesentlig endret. Nye Veier har kjørt en felles planprosess med separate kommunevise dokumenter ovenfor Lillehammer og Øyer kommune. Dette medførte at Lillehammer kommune gjennomførte høring av sitt planmateriale selv om vedtaket i Øyer kommune utsatte prosessen i Øyer.

Etter behandling av planmaterialet i KST-sak 115/19 ble det gjennomført en rekke møter mellom Nye Veier og Øyer kommune for å skape forståelse for arbeidet som gjensto før planmaterialet var klart for offentlig ettersyn. Høring av planmaterialet i Lillehammer kommune ble gjenstand for flere innsigelser. Dette medførte at det ble enighet om at Nye Veier skulle omarbeide planmaterialet for begge kommunene, og tok sikte på en ny fremleggelse av planmateriale likt i kommunene.

3.3.2020 oversendte Nye Veier et nytt planmateriale til kommunene. Dette ble gjennomgått av administrasjonen og sendt til politisk behandling i formannskapet 24.3.2020 (sak 25/20). Høring av planforslaget ble gjennomført i perioden 26.3.2020 - 13.5.2020. Det ble gjennomført et folkemøte 28.4.2020 via nettportalen Teams, der det ble anslått at ca. 50 eksterne logget seg på og hadde anledning til å stille spørsmål. Arrangør var Nye Veier AS.

I høringsperioden kom det inn totalt 23 uttalelser til planforslaget i Øyer, hvorav 8 fra offentlige myndigheter, 10 fra organisasjoner, lag og foreninger og 5 fra privatpersoner. Det er fremmet innsigelse til planforslaget fra Fylkesmannen i Innlandet, Innlandet fylkeskommune og NVE. Innsigelsene knyttet seg i hovedsak til faresone for ras og skred, bestemmelser om flom og vassdrag, manglende sammenheng mellom ROS-analyse og bestemmelser, kulturhistorisk trafikkmiljø på Ensby og behovet for å sikre myke trafikanter langs fv. 2522. Merknadsbehandling fra Nye Veier er sammenfattet i et eget dokument, se vedlegg 6.

Etter høringsperioden har kommunene hatt en rekke møter med Nye Veier AS, Asplan Viak, ekstern spesialkompetanse innenfor fagfeltene ras/skred og skogskjøtsel. I tillegg har det vært en rekke dialogmøter med regionale myndigheter for å finne løsninger på merknader og innsigelser. Kommunene har i all hovedsak deltatt sammen på møter fordi problemstillingene ofte var felles.

I arbeidet med sluttbehandling ble det avdekket at planavgrensningen ikke var tilstrekkelig stor nok for å sikre arealer til hensynssone ras/vegetasjonssikring. I starten på juli ble det

derfor varslet utvidelse av planområdet, samtidig som det ble ansett som en høring av planmaterialet som lå til grunn for utvidelsen. I tillegg ble det i samme tidsrom gjennomført en høring til noen berørte grunneiere for et nytt forslag til kryssløsning på Ensby. Disse to høringene er oppsummert i vedlegg 9. Totalt er det gjennomført tre høringer av planforslaget. Kommunedirektøren er av den oppfatning at endringer gjort etter disse høringene tydeliggjør intensjonene i planmaterialet som har vært hørt, og dermed ikke utløser behov for ny høring.

Kort oppsummering av endringer etter offentlig ettersyn med høringsfrist 13.5.2020:

- Rasvoll er inntegnet på plankartet helt sør ved kommunegrensa. Denne er en forlengelse av en lengre rasvoll i Lillehammer.
- Planområdet er utvidet ved kommunegrensa for å sikre tilstrekkelig areal til rasforebygging.
- Kontrollplass for kjøretøy er innregulert i C1 alternativet.
- Adkomst til Midtskog og Hunder bil-demontering er noe modifisert.
- Adkomstveg for bebyggelse øst for fv. 2522 ved Ensbykrysset er endret i C0 alternativet.
- Bedre ivaretagelse av kulturhistorisk vegmiljø på Ensby i begge alternativ.
- Innarbeidet viltpassasje i kulvert under Sagåa og justert parkeringsmulighet der.
- Justeringer av bestemmelser for å imøtekomme merknader og innsigelser. Dette har omhandlet skred, vassdragsmiljø, støy, forurensning og ytre miljø. I tillegg har kommunen selv foreslått endringer av bestemmelsene uavhengig av eksterne innspill. Rekkefølgekrav skal sikre hvem som er ansvarlig for ulike elementer, også i driftsperioden etter vegåpning.
- ROS-analyse, YM-plan, massedisponeringsplan og plan for anleggsgjennomføring er oppdatert og presisert.
- Presiseringer i estetisk oppfølgingsplan for å tydeliggjøre krav til entreprenør for estetikk og landskapstilpasning av anlegget.
- Det er gjort ytterligere utredninger som grunnlag for planmaterialet som omhandler skred og trafikkanalyser.
- Planbeskrivelsen er oppdatert.

#### PLANFORSLAGET SOM FORELIGGER TIL SLUTTBEHANDLING:

Planforslaget er svært omfattende. To alternative plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og ROS-analyse, en rekke KU-rapporter og fagrapporter og utredninger. Planbeskrivelsen gir en helhetlig beskrivelse av tiltaket og en sammenfatning av konsekvensutredningen (KU) og andre fagrapporter og utredninger. For å få en oversikt over planforslaget og hovedpunkter i underliggende rapporter vil planbeskrivelsen være nyttig lesning.

Det vil være for omfattende å beskrive alle plandokumentene i saksframlegget, så under følger en kort sammenfatning av de mest sentrale temaene.

#### *Vegtrasé og regulert område*

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 ny E6. I Øyer kommune planlegges E6 som en breddeutvidelse av dagens E6 trasé fra Ensby og nord til Hunderfossen. Veggen skal dimensjoneres for 110 km/t, og Statens vegvesens vegnormaler er lagt til grunn. Kryssløsning er den vesentligste forskjellen på plankartene. C0 har kryss på Ensby. C1 medfører at Ensbykrysset opphører og at et halvkryss etableres ved Midtskog, der det blir av- og påkjøringsramper for trafikk til/fra sørlig retning. I begge alternativene er det nå regulert inn kontrollplass på Ensby. For å ivareta det kulturhistoriske vegmiljøet på Ensby

er det gjort justeringer etter offentlig ettersyn som sikrer dette unike miljøet og medfører at Innlandet fylkeskommune trolig trekker sin innsigelse innen fagfeltet.

#### *Konsekvensutredning*

Det er laget mange konsekvensutredninger innenfor ulike temaområder. Disse ligger til grunn for de øvrige plandokumentene. Det er ikke gjort endringer i KU-rapportene etter offentlig ettersyn. Gjennom planprosessen er det jobbet aktivt med å sikre at de negative konsekvensene av vegbyggingen blir så små som mulig. Planforslaget er forsøkt tilrettelagt slik at blant annet friluftsliv/fiske og vilt får gode fremtidige forhold. Vegprosjektet har også utløst en prosess for bygging av gang- og sykkelvegløsning fra Måkrudgutua til Ensbykrysset. Dette er et viktig tiltak for folkehelse generelt og Øyersamfunnet spesielt.

#### *ROS-analyse*

ROS-analysen for planforslaget viser sannsynlighet og konsekvens for ulike tema og foreslår avbøtende tiltak der dette ses som nødvendig. Denne er omarbeidet for å imøtekomme innsigelser fra regionale myndigheter. Funn i ROS-analysen er hensyntatt i planbestemmelser.

#### *Tematiske rapporter og utredninger*

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

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

Det er gjort en trafikkanalyse for fv. 2522 etter høringsperioden. Det konkluderes i rapporten med at behovet for gang- og sykkelveg allerede er tilstede på deler av strekningen da den er definert som skoleveg for 2. - 10. klasse. Således er behovet til stede uavhengig av om E6 medvirker til økt ÅDT på strekningen Ensby – Øyer sentrum. Rapporten viser også at trafikken på fv. 2522 mellom Ensby og Øyer sentrum vil øke betraktelig når det innføres bom på ny E6. Dette kalles trafikkavvisning.

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 miljøulemper. 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. Det er gjort presiseringer mht. deponering av forurenset masse.

Plan for estetisk oppfølging setter krav til utforming av det visuelle inntrykket av veganlegget og sidearealene. Denne er også omarbeidet på bakgrunn av innsigelser fra regionale myndigheter.

Nye veier sin anbefaling (s. 137 i planbeskrivelsen) 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 støy og ulemper for naboene langs fylkesvei 2522, lavest trafikkbelastning forbi skolene i Granrudmoen og er det alternativet som 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:**

Planforslaget er svært komplekst. Dette kombinert med Nye Veier sitt ønske om rask fremdrift har gjort planprosessen krevende å følge for kommunene, involverte myndigheter og offentligheten for øvrig. Medvirkning for direkte berørte parter i et så omfangsrikt planarbeid har trolig vært krevende, men kommunedirektøren har hatt god dialog med disse og har hatt en utstrakt veiledning inn i planmaterialet.

I Øyer kommune har det vært gjennomført en høring av hele planforslaget. I tillegg har det vært gjennomført to små separate prosesser etter offentlig ettersyn. En mindre høring og en varsling og høring av utvidelse av planområde. Disse hadde sammenfallende høringsperiode nå i slutfasen før sluttbehandling.

Det har vært tett samarbeid mellom Lillehammer og Øyer kommuner med kvalitetssikring og samkjøring. Nye Veier har tilrettelagt for bred medvirkning under vegs, både med jevnlig kontakt med berørte myndigheter, åpne møter og gjennom en medvirkningsportal på nett. I medvirkningsportalen har de samlet inn innspill fra berørte og andre og informert om prosjektet. Prosessen og medvirkningsopplegget har vært ressurskrevende.

Kommunedirektøren mener likevel det har vært nødvendig, og at planforslaget gjennom dette er gjort godt kjent. Innspill og merknader har vært vurdert og innarbeidet, og kommunedirektøren mener endringene som er gjennomført som følge av prosessen har vært med på å sikre viktige samfunnsinteresser.

Det er siden midten av mai 2020 jobbet med å løse innsigelser til planforslaget. Det har vært en god dialog med regionale myndigheter. Med forbehold om at planen vedtas med de endringer som er gjennomført etter høring, er kommunedirektørens oppfatning at innsigelsene er løst. NVE har vært med på å utforme presiserte bestemmelser for vannmiljø og skred. Fylkesmannen har akseptert foreslåtte endringer i ROS-analysen og bestemmelser knyttet til funn i denne. Innsigelsen fra Innlandet fylkeskommune er forsøkt innfridd med et trafikknotat samt rekkefølgebestemmelser. Innsigelse til vegløsningen på Ensby er forsøkt løst ved å legge om private adkomstveger for å sikre det trafikkhistoriske kulturmiljøet.

Under følger en vurdering av utvalgte problemstillinger, med fokus på endringer etter offentlig ettersyn. Det anbefales å bruke planbeskrivelsen for å få oversikt over planmaterialet og enkelttema. Det vises for øvrig til vedlagt plankart, bestemmelser og øvrige vedlegg. Plankartene inneholder alle juridiske linjer for hensynssoner og liknende, og fremstår derfor noe rotete. For å få oversikt over hensynssonenes plassering, anbefales det derfor å se til temakartene som er i vedlegg 5.

#### *Kryssløsningene C0 og C1*

Kryssløsning C0 er noe omarbeidet etter offentlig ettersyn. Kommunedirektørens merknad ved første gangs behandling og fylkeskommunens innsigelse har medvirket til at Nye Veier har funnet å kunne stramme inn vegformålet slik at det kulturhistoriske vegmiljøet blir bedre ivaretatt. Tidligere rv. 50 går tapt, men arealet rundt Kongevegen blir bedre ivaretatt. Hensynssone for midlertidig anleggsområdet er tatt vekk fra området og sikrer at det ikke blir gjort ødeleggelser av kulturmiljøet. Endringen har også medført endrede avkjørsler for noen husstander på Ensby.

C1 er ikke vesentlig endret, men broløsningen over til Midtskog er noe endret og sammenføyd med avkjøring til Hunder bil-demontering. Det er lagt inn kontrollplass på Ensby også i C1-alternativet. Dersom dette alternativet vedtas vil det medføre økt tungtrafikk på strekningen mellom Midtskog og Ensby. Etter endt kontroll av kjøretøy i nordgående retning må kjøretøyet kjøre til Granrudmokrysset for å komme seg videre nordover. Dette er ikke optimalt.

#### *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 er lagt oppstrøms rasvoll på kommunegrensa og videre går den i skogsterreng inn mot Ensby. Ved Ensby blir den sammenfallende med Kongevegen. Det har også vært viktig for kommunedirektøren at området rundt Kongevegen blir ivaretatt.

#### *Estetikk og landskapshensyn*

Nye Veier sin utbyggingsmodell gir stor frihet til entreprenøren i valg av konstruksjoner og materialer, og optimalisering av veglinja. Det har derfor vært viktig å sette noen rammer i reguleringsplanen som entreprenøren må jobbe innenfor. Gjennom planprosessen har det kommet inn flere tydelige krav til estetikk og landskapstilpasning. I tillegg til Nye Veiers estetiske veileder (som gjelder for alle deres prosjekt i hele landet) er det utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan for strekningen Storhove - Øyer. Denne er tilpasset lokale forhold, og har blant annet hentet mange av prinsippene fra «formingsveilederen for E6 Biri – Otta». Det stilles skal-krav til ulike elementer, og er satt noen premisser for fokusområdene på Ensby og Midtskog.

Formingsveileder for Biri – Otta ble utarbeidet av Statens vegvesen da de hadde arbeidet med å planlegge ny E6 i Gudbrandsdalen. Denne skulle sikre at alle parsellene la samme prinsipper til grunn mht vegens tilpasning til landskapet og materialbruk. Formingsveilederen er svært detaljert, og på enkelte områder utdatert.

Kommunedirektøren mener tilnærmingen med bruk av veilederen som et utgangspunkt for estetisk oppfølgingsplan sikrer tilstrekkelig sammenheng med allerede bygde parseller på strekningen Biri-Otta. Oppfølgingsplanen lister opp prinsipper for utbygging som entreprenøren skal benytte i videre prosjektering av veggen og ulike veg-element. Det er supplert med flere illustrasjoner, snitt og mer informasjon om blå-grønne strukturer etter høringen, i tråd med Lillehammer kommunes merknader. Merknadene fra Lillehammer kommune er til dels dekkende for Øyer kommune også, men det stilles selvsagt store krav til utforming av portalområder for tunell. Det er også satt krav til kompetanse for de som skal prosjektere anlegget. For alle konstruksjoner kreves byggesaksbehandling. Kommunedirektøren mener estetikk og landskapstilpasning er ivaretatt i planen. På grunn av manglende kompetanse innenfor fagområdet administrativt i Øyer kommune, har kommunen støttet seg til Lillehammer kommunes faglige merknader.

### *Ras og skred*

Fra kommunegrensa og ca. 350 m inn i Øyer kommune er det dokumentert at ny E6 vil være ras- og skredutsatt. Det har etter høring vært jobbet med å få dokumentasjon på reell fare, samt tiltak for å minske skredfaren. Vedlegg 22 oppsummerer utredningene frem til 26.6.2020. Vedlegg 31-34 er utarbeidet etter at Nye Veier oversendte planmaterialet til behandling.

Ved 1. gangs høring var kommunedirektøren skeptisk til håndteringen av ras- og skredproblematikken gjennom planmaterialet, og forventet at dette ble jobbet videre med i planprosessen mot sluttbehandling.

Ras- og skredsikringen, i planforslaget til sluttbehandlingen, består av flere ulike elementer som samlet sett skal ta risikoen for ras og skred ned til akseptabelt nivå. Dette inkluderer;

1. Skogen som ras- og skreddempende tiltak, med forbud om flatehogst og krav til særskilt skjøtsel innenfor hensynssonene.
2. Øvrige ras og -skredsikringstiltak

#### 1. Skogen som ras- og skreddempende tiltak

Skog i bratt terreng reduserer risikoen for - og konsekvensene av ras og skred. Dette forutsetter at skogen er vital og kan fornyes. Det har vært utarbeidet flere rapporter som vurderer hvor stor risiko det er for ras og skred i planområdet. En forutsetning satt i alle rapportene har vært at skogen ikke fjernes, men skjøttes på en slik måte at den over tid bevarer sin ras- og skreddempende effekt. Dette gjør at de andre sikringstiltakene i området kan være mindre omfattende. Det har i høringen vært stilt flere spørsmål tilknyttet denne måten å håndtere slik risiko på.

#### Areal for faresone ras og skred

Etter høring ble det avdekket at plankartet manglet deler av området som var vist i fagrapportene som nødvendig areal for tilstrekkelig ras- og skredsikring. Sommeren 2020 ble plangrensen derfor utvidet noe, og det er nå lagt hensynssone på hele arealet som er lagt til grunn i rapportene for sikring av skogen. Kommunedirektøren legger til grunn at arealbeslaget er anbefalt av fagkyndige, og har derfor akseptert omfanget som nødvendig for prosjektet.



### Rettigheter til å skjøtte skogen

Det er gjort en juridisk vurdering av mulighetsrommet til Nye veier for å sikre seg rettighetene til å skjøtte skogen. Nye Veier ønsker minnelige avtaler med grunneiere, slik at disse blir kompensert for tap som følge av begrensninger på deres areal i reguleringsplanen. Reguleringsplanen fratar, gjennom hensynssone for ras og skred og dens bestemmelser, grunneierne mulighetene til å drive skogen. Det er konkludert med at Nye veier (gjennom Statens Vegvesen) har ekspropriasjonsrett gjennom hensynssonen (se vedlegg 34) dersom man ikke får på plass minnelige avtaler med grunneiere. Kommunedirektøren legger til grunn for planvedtaket at Nye Veier har tilstrekkelig juridisk grunnlag til å sikre seg rettigheter til skjøtsel og at Nye Veier skal administrere slik skjøtsel.

I reguleringsplanen er det lagt inn et rekkefølgekrav om at rettigheter til skjøtsel og skjøtelsesplaner må være på plass før bygge- og anleggsarbeidene for E6 kan igangsettes. Kommunen har hele tiden vært opptatt av at ansvaret for skjøtsel av skogen tilligger veieier. Gjennom rekkefølgekrav i planen mener kommunedirektøren dette er sikret.

Kommunedirektøren forutsetter videre at skogeierne blir kompensert for tapet og belastningen reguleringsplanen gir. Det er i møter mellom kommunen og Nye Veier blitt enighet om at det skal inngås en avtale for dekking av kostnader med rassone for E6. Den nedfeller at det er Nye Veier og/eller den staten setter til å forvalte E6 som har den fulle økonomiske byrde med å sikre seg rettigheter til skjøtsel samt gjennomføre slik skjøtsel i all framtid. En slik avtale fremlegges for kommunestyret ved sluttbehandling til orientering.

### Skogskjøtsel av ras- og skredfarlig område

Det har blant annet fra landbrukskontoret vært stilt spørsmål ved hvorvidt skogen kan drives på en måte som ivaretar den ras- og skreddempende effekten til skogen. Området er bratt og lite tilgjengelig. Det er erfaringsmessig problematisk å etablere driftsveger i slike områder fordi det kan føre til opphopning av vann og dermed øke faren for ras og skred. Det er utarbeidet et notat fra Kistefos skogtjenester (vedlegg 32), som bekrefter at det er gjennomførbart dersom man ikke legger til grunn at driften skal gi fortjeneste eller tømmervirke. Det er samtidig laget en rapport fra Skred AS (vedlegg 31) som presenterer noen prinsipper som må inkluderes i en skjøtelsesplan for å sikre langsiktig ras- og skreddempende funksjon.

Det ligger en rekke forutsetninger i notatene fra både Skred AS og Kistefos skogtjenester. Landbrukskontoret har vurdert innholdet i disse og mener skjøtelsesplanen teoretisk sett kan ta opp i seg prinsippene som sikrer ras- og skreddempende funksjon, slik Kistefos skriver. De er likevel bekymret for om spesialsjøtsel av skogen er tilstrekkelig sikret i det lange tidsperspektivet vi snakker om. Skogen må skjøttes i hele vegens levetid. Dersom tømmer ikke skal tas ut men bli liggende i skogen, kan dette ha innvirkning på skoghelsen, blant annet utbredelse av barkebiller. Noe av det som gjør reduksjon av ras- og skredrisiko gjennom skogskjøtsel utfordrende å vurdere, er at det er lite praksis på denne typen håndtering av ras- og skredproblematikk.

Kommunedirektøren mener planbestemmelsene for hensynssonen, sammen med avtalen mellom Nye Veier og Øyer kommune hvor Nye Veier tar på seg de økonomiske konsekvensene av denne løsningen, er tilstrekkelig.

## 2. Øvrige ras og -skredsikringstiltak

I tillegg til skogen som ras- og skreddempende tiltak er det også behov for fysiske sikringstiltak. I vedlegg 25 anbefaler Skred AS å bygge eksempelvis en voll helt nord i Lillehammer kommune. Utstrekningen av denne vollen går inn i Øyer kommune. Mangel av arealformål og bestemmelser for å legge til rette for dette ble ikke oppdaget i arbeidet med planmaterialet før offentlig ettersyn, men ble oppdaget i sluttfasen og er nå innarbeidet i plankartet og i bestemmelsene. I samme rapport anbefales det ytterligere sikring på en gitt strekning videre nordover. Skred AS har foreslått at dette kan sikres med fangstgjerde for ras- og skredmasser. Slik Nye Veier planlegger sine vegprosjekter er det opp til entreprenør å velge hvilke type tiltak som skal bygges for å løse «utfordringen». Dette betyr at det kan være andre former for sikring som tilslutt blir bygd.

### *Luft og støy*

Når det etableres nye støykilder skal eksisterende boliger og annen følsom bebyggelse skjermes mot støy. Dette er nedfelt i støyretningslinje T-1442. I støyanalysen, vedlegg 15, er det sett på muligheten for å skjerme boliger gjennom langsgående støyskjermer eller voller langs E6. Det er innregulert i underkant av 2 km med støyskjerming. I tillegg vil det bli tilbudt lokale skjermingstiltak der skjerming langs veg ikke gir tilstrekkelig effekt. For planstrekningen i Øyer kommune er det beregnet at omkring 40 boliger ligger i gul sone og 3 boliger ligger i rød støysone. Disse må skjermes for å komme innenfor akseptable støynivåer. Bestemmelsene er etter høringen presisert for å sette tydeligere krav til etablering av støytiltak, både på uteplass og for innendørsstøy. Det er også sikret skjerming av anleggsstøy. Kommunedirektøren mener bestemmelsen er tydelig på hvilken grad av skjerming som kreves, samtidig som den gir fleksibilitet til å finne alternative løsninger dersom kravene ikke kan tilfredsstilles eller lokale forhold tilsier det – særlig i anleggsperioden. Det forutsettes at beboere blir inkludert i planlegging av tiltak som berører dem, for å få et best mulig tilpasset opplegg for skjerming av hver enkelt eiendom, der støyen ikke kan skjermes langs veien.

For å kunne utnytte fjellmassene i prosjektet er man avhengig av arealer som kan benyttes til knusing av masser. Dette er en svært støyende og støvende aktivitet, og bør derfor ikke etableres i nærheten av boligområder. I planforslaget tillates det knusing av masser kun på avgrensede områder nord for tunnelen. Dette vil likevel kunne medføre noe ulempe for bebyggelse rundt Ensby og Tverrslaget, både øst og vest for Lågen, i anleggsperioden. Det er sikret i bestemmelsene at støy og støv i anleggsfasen skal skjermes.

Noen boliger kan være utsatt for luftforurensing. Det er satt krav i bestemmelsene om at det skal gjøres avbøtende tiltak dersom nivåene overskrider nivåer for gul og rød sone. Kravene gjelder både i anleggsfasen og i permanent situasjon. Kommunedirektøren anser dette som tilfredsstillende.

### *Vann, flom og ytre miljø*

Det har etter høring vært gjort presiseringer av bestemmelser for å sette tydeligere krav til oppfølging av flom, overvann, inngrep i vassdrag og forurensning. Dette som en oppfølging av innsigelser og en tydeliggjøring av de føringer som er beskrevet i andre dokumenter knyttet til planarbeidet, eksempelvis i fagrapporter. Kommunedirektøren mener bestemmelsene nå sikrer hensynene tilstrekkelig.

#### *Midlertidige bygge- og anleggsområder*

Store deler av sidearealet til ny E6 kan benyttes midlertidig til rigg-, anleggs- og deponiområde, vist i planen som bestemmelsesområde. Etter høring er det av kulturminnehensyn gjort innskrenkninger ved Ensby. De midlertidige områdene skal tilbakeføres til dagens formål etter anleggsperioden er over. Kommunedirektøren har vært opptatt av at det settes av nok arealer til anleggsgjennomføring, samtidig som det gis forutsigbarhet i forhold til anleggsbruk, istandsetting og tilbakeføring. Det er satt krav i bestemmelsene til hvordan tilbakeføring skal skje, og hva som tillates innenfor de midlertidige områdene. Det er også tatt inn en bestemmelse om at midlertidige deponier over 10 meter (høyde) skal omsøkes. Det tillates kun knusing av masser på Ensby (vest for E6) og sør i Tverrslaget. Det er satt bestemmelser til sikring i forhold til forurensning, støv og støv, men fleksibiliteten i bruken av «midlertidige bygge- og anleggsområder» gjør det vanskelig for kommunedirektøren å vurdere omfanget av konsekvenser i disse områdene.

#### *Trafikk og sidevegnett*

Det er utarbeidet et notat for å imøtekomme Innlandet fylkeskommune sin innsigelse til informasjon om trafikkgrunnlaget. Notatet er et viktig grunnlag for å vurdere hvorvidt det bør kreves avbøtende tiltak som følge av vegprosjektet. Det er også etter høringen supplert med nye trafikkberegninger fra Cowi.

I notatet påpekes det at deler av fylkesvegen er skoleveg for 2 kl. og eldre (4 km). Dette kunne utløst behov for tiltak uten påvirkning av E6 prosjektet. Antall husstander som er innenfor 4 km radius til skole er marginal. Men det er i gjeldende KDP for området og utbyggingsprogrammet satt fokus på denne strekningen som en av 12 prioriterte strekninger i Øyer sør. Det er vedtatte planer for boliger på Ensby. Terrenget er relativt flatt og eldre elever og elsykkelbrukere vil med letthet kunne sykle fra Ensby inn til Øyer sentrum. Men i dag er sykkelruta lite innbydende, da biltrafikken går tett på og vegen føles tilrettelagt for bil. Kommunedirektøren mener behovet for gang/sykkelveg først og fremst knytter seg til boligbebyggelsen på Ensby, både eksisterende og fremtidig. Dersom det kun var vurdert behov for å innfri skoleveg, ville traséen sluttet ved Sørbygdsvegen. Kommunedirektøren legger derfor til grunn at trafikkøkningen på fv. 2522, både i anleggsperioden og i bomperioden skyldes utbyggingen av ny E6, og dermed utløser krav om gang/sykkelveg.

Valg av kryssløsning er helt avgjørende for trafikkfall på fylkesvegen. C1 alternativet vil gi minimal endring i trafikkfall. C0 alternativet vil medføre nærmest en dobling av antallet i år 2022. Videre vil det også i anleggsperioden trolig være mange som er kjent med vegbyggingen og velger å kjøre lokalvegen fremfor å kjøre innenfor veganleggets interne omkjøringsruter. Nye Veier har hele tiden lagt til grunn at de ikke skal belaste omkringliggende vegnett med omkjøringer. Dette er en nobel tanke, men med dagens informasjonsinnhenting via smarttelefon/kartløsninger vil nok mange gjøre andre valg enn det Nye Veier legger til grunn. Det er forankret i planbestemmelsene ved eventuell formell

bruk av andre veger, eksempelvis fylkesveger, kun kan skje etter avtale med vegeier. Vegeier har i denne prosessen anledning til å sette vilkår for bruk av vegen, og eventuelle krav om avbøtende tiltak. Det vil uavhengig av bruk som anleggsveg kunne forventes noe økt trafikk på sidevegnettet i forbindelse med bygging. Denne typen trafikk er vanskelig å måle, men erfaringen fra blant annet Ringsaker er økt trafikk på sidevegnettet.

Øyer kommune signaliserte allerede i 2019, i de innledende møtene om planforslagets innhold, at det var klare forventninger til at fremtidig g/s-trase som var vist i kommunedelplan for Øyer sør ble regulert inn i planforslaget. Dette ble ikke tatt til etterretning, men etter kommunestyrets behandling i KST-sak 115/19 ble det satt som krav for å få godkjent reguleringsplanen at denne forventningen ble innfridd. Kommunedirektøren mener nytt vegprosjekt, med økt trafikkavvisning, utløser behov for gang/sykkelveg på strekningen. Trolig ville trafikkavvisningen blitt mindre dersom bomsnittet lå sør for Ensbykrysset. Med vedtatt bomsnitt nord for krysset vil trolig også kjøremønsteret til lokalbefolkningen også endres, spesielt de som pendler daglig til Lillehammer. Det er en direkte sammenheng mellom behovet for gang/sykkelveg og den økte trafikken som vegprosjektet utløser.

#### *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 utøvelse av fiske og friluftsliv.

#### *Tilrettelegging for friluftsliv og vilt*

Det finnes flere fiskeplasser langs Gudbrandsdalslågens østside med adkomst fra planområdet. Det har vært viktig å bevare tilkomsten til disse områdene i planen. Det har også kommet flere innspill fra fiskeforeninger og DNT i høringene som presiserer dette. I begge planalternativene er det tilrettelagt for parkeringsplass ved Ensby nettopp med tanke på parkering for fiske og friluftsliv.

Langs ny E6 skal det settes opp viltgjerde, som er tenkt plassert øst for E6 og vest for jernbanen. Det er viktig at disse ikke er til hinder for tilkomst for gående. Det er tatt inn en bestemmelse at det skal opparbeides sti vest for viltgjerde for å forenkle forflytting nord-sør i området. Det er også innarbeidet at det skal tilrettelegges for passasjer i viltgjerdene ved eksisterende kryssinger av jernbanen. Kulvert under Sagåa skal kunne være passasje både for mennesker og dyr.

For vilt som forviller seg inn på jernbanetraséen er det blitt innregulert uthopp på egnede steder slik at viltet har en fluktmulighet ut av området.

Kapittel 15 i pbl, innløsning og erstatning, kan komme til anvendelse. Kommunedirektøren legger til grunn at det er Nye Veier, gjennom avtale med Øyer kommune, som blir erstatningspliktig og som må bekoste alt arbeid med slik oppfølging av reguleringsplanen.

**Konklusjon:**

Kommunedirektøren mener planmaterialet ivaretar intensjonene i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby på en tilfredsstillende måte. Kommunedirektøren mener alternativ C0 i større grad ivaretar et helhetlig samfunnshensyn og er den mest optimale løsningen for videre utvikling av Øyer kommune. Kryss på Midtskog ville medført økt tungtrafikk inn i Øyer sentrum, og de negative effektene det utgjør for lokalsamfunnet kan ikke veie opp samfunnsnyttene. Nye Veier har beregnet at kjøremønsteret for hyttebefolkningen i søre del av Hafjell vil gi.

Kommunedirektøren har vært opptatt av å finne gode og fremtidsrettede løsninger som tjener Øyer-samfunnet. Høringene har vært en viktig del av kvalitetssikringen, og det har kommet inn innspill og innsigelser som har ført til viktige endringer av planmaterialet. Kommunedirektøren mener planmaterialet er av tilfredsstillende kvalitet for sluttbehandling.

**Kommunedirektørens forslag til innstilling:**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtar Øyer kommunestyre detaljreguleringsplan for E6 Storhove – Øyer, med planbestemmelser, plankart og planbeskrivelse datert 3.9.2020.

Kommunedirektøren gis myndighet til å foreta redaksjonelle endringer, feilrettinger ol. av planmaterialet som følge av vedtaket.

Ådne Bakke  
Kommunedirektør

Anita Lerfald Vedum

**Behandling/vedtak i Formannskapet den 15.09.2020 sak 105/20**

**Behandling:**

Ordfører opplyser at han av saksbehandler er gjort oppmerksom på at det er feil i kommunedirektørens forslag til innstilling. Kommunedirektørens forslag til innstilling ble oppdatert i møtet før voteringen.

*Kommunedirektørens oppdaterte forslag ble enstemmig vedtatt.*

**Formannskapets innstilling:**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtar Øyer kommunestyre detaljreguleringsplan for E6 Storhove – Øyer, med planbestemmelser datert 10.9.2020, plankart og planbeskrivelse datert 3.9.2020.

Kommunedirektøren gis myndighet til å foreta redaksjonelle endringer, feilrettinger ol. av planmaterialet som følge av vedtaket.

Kommunedirektøren anbefaler at kommunestyret vedtar alternativ C0; helkryss ved Ensby.

### **Behandling/vedtak i Kommunestyret den 24.09.2020 sak 67/20**

#### **Behandling:**

##### Habilitetsspørsmål:

Steinar Grimsrud (SP) reiste spørsmål om sin habilitet som grunneier. Steinar Grimsrud fratradte. Ordføreren fremmet forslag om at Steinar Grimsrud erklæres inhabil. Ordførerens forslag ble enstemmig vedtatt. Mona S Svegården tiltrådte som varamedlem.

Avtale om dekning av kostnader – sikringssone E6 mellom Øyer kommune og Staten v/Nye veier AS ble delt ut i møtet. Ordføreren fremmet forslag om at han gis fullmakt til å undertegne avtalen.

Svein Løken (SP) fremmet forslag om at siste setning i formannskapets innstilling endres til: «Kommunestyret vedtar alternativ C0; helkryss ved Ensby».

##### Avstemming:

*Formannskapets innstilling med endringer enstemmig vedtatt.*

#### **Vedtak:**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtar Øyer kommunestyre detaljreguleringsplan for E6 Storhove – Øyer, med planbestemmelser datert 10.9.2020, plankart og planbeskrivelse datert 3.9.2020.

Kommunedirektøren gis myndighet til å foreta redaksjonelle endringer, feilrettinger ol. av planmaterialet som følge av vedtaket.

Ordføreren gis fullmakt til å undertegne «Avtale om dekning av kostnader – sikringssone E6 mellom Øyer kommune og Staten v/Nye veier AS.

Kommunestyret vedtar alternativ C0; helkryss ved Ensby.

Steinar Grimsrud tiltrådte. Mona S Svegården fratradte.