

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET  
Veg-, by- og trafikksikkerhetsavdelingen  
Postboks 8010 DEP  
0030 OSLO

Deres ref  
23/427-1

Saksbehandler  
JKT

Arkiv  
2023/170-4

Dato  
11.05.2023

## **E6 Moelv-Øyer, miljøforbedrende tiltak**

Vi viser til brev datert 15. februar 2023 angående E6 Moelv-Øyer – oppfølging av videre prosess.

### **1. Oppsummering og anbefaling**

Det vises til utredning av ytterligere miljøforbedrende tiltak og relevante nedskaleringer i dette brevet med vedlegg.

I de vedtatte reguleringsplanene er det gjort betydelige nedskaleringer, blant annet vesentlig kortere og smalere bru over Lågen, redusert veibredde og vesentlig mer gjenbruk av dagens vei.

I tillegg til de betydelige nedskaleringene og kompensasjonstiltakene om allerede inngår som del av de vedtatte reguleringsplanene, er Nye Veiers anbefaling av ytterligere miljøforbedrende tiltak:

- Redusert fartsgrense samt lys- og støyskjerming på dagens E6 langs og gjennom naturreservatet. Tiltakene vil gi god økologisk effekt.
- Visuelle markører på gjenværende høyspentlinjer gjennom naturreservatet.
- Vern av to områder med flommarkskog langs Lågen
- Utvide tidsperioden for ferdselsforbud i reservatet samt publikumsinformasjon.
- Etablering av krattskogområder for småfugl langs Lågen
- Flytte turvei sør for Mesnaelva med forbedringer av vegetasjon og reduksjon av lysforurensing langs reservatet.
- Nedskalering av ny E6 - smalere vei
- Betydelig nedskalering av tiltak på avlastet E6.

De foreslåtte nedskaleringene, spesielt de langs avlastet E6, vil kunne finansiere alle de anbefalte tiltakene. Dette vil kreve dispensasjon, eventuelt endring, av rekkefølgekrav i de vedtatte reguleringsplanene.

Nye Veier ser videre at restauring og vern av Gausa med etablering av tilbaketrukket flomvoll kan være et godt miljøforbedrende tiltak. Et slikt tiltak vil kreve en omfattende plan- og verneprosess og vurderes å ligge utenfor Nye Veier sitt ansvars- og fagområde.

Nye Veier har videre vurdert bompenger på avlastet E6. Dette vil være et godt tiltak for å få redusert trafikkmengden på dagens vei i de sentrale delene av reservatet. Bompenger kan også finansiere de ønskede tiltakene langs avlastet E6 og eventuelt også restaurering og vern av Gausa.

## **2. Innledning**

Nye Veier inngikk 23. mai 2019 vegutbyggingsavtale (VUA) med Samferdselsdepartementet for veistrekningen E6 Moelv-Øyer. Nye Veier har valgt å dele strekningen i tre utbyggingsprosjekter: E6 Moelv-Roterud, E6 Roterud-Storhove og E6 Storhove-Øyer. Arbeidene tilknyttet Lågendeltaet inngår i utbyggingsprosjektet E6 Roterud-Storhove.

Hovedstrekningen E6 Moelv-Øyer på 45 km er en svært viktig hovedvei for lokalt, regionalt og nasjonalt næringsliv. Veistandarden med to felt er hverken tilpasset dagens eller fremtidens trafikkmengde. På 20 km av strekningen er det fysisk midtdeler uten forbikjøringsmuligheter. Beredskapsmessig er framkommeligheten for utrykningskjøretøyer er svært dårlig, og spesielt ved ulykker. Det er mange uplanlagte stenginger, og svært lang omkjøring ved stengt vei. Mjøsbrua er en flaskehals i veinettet, for både for nord-sør og øst-vest trafikk.

For kryssingen av Lågendelta i prosjektet Roterud-Storhove fikk Nye Veier AS i brev datert 15. februar 2023 fra Samferdselsdepartementets i oppdrag å utarbeide forslag til ytterligere miljøforbedrende tiltak, ut over det som følger av Statsforvalteren i Innlandets vedtak av 25. april 2022. Arbeidet skulle utføres sammen med planmyndigheter, Statsforvalteren i Innlandet og i dialog med Miljødirektoratet. Videre ble Nye Veier bedt om å ta initiativ overfor Statnett og Elvia, for å se på ulike kabelløsninger i det aktuelle området, med sikte på å redusere den samlede belastningen i Lågendelta naturreservat.

I dette brevet med vedlegg besvares oppdraget Samferdselsdepartementet ga til Nye Veier.

Prosjektet E6 Roterud-Storhove er i samhandlingsfase. Det betyr at Nye Veier har valgt entreprenør for å gjennomføre regulering av prosjektet og forberede for byggestart. For å gjennomføre reguleringen er det opprettet en samarbeidsgruppe bestående av totalentreprenøren AF Gruppen, deres rådgiver Norconsult og Nye Veier.

Nye Veier har engasjert Norconsult til å utarbeide utredningen av ytterligere mulige miljøforbedrende tiltak. Norconsult innehar spisskompetanse på alle de aktuelle fagområdene som berøres av Samferdselsdepartementets oppdrag. På grunnlag av utredningen anbefaler Nye Veier at ti av de utredede tiltakene gjennomføres, herunder at tre av tiltakene gjennomføres samlet for best mulig effekt. De øvrige fire tiltakene bør etter Nye Veiers vurdering ikke gjennomføres. Nye Veier har også gitt sin vurdering av valg av tiltakshaver og ansvarlig for gjennomføring (byggherre), finansiering og forvaltning av tiltakene som anbefales gjennomført. Se kapittel fire for nærmere utdyping av anbefalingene.

Som ledd i arbeidet med å utrede ytterligere miljøforbedrende tiltak har Nye Veier gjennomført tre møter med Lillehammer kommune og Statsforvalteren i Innlandet. Nye Veier har hatt dialog med Miljødirektoratet underveis i arbeidet.

Nye Veier har ikke hatt i oppdrag å gjennomføre høring av ytterligere miljøforbedrende tiltak. Dette ville heller ikke vært mulig med den tiden som har vært til rådighet. Nye Veier og Statsforvalteren i Innlandet har likevel mottatt en rekke innspill fra privatpersoner og organisasjoner. Disse er gjennomgått og vedlegges oversendelsen.

På grunnlag av Samferdselsdepartementets anmodning, har Nye Veier vært i kontakt med Statnett, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Elvia angående kabler i Lågendeltaet naturreservat.

### 3. Planleggingshistorien og formelle planer etter plan og bygningsloven

#### 3.1 Konseptvalgutredning (KVU)

Grunnlaget for arbeidet med kommunedelplaner og reguleringsplaner på strekningen på Kolomoen – Lillehammer er konseptvalgutredningene med påfølgende kvalitetssikring som ble fastsatt av Samferdselsdepartementet i mai 2009.

I vedtak av KVU-en fremkommer følgende om veistandard i brev 04.12.2009 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet:

*«Når det gjelder utvikling av E6 mellom Kolomoen og Lillehammer, innebærer konsept 5, slik departementet vurderer det, utbygging av 48 km firefelts vei mellom Kolomoen og Biri og utbygging av 37 km to/trefelts vei med midtdeler mellom Biri og Lillehammer(.....) Samferdselsdepartementet mener imidlertid, i likhet med Vegdirektoratet at det er tungtveiende faglige hensyn som tilsier at denne strekningen på lengre sikt bør bygges ut til firefelts vei med midtrekkverk»*

#### 3.2 Kommunedelplaner for E6 Moelv-Øyer

Det foreligger tre vedtatte kommunedelplaner for strekningen:

- Moelv-Biri, vedtatt 20.05.2015
- Biri-Vingrom vedtatt, 07.02.2013 (Gjøvik) og 22.11.2012 (Lillehammer)
- Vingrom-Ensby, vedtatt 21.06.2018

De to første kommunedelplanene for strekningen ble utarbeidet av Statens vegvesen før Nye Veier fikk tilført prosjektet i 2016. For strekningen Vingrom-Ensby pågikk det i 2016 arbeid med kommunedelplanen i regi av Statens vegvesen. I avtale om overlevering av prosjekter knyttet til veistreknings i oppstartsporteføljen til Nye Veier AS signert 26.05.2016 av Statens vegvesen og Nye Veier fremgår følgende:

##### E6 Vingrom – Lillehammer – Ensby

Godkjent Planprogram. Arbeidet med kommunedelplanen har startet med sikte på godkjent plan i løpet av 2017. *Bistand fra SVV:* Kommunedelplan er SVVs ansvar. NV ønsker at SVV slutfører arbeidet med kommunedelplanen.

### 3.2.1 Moelv-Biri.

Kommunedelplanen for firefelts E6 mellom Moelv og Biri omfatter trasé for ny Mjøsbru og kryssløsninger på land i Ringsaker og Gjøvik kommune. Nye løsninger for gang- og sykkelvei og tilknytning til rv. 4 i Gjøvik og lokalveisystemet i Ringsaker inngår i planen.

Kommunedelplanen for E6 Moelv-Biri ble først vedtatt med alternativ sør i Ringsaker og Gjøvik kommuner hhv. 9.04 og 19.06.2014. På grunn av nærføring til gravrøyser/felt med status som automatisk fredet iht. kulturminneloven fremmet Riksantikvaren innsigelse til planen.

Etter mekling i saken i regi av Fylkesmannen i Hedmark ble det utarbeidet en ny trasé for E6 fra Moelvkrysset og etablering av ny Mjøsbru ca. 750 m sør for eksisterende bru. Tiltaket medfører inngrep i ubebygde arealer mellom dagens E6 og Mjøsa i Moelv. Ny Mjøsbru starter ca. 80 m sør for den sørligste av gravhaugene som er registrert i strandsona i Moelv.



Illustrasjon: korridor for E6 i kommunedelplanen for Moelv-Biri

Justert alternativ sør ble vedtatt i Ringsaker og Gjøvik kommune hhv. 20. og 28.05.2015. Riksantikvaren hadde ingen innsigelse til den nye løsningen.

### **3.2.2 Biri-Vingrom.**

Formålet med planen var å fastlegge trasé for utvidelse av E6 fra to til fire-felt. Kommunedelplanen er utarbeidet i henhold til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredninger, E6 Biri Vingrom, fastsatt av Gjøvik og Lillehammer kommune i mars-april 2011. Hovedprinsippet i planen for ny E6 på denne strekningen var å utvide E6 med to nye felt, slik at dagens E6 utgjør den ene kjøreretningen og de to nye kjørefeltene den andre.

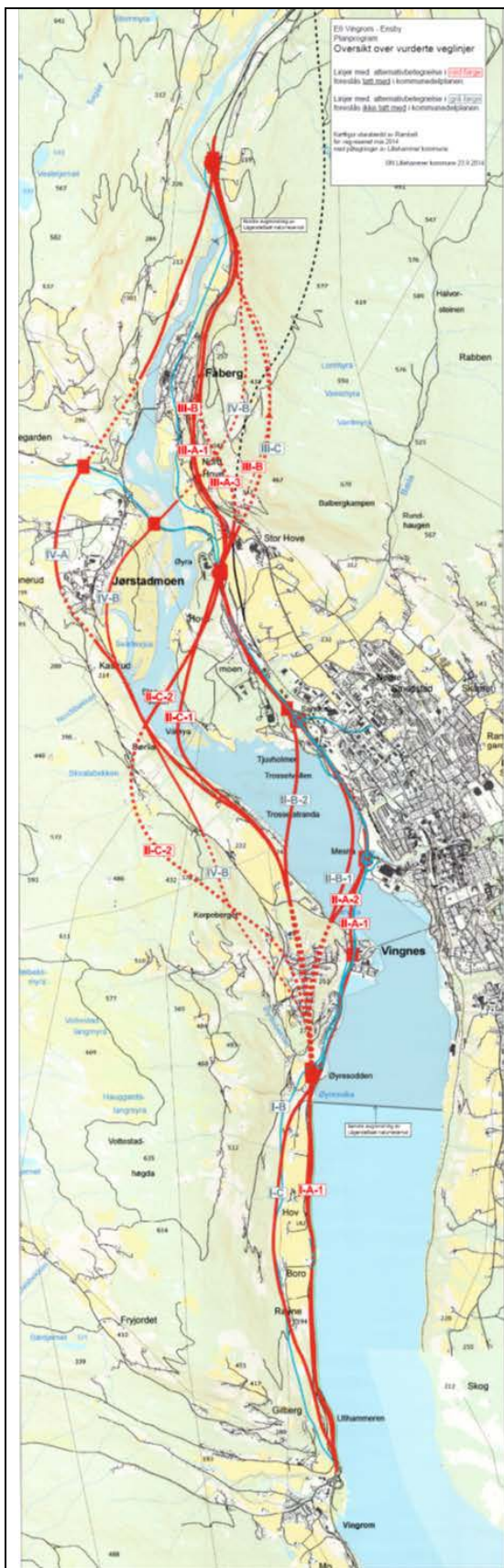
Planen ble vedtatt av kommunestyret i Lillehammer 22.11.2012 og av kommunestyret i Gjøvik den 07.02.2013.

### **3.2.3 Vingrom-Ensby.**

Forslag til planprogram ble sendt på høring samtidig med varsel om planoppstart 26.05.2014. Hovedformålet med planarbeidet var å danne grunnlag for å fastsette en framtidig løsning for firefelts E6 gjennom Lillehammer kommune fra Vingrom til Ensby i Øyer. Planprogrammet ble vedtatt 30.10.2014.

I silingsprosessen av alternativer som er forankret gjennom vedtak av planprogrammet ble en rekke alternativ silt bort.





## Oversikt over vurderte veglinjer i planprogram Vingrom - Ensby

- Tunnelløsning under Lågen. Primært silt bort på grunn av svært høye kostnader og usikkerhet rundt gjennomføring
- Linje via Jørstadmoen med kryssing av Lågen ved Sundgården. Silt bort på grunn av kostnader, stor negativ nytte, dårligere avlastning av dagens vei, potensielt store konflikter med dyrka mark, naturmiljø, kulturminner og grunnvannsressurser
- Linje via Jørstadmoen med kryssing av Lågen ved Ensby. Silt bort på grunn av kostnader, stor negativ nytte, svært lite trafikk vil overføres fra dagens E6 forbi Lillehammer, potensielt store konflikter med dyrka mark, naturmiljø, kulturminner og grunnvannsressurser
- Varianter av kryssinger mellom dagens bru og Våløya med ulik grad av gjenbruk av dagens vei. Silt bort på grunn av kostnader, liten avlastning av dagens vei, støyulemper, konflikt med natur, grunnvannsressurser mv.

Disse er nærmere beskrevet i planprogrammet på side 70 til 78 og omfatter bla.:

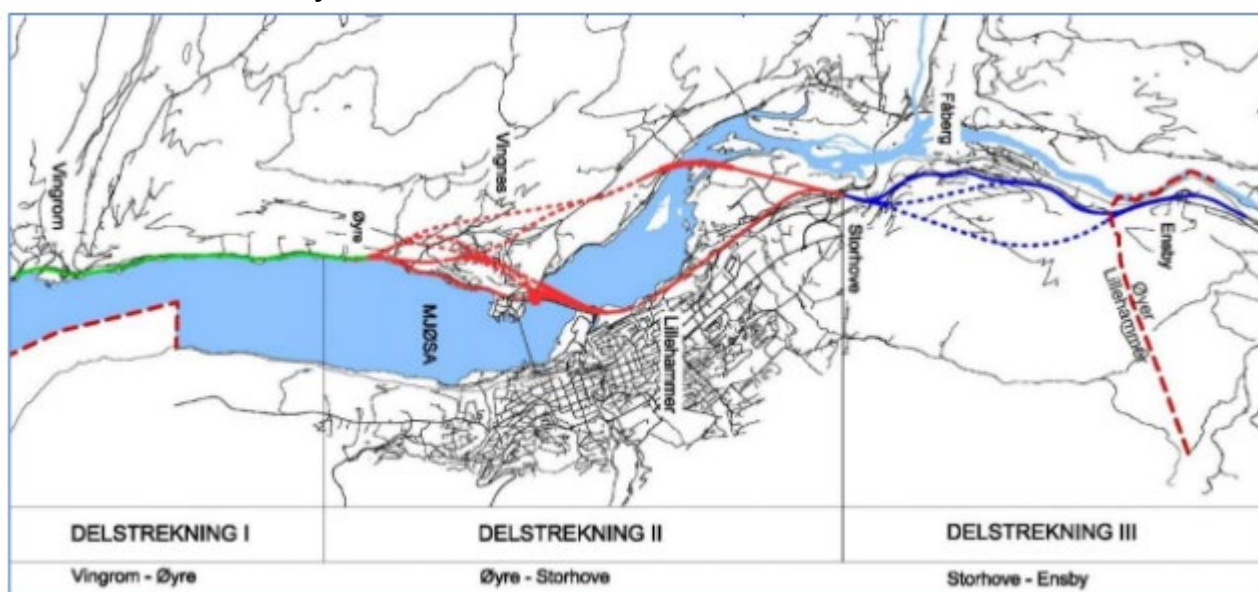
Kommunedelplanen og konsekvensutredningen kom frem til følgende anbefaling ved førstegangs offentlig ettersyn:

*Kommunedelplanen omfatter alternative løsninger som er vurdert på følgende delstrekninger.*

*I. Vingrom-Øyresvika. Ett alternativ*

*II. Øyresvika-Storhove: Ni alternativer*

*III. Storhove-Ensby: Tre alternativer*



Vegvesenet anbefaling var å følge eksisterende trase fra Vingrom til Øyresvika, inn i tunnel og kryssing av Lågen ved Våløya, kryss ved Storhove og kort tunnel forbi Fåberg. Offentlig ettersyn av planforslaget i 2017 medførte merknader med krav om vurdering av nye og endrede løsninger.

Et tilleggsdokument til opprinnelig planbeskrivelse med vurdering av nye løsninger og anbefalinger på bakgrunn av dette ble utarbeidet av Statens vegvesen og dannet grunnlag for nytt offentlig ettersyn i 2018. Under nytt offentlig ettersyn kom det frem nye merknader og innsigelser. På bakgrunn av innsigelsene ble det avholdt et møttingsmøte den 18.06.2018 med følgende konklusjon:

*Innsigelsene fra Oppland fylkeskommune og Noregs vassdrags- og energidirektorat er løst for Lillehammers del av planen, med vedtaket i utvalg for plan og samferdsel 14. juni.*



Mekling har ført fram slik:

- Fylkesmannen godtar veikryssing av Lågendeltaet naturreservat og frafaller krav om adkomsttunnel på grunnlag av omforente planbestemmelser 1.6.2, 1.6.4, 1.7.14 og avtalt oppfølging: dekning av kostnader ved omlegging av kraftledninger uansett løsningsvalg samt redusert og differensiert fartsgrense for gamle E6.
- Vegvesenet frafaller innsigelsen til kryssløsning Mesna/parkering under bakken på grunnlag av omforent planbestemmelse 1.7.19 (opprinnelig 1.7.18, nummereringen ble forskjøvet som følge av ny planbestemmelse 1.7.14)
- Kommunen frafaller krav om lang tunnel på Fåberg, på grunnlag av omforent planbestemmelse 1.6.3

Avtalt oppfølging:

- Statens vegvesen legger ikke føringer for valg av ny kraftledningstrase over Lågen (luftstrek/kabel) som følge av E6-utbyggingen og vil inkludere kostnaden for omlegging uansett løsning som følger av særlovsbehandling etter naturmangfoldloven og energiloven
- Statens vegvesen tilrettelegger for redusert og differensiert fartsgrense for gamle E6 på strekningen fra Øyresvika til Storhove (nedsatt fartsgrense kan ikke fastsettes etter plan- og bygningsloven)

Kommunedelplanen ble vedtatt av Lillehammer kommune 21.06.2018

### **3.3 Reguleringsplaner for E6 Moelv-Øyer**

#### **3.3.1 E6 Moelv-Roterud**

I kommunedelplanen var det lagt til grunn at dagens Mjøsbru skal rives, og tilbud for myke trafikanter og saktegående kjøretøy skulle etableres som en utvidelse av ny bru. Nye Veier vil i reguleringsplanen foreslå å beholde dagens bru til lokaltrafikk. Dette er også i samsvar med VUA og Prop.119S (2018-2019).

For delstrekningen Moelv-Roterud i Ringsaker og Gjøvik kommuner er det i pågående arbeid med forslag til reguleringsplan gjort nedskaleringer og omfangsreduksjoner. Dette har redusert klimagassutslippet med ca. 17 prosent sammenlignet med kommunedelplanen. I tillegg forventes det store kutt knyttet til valg av klimavennlige materialer, noe som håndteres gjennom anskaffelse av entreprenør. Ved å redusere hastigheten på ny vei fra 110 til 100 km/t kan vesentlig mer av dagens vei gjenbrukes. I

tillegg vil hastigheten reduseres i kryss med rv. 4, for å begrense inngrepet i naturen. Beslaget av arealer med svært høy verdi reduseres med over 350 daa. Vegdirektoratet har godkjent fravik for hastighet og veibredde, og det er ikke identifisert ytterligere nedskaleringmuligheter. Reguleringsplanen forventes oversendt til kommunene for førstegangsbehandling i løpet av kort tid.

### **3.3.2 E6 Roterud-Storhove**

For delstrekningen Roterud-Storhove ble reguleringsplanen i Gjøvik kommune vedtatt 01.12.2022. Reguleringsplanen i Lillehammer kommune ble vedtatt 08.09.2022 og 24.11.2022.

I gjeldende reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (PlanID 3405 2019P242) er det mange og svært omfattende rekkefølgebestemmelser der blant annet pkt 6.13 henviser til gjeldende reguleringsplan for Avlastet E6 Lillehammer (PlanID 3405-2019P244). De nevnte reguleringsplanene er basert på bestemmelsene til Kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby slik disse ble etter meklingen (se punkt 2.2.3 foran). Gjelder blant annet disse tiltakene:

- Ombygging av kryss på dagens E6 ved Strandtorget
- Rundkjøring på dagens E6 ved Hovemoen
- Turvei langs Mjøsa mellom Øyresvika og Vingnes
- Gang- og sykkelvei mellom Vingnes bru og Storhove

Som en del av planarbeidet for E6 Roterud-Storhove ble konsekvensene for naturverdiene knyttet til Lågendeltaet naturreservat utredet i detalj, og en rekke omfattende skadereduserende tiltak ble tatt inn i de tekniske planene, og/eller lagt inn i planbestemmelser og juridisk bindende vedlegg til reguleringsplanene. Det ble også gjennomført et arbeid med å bestemme brutrasé og bruløsning for å finne den mest skånsomme løsningen. Detaljer er beskrevet i utredningen (vedlagt).

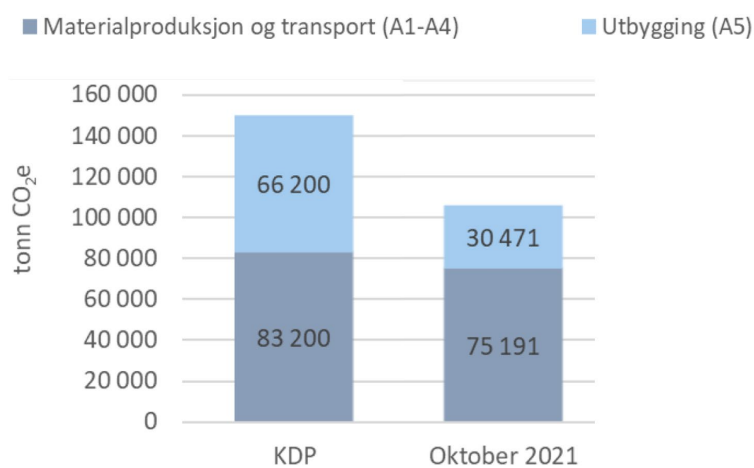
Tiltakshierarkiet (unngå – avbøte – restaurere – kompensere) ble lagt til grunn for planarbeidet. Som kompenserende tiltak for inngrepene i Lågendeltaet naturreservat er det besluttet å opprette et nytt verneområde, Rykkhustjønnen naturreservat. Dette er en forlengelse av det tilgrensende Hundorp naturreservat i Sør-Fron kommune. Se vedlagte plan for avbøtende tiltak og økologisk kompensasjon.

Det nye verneområdet ved Rykkhustjønnen vil bevare et stort og variert våtmarkkompleks rundt Gudbrandsdalslågen med grunnvannsområder, næringsrike tjern, flomløp,

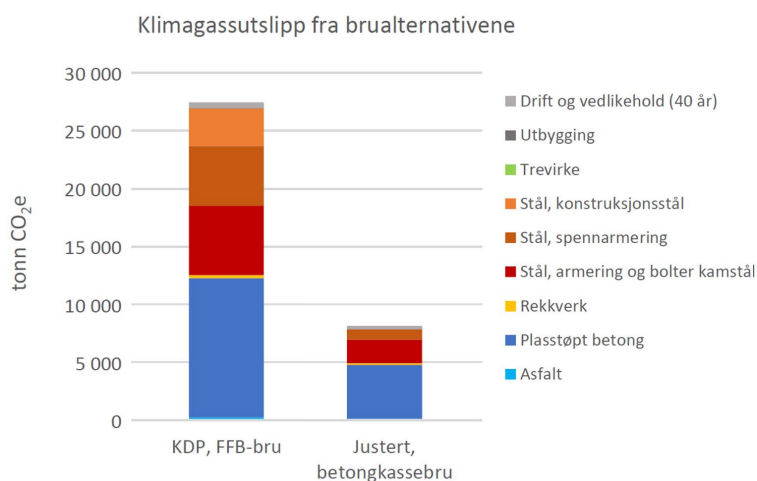
flomskogsmark og åpen flomfastmark. Området har stor betydning for biologisk mangfold ved at det er leveområde for en rekke sjeldne, sårbare og truede arter, herunder fugl der området funksjon som trekk- og hekkeområde er viktigst.

Som en del av arbeid med optimalisering av løsninger i de vedtatte reguleringsplanene, er det gjort nedskaleringer og omfangsreduksjoner av prosjektet. Dette har redusert klimagassutslippet med hele 29 prosent sammenlignet med kommunedelplanen.

Totalt klimagassutslipp for E6 Roterud-Storhove er redusert med ca 43 000 tonn CO<sub>2</sub>e:



Det største enkeltelementet som bidrar til redusert klimagassutslipp er regulert løsning for bru over Lågendeltaet, som gir en reduksjon på ca 70 prosent, sammenlignet med bruløsningen som ble vurdert i kommunedelplanen.



Det skal gjenbrukes ni km eksisterende E6 på strekningen fra Roterud til Vingrom sør. Her blir eksisterende E6 gjenbrukt som sørgående kjørefelt på ny firefelts E6, og det bygges nye nordgående kjørefelt ved siden av dagens vei. Flere eksisterende bruer og underganger vil bli gjenbrukt.

Tunneltverrsnitt for Vingnestunnelen (lengde 4,25 km) er redusert fra T10,5 til T9,5. Dette gir redusert sprengning og masseflytting. Tunnelportaler er kortere.

Veibredde på strekningen Øyresvika – Storhove er redusert fra 23 meter til 19 meter, dette gjelder også på ny bru over Lågendeltaet. Arealbeslaget i Lågendeltaet naturreservat er redusert med ca seks daa i forhold til kommunedelplanen.

Valgt løsning for bru over Lågen gir et mindre fotavtrykk i reservatet, og er en betydelig nedskalering, i forhold til løsning i kommunedelplanen:

- Lengde på bru er redusert fra 960 meter til 540 meter.
- Bredder er redusert fra 23 til 19 meter, kassehøyde er redusert
- Byggemetode for planlagt bru gjør det mulig å bygge brudekke på land og skyve brua ut over elva



Illustrasjon: Nedskalert bru over Lågen og Våløya

Utfylling i strandsonen i Mjøsa er blitt betydelig redusert i området sør for Øyresvika, som en del av arbeidet med reguleringsplanen. Dette gir redusert tap av strandsoner, sammenlignet med løsning i kommunedelplanen.

Prosjektet medfører et permanent beslag på ca 210 daa dyrket mark. Som en del av arbeidet med optimalisering av løsninger i de vedtatte reguleringsplanene er det identifisert ca 290 daa som kan nydyrkes, og ca 290 daa som kan forbedres. Dette betyr at det er et overskudd av arealer som kan nydyrkes, sammenlignet med det som beslaglegges.

### **3.3.3 E6 Storhove-Øyer**

For E6 Storhove -Øyer ble reguleringsplanen vedtatt i både Lillehammer og Øyer kommuner 24.09.2020.

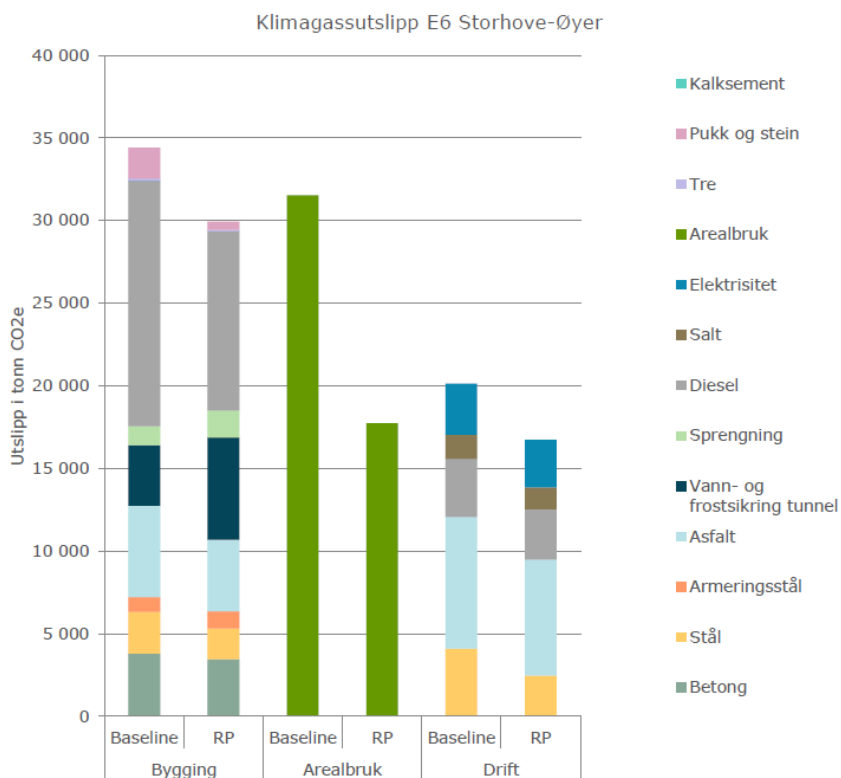
Gjennom tre etterfølgende entreprisekonurranser er prosjektet utviklet og optimalisert, og er nå en godt miljøtilpasset veistrekning.

Utviklingsprosessen har gitt store forbedringene av prosjektet:

- Gjenbruk av fem km eksisterende vei inkludert bruer og underganger
- Redusert tunnelprofil fra T10,5 til T9,5
- Redusert arealbeslag
- Totalt forbedret klimaregnskap 25 prosent
- Et netto overskudd av dyrket mark på 40 dekar

Reguleringsplanen har krav om at 4,5 km av dagens E6 skal tilbakeføres til opprinnelig terreng. Dette gir en stor miljøforbedring.



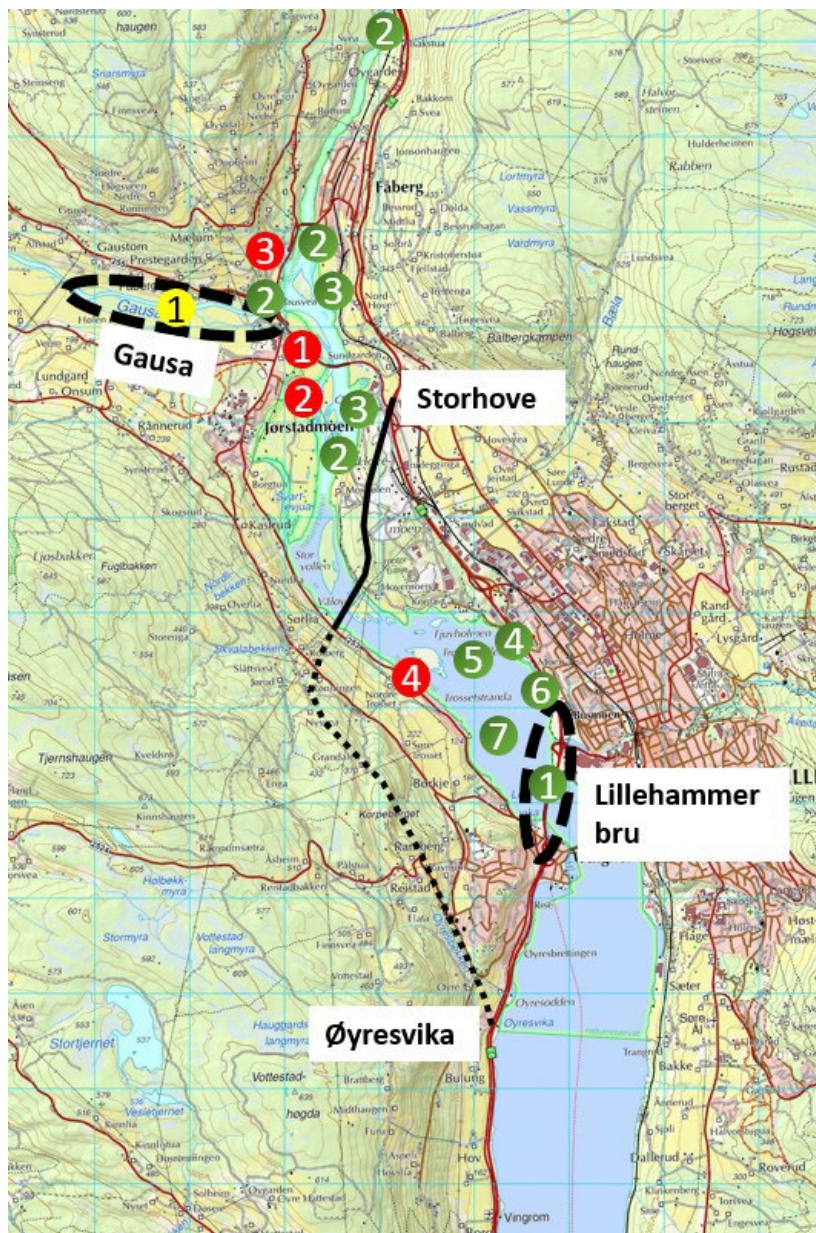


Figur 6.1: Sammenligning av utslipp mellom beregninger

Samlet gir reguleringsplan-løsningen 25 prosent reduksjon i klimagassutslipp sammenlignet med opprinnelig plan. Dette tilsvarer en 13 prosent reduksjon i utslipp fra byggefasen sammenlignet med utgangspunktet for beregningen. For drift- og vedlikeholdsfasen reduseres utslippene med 17 prosent. Utslipp fra arealbruk reduseres med 44 prosent.

#### 4. Ytterligere miljøforbedrende tiltak - faglig analyse

Den faglige analysen (utredningen) gjør rede for et bredt spekter av miljøforbedrende tiltak. Tiltakene er vurdert etter fire hovedkriterier: økologisk effekt, gjennomførbarhet, kostnader og modenhet. For at de ønskede miljøforbedrende effektene skal kunne oppnås, er det nødvendig å gjøre en avveining mellom disse faktorene. Nye Veier legger til grunn at tiltakets økologiske effekt bør veie tyngst. Den faglige analysen er dokumentert i vedlegget «E6 Roterud-Storhove, Utredning av ytterligere miljøforbedrende tiltak ved Lågendeltaet naturreservat».



Kartillustrasjon: Plassering av utredede tiltak.

#### 4.1 Anbefalte tiltak (nummer på grønn bakgrunn i kartet)

Nye Veier vil på bakgrunn av dette anbefale følgende miljøforbedrende tiltak:

| 1 | Tiltak på dagens E6 - redusert fartsgrense, støyskjerming og lysskjerming   |
|---|---|
|   | <p>Ytterligere tiltak på dagens E6 vurderes å være det mest effektive grepet for å redusere negative virkninger på naturverdiene i Lågendeltaet. Tiltakene vil kunne gjennomføres som en del av entreprisen for avlastet E6, etter at ny E6 mellom Øyresvika og Storhove er ferdigstilt. De tre tiltakene forsterker virkningen av hverandre og bør derfor gjennomføres under ett.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Permanent fartsgrense på 50 km/t på strekningen Vingneskrysset-Lillehammer bru-Mesnakrysset med de foreslåtte tiltakene for å tilpasse veien og dens omgivelser til en lavere fartsgrense.</li></ol> <p>Nye Veier er innforstått med at 60 km/t vil være en mer naturlig fartsgrense, ut fra den veistandarden som foreslås. Vi ønsker like fullt å prøve en avklaring for å få godkjent skilting av 50 km/t. Under alle omstendigheter vil redusert hastighet ha god effekt for støysituasjonen i Lågen. Lavere hastighet vil overføre trafikk til ny E6, beregnet til ca 1300 biler pr døgn i 2050.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Etablering av en 0,9 m tosidig støyskjerm på Lillehammer bru og sammenhengende 1,5 meter ensidig støyskjerm på vestsiden av dagens vei på strekningen fra brua og frem til Mosoddtunnelen.</li><li>3. Lyset på Lillehammer bru slås av i den sårbare perioden, i perioden 1. april-31. oktober, for å redusere lysforurensing i reservatet. Det må vurderes nærmere hvor lang denne perioden skal være, ut fra effekten det har for reservatet og hensynet til trafiksikkerheten i den mørkeste årstiden. I tillegg vil lysarmatur på de tre mastene ved Mosoddtunnelen som gir strølys til reservatet bli skiftet ut.</li></ol> |

|          |   |
|----------|---|
| <b>2</b> | <b>Visuelle markører på høyspentlinjer</b>  |
|          | Montering av fugleavvisere på alle høyspentlinjer og andre kraftlinjer som krysser over reservatets øvre deler. Monteringen av visuelle markører kan gjennomføres i tilknytning til anleggsarbeidene for E6 Roterud-Storhove. |

|          |  |
|----------|--|
| <b>3</b> | <b>Vern av områder med flommarkskog – Balbergevjua og Evjudalen</b>  |
|          | De to arealene med flommarkskog ved Balbergevjua og Evjudalen anbefales vernet. Dette anbefales gjennomført sammen med vern av Gausadeltaet og innlemming av dette området i Lågendeltaet naturreservat. |

|          |   |
|----------|---|
| <b>4</b> | <b>Etablering av krattskogområder for småfugl</b>   |
|          | Etablering av krattvegetasjon vil kunne gjennomføres som en del av prosessen med revegetering av nye terreng og midlertidig berørte arealer i og ved naturreservatet. I landskapsplanen for E6 Roterud-Storhove avgrenses områder hvor spesiell vegetasjon, som for eksempel krattvegetasjon, skal etableres. |

|          |  |
|----------|--|
| <b>5</b> | <b>Justering av tidsperiode for ferdselsforbud i reservatet</b>  |
|          | En utvidelse av tidsperioden for ferdselsforbud, for å tilpasse seg endret trekkperiode grunnet varmere klima, vil kunne innføres av Statsforvalteren i forbindelse med den parallelle prosessen med endringer i verneforskriften. |

|          |  |
|----------|--|
| <b>6</b> | <b>Tiltak på turveien fra Strandpromenaden til Korgen</b>  |
|          | Tiltakene med omlegging av turveien og styring av belsningen vil kunne gjennomføres som en del av entreprisen for avlastet E6. Det anbefales kun å flytte turvei inkl. lysanlegg ved nytt kryss ved Strandtorget. Nord for Mesnaelva anbefales det at turveien blir liggende som nå. Forbedringer av vegetasjon langs elvebredden vil kunne begrense forstyrrelsen av verneområdet. Belysningen anbefales slått av som et minimum i perioden 01.04-10.06, for å redusere lysforurensing i reservatet. Det må vurderes nærmere hvor lang denne perioden |

|  |  |
|--|--|
|  | skal være, samt eventuell periode med redusert belysning, ut fra effekten det har for reservatet og hensynet til brukernes behov for belysning av veinettet i den mørkeste årstiden. |
|--|--|

|          |  |
|----------|--|
| <b>7</b> | <b>Informasjon til publikum</b>  |
|          | Tiltaket vil kunne gjennomføres som en del av Statsforvalterens forvaltning av Lågendeltaet naturreservat. |

#### **4.2 Anbefalte tiltak utenfor Nye Veiers ansvarsområde (nummer på gul bakgrunn i kartet)**

Nye Veier ser at restaurering og vern av Gausa med etablering av tilbaketrukket flomvoll kan være et godt miljøforbedrende tiltak. Et slikt tiltak vil kreve en omfattende plan- og verneprosess og vurderes å ligge utenfor Nye Veier sitt ansvars- og fagområde.

|          |   |
|----------|---|
| <b>1</b> | <b>Restaurering av Gausa - etablering av tilbaketrukket flomvoll og vern av flommarkskog</b>  |
|          | <p>Etablering av en tilbaketrukket flomvoll og vern av flommarkskog på hele strekningen fra Romsdalsøya og frem til forbi Jorekstad er et godt miljøforbedrende tiltak og anbefales gjennomført.</p> <p>Eksisterende flomforbygginger punkteres på to-tre steder hvor dette vil ha en umiddelbar effekt. Restaurering og vern av flommarkmiljøet vil sikre større, sammenhengende områder av høy verdi og funksjon for naturmangfoldet på lengre sikt, og ha en svært stor positiv effekt på nåværende og fremtidige verneverdier. Flomvollen vil både ha en naturrestaureringsfunksjon og en flomsikringsfunksjon, og ulike deler av strekningen tjener ulike formål.</p> <p>Skal det sikres at tiltakene er gjennomførbare innenfor en forutsigbar tidshorisont, vil det være behov for at områdene gis et myndighetsstyrt vern. Nye Veier har tidligere forsøkt å oppnå enighet med grunneierne om frivillig vern i dette området, uten at dette førte frem. Erfaringene med frivillig vern viser at prosessen er svært sårbar, uforutsigbar og kostbar, og det har derfor i få tilfeller vært mulig å oppnå vern med denne metoden for større verneområder.</p> |



### 4.3 Ikke anbefalte tiltak (nummer på rød bakgrunn i kartet)

Følgende av de utredede tiltakene anbefales ikke av Nye Veier som en del av de miljøforbedrende tiltakene:

|          |   |
|----------|---|
| <b>1</b> | <b>Tiltak i Vesle-Gausa (anbefales ikke)</b>  |
|          | De miljøforbedrende effektene av tiltakene i Vesle-Gausa vil kunne være gode, men usikkerheten knyttet til gjennomførbarhet, kostnader og modenheten er betydelige. Dette gjør at de ikke anbefales.  |
| <b>2</b> | <b>Gjenåpning av flomveiene gjennom Jørstadvollene (anbefales ikke)</b>   |
|          | Tiltaket ligger innenfor Lågendeltaet naturreservat. Selv om tiltaket isolert sett vil kunne ha positive effekter, vil det kunne utløse behov for erosjonssikring langs flomløpene for å ivareta landbruksjorden i området. Dette vil i så fall skade eksisterende kantvegetasjon, slik at den samlede økologiske effekten i verste fall vil kunne bli negativ dersom tiltaket gjennomføres. Foreliggende løsning er også umoden og det er usikkerhet knyttet til tiltakets gjennomførbarhet. |
| <b>3</b> | <b>Forbedring av Rundtomevjas funksjon for fisk (anbefales ikke)</b>  |
|          | Rundtomevja er allerede et svært viktig gyte- og oppvekstområde for en rekke fiskearter og har følgelig en god økologisk funksjon også i sin nåværende tilstand. Pga. lav modenhet knyttet til flomrisiko anbefales det derfor ikke å prioritere dette tiltaket.  |
| <b>4</b> | <b>Restaurering av arealer i/inntil naturreservatet - opprydning ved Trossetstranda (anbefales ikke)</b>  |
|          | Fjerning av gamle betongfundamenter og andre rester fra tidligere infrastruktur ved Trossetstranda. At Nye Veier ikke anbefaler tiltaket gjennomført som et miljøforbedrende tiltak i denne sammenheng, innebærer ikke at tiltaket ikke kan gjennomføres. Nye Veier legger til grunn at det vil kunne gis pålegg om gjennomføring av opprydning ved et enkeltvedtak rettet mot tiltakshaver og/eller grunneier innenfor gjeldende regelverk.  |

## 5. Ytterligere miljøforbedrende tiltak – tiltakshaver/ansvar for gjennomføring (byggherre), finansiering og forvaltning

Med utgangspunkt i den godkjente kompensasjonsplanen, legger Nye Veier til grunn at prosjektet E6 Roterud-Storhove, med de tiltak som framkommer i planen, tilfredsstiller kravene om å kompensere for vesentlige skadevirkninger som ikke kan unngås, begrenses eller istandsettes, som angitt i tiltakshierarkiet. Vi viser til utredningen pkt. 3.1 og 3.2, der det er gjort nærmere rede for de kompenserende tiltakene. Nye Veier har ansvar for gjennomføring og finansiering av de kompenserende tiltakene som omfattes av søknaden om dispensasjon til Statsforvalteren Innlandet.

### 5.1 Finansiering av ytterligere miljøforbedrende tiltak

De foreslåtte nedskaleringene, beskrevet i etterfølgende kapittel sju, vil kunne finansiere alle de anbefalte tiltakene unntatt restauring av Gausa. En eventuell sideveisbom på Lillehammer bru vil kunne finansiere alle de anbefalte tiltakene.

### 5.2 Byggherre, finansiering og forvaltning for de foreslåtte tiltakene

|          |  |
|----------|--|
| <b>1</b> | <b>Tiltak på dagens E6 - redusert fartsgrense, støyskjerming og lysskjerming</b>   |
|          | <p>Som angitt foran, kan tiltakene gjennomføres som en del av entreprisen for avlastet E6. Tiltakene ligger innenfor Nye Veiers faglige kompetanseområde og det er derfor naturlig at Nye Veier står som tiltakshaver og ansvarlig for gjennomføringen. Tiltaket vil inngå i fremtidig veieiers forvaltning.</p> <p>Finansiering av tiltakene gjennom prosjektet E6 Roterud-Storhove vil måtte skje på bekostning av de tiltakene som per i dag er angitt i rekkefølgebestemmelser for reguleringsplanen for E6 Roterud-Storhove og reguleringsplanen for avlastet E6. Dette vil innebære at planbestemmelsene for reguleringsplanene må endres. Om dette er mulig å oppnå er ikke ennå klarlagt. En slik omprioritering vil ikke berøre tiltakene angitt i utredningen pkt. 3.1 og 3.2.</p> |
|          | <b>Tiltaket estimeres til en kostnad på 30-50 mill.kr. inkl.mva (2023-kroner)</b>  |
| <b>2</b> | <b>Visuelle markører på høyspentlinjer</b>   |
|          | <p>Nye Veier påtar seg å være tiltakshaver for dette tiltaket. Arbeidene er avklart med eierne av linjene. Tiltaket finansieres gjennom E6 Roterud-Storhove ved nødvendige nedskaleringer.</p>   |
|          | <b>Tiltaket estimeres til en kostnad på to til tre mill.kr. inkl.mva (2023-kr)</b>   |

|          |   |
|----------|---|
| <b>3</b> | <b>Vern av områder med flommarkskog – Balbergevjua og Evjudalen</b>   |
|          | <p>De aktuelle områdene ligger utenfor reguleringsplanene for E6 Roterud-Storhove og E6 Storhove-Øyer. Arbeidene med de prosessene som kreves ligger utenfor Nye Veiers fagområde. Det fremstår derfor ikke naturlig at Nye Veier skal være tiltakshaver eller ansvarlig for gjennomføringen.</p> <p>Tiltaket vil primært omfatte arbeid med å få på plass det formelle vernet for området. Det anbefales derfor at Statsforvalteren Innlandet er tiltakshaver og ansvarlig for gjennomføringen. Etter at vernet er på plass, vil området falle inn under Statsforvalterens forvaltning.</p> <p>Tiltaket finansieres gjennom E6 Roterud-Storhove ved nødvendige nedskaleringer.</p> |
|          | <b>Tiltaket estimeres til en kostnad på to til tre mill.kr. inkl.mva (2023-kr)</b>  |

|          |  |
|----------|--|
| <b>4</b> | <b>Etablering av krattskogområder for småfugl</b>  |
|          | <p>Nye Veier påtar seg å være tiltakshaver og besørge gjennomføringen av tiltaket innenfor Nye Veiers anleggsområde. Tiltaket finansieres gjennom E6 Roterud-Storhove ved nødvendige nedskaleringer. Forvaltes av Lillehammer kommune.</p> |
|          | <b>Tiltaket estimeres til en kostnad på to til tre mill.kr. inkl.mva (2023-kr)</b>   |

|          |   |
|----------|---|
| <b>5</b> | <b>Justering av tidsperiode for ferdselsforbud i reservatet</b>   |
|          | <p>Tiltaket forutsettes i sin helhet ivaretatt av Statsforvalteren Innlandet gjennom den pågående verneprosessen.</p> |
|          | <b>Ingen kostnad</b>  |

|          |   |
|----------|---|
| <b>6</b> | <b>Tiltak på turveien fra Strandpromenaden til Korgen</b>   |
|          | <p>Tiltak innenfor reguleringsplanen ved Lillehammer-krysset ivaretas av Nye Veier som tiltakshaver og ansvarlig for gjennomføring. Tiltakene finansieres gjennom E6 Roterud-Storhove ved nødvendige nedskaleringer. Etter ferdigstilling forvaltes tiltakene av veieier.</p> |
|          | <b>Tiltaket estimeres til en kostnad på to til tre mill.kr. inkl.mva (2023-kr)</b>  |

|          |   |
|----------|---|
| <b>7</b> | <b>Informasjon til publikum</b>   |
|          | Det anbefales at Statsforvalteren Innlandet og Lillehammer kommune er tiltakshavere og ansvarlige for gjennomføring, finansiering og forvaltning, som en del av deres arbeid med henholdsvis verneområdene og friluftsområdene. |
|          | <b>Kostnad ikke estimert</b>  |

### **Restaurering av Gausa - etablering av tilbaketrukket flomvoll og vern av flommarkskog**

De aktuelle områdene ligger utenfor reguleringsplanene for E6 Roterud-Storhove og E6 Storhove-Øyer. Arbeidene som kreves, både for planlegging og gjennomføring, ligger utenfor Nye Veiers fagområde. Det fremstår derfor ikke naturlig at Nye Veier skal være tiltakshaver eller ansvarlig for gjennomføringen.

Siden svært mye av de fysiske arbeidene, og de faglige utredningene og vurderingene som må ligge til grunn for disse, er knyttet til flomspørsmål, mener Nye Veier at NVE bør være et naturlig valg som tiltakshaver og ansvarlig for gjennomføringen. Det understrekes imidlertid at NVE ikke har vært involvert i arbeidet med denne utredningen. Ansvar et må derfor avklares gjennom eventuell videre utredning av dette tiltaket.

Arbeidet med å gjennomføre vernet og etterfølgende forvaltning av verneområdet vil falle inn under Statsforvalterens ansvarsområde.

Nye Veier vurderer at eventuelt ytterligere kompensasjonsarealer, utover vern av Rykkhustjønnna, må gis en annen finansiering enn gjennom de statlige overføringene til Nye Veier.

Det vil være naturlig at Lillehammer kommune i noen grad bidrar til finansieringen av eventuelle tiltak mot flom ved Jørstadmoen og Jorekstad, siden tiltakene vil verne kommunale anlegg i disse områdene.

**Tiltaket estimeres til en kostnad på 90-140 mill.kr. inkl.mva (2023-kroner)**

Oppsummering av forslagene foran (samlet 130-200 mill.kr inkl. mva):

| Anbefalt tiltak   | Tiltakshaver                              | Forvaltning                   | Finansiering  | Antatt kostnad (mill.kr inkl. mva) |
|---|---|-------------------------------|---|------------------------------------|
| Tiltak på dagens E6 - redusert fartsgrense, støyskjerming og lysskjerming             | Nye Veier                                 | Veieier                       | Nye Veier<br>Krever nedskaleringer, se kapittel 7.2 | 30-50                              |
| Visuelle markører på høyspentlinjer   | Nye Veier                                 | Linjeeier                     | Nye Veier<br>Krever nedskaleringer, se kapittel 7.2 | 2-3                                |
| Vern av områder med flommarkskog - Balbergevjua og Evjudalen                          | Statsforvalteren                          | Statsforvalteren              | Nye Veier<br>Krever nedskaleringer, se kapittel 7.2 | 2-3                                |
| Etablering av krattskogområder for småfugl  | Nye Veier                                 | Lillehammer kommune           | Nye Veier<br>Krever nedskaleringer, se kapittel 7.2 | 2-3                                |
| Justering av tidsperiode for ferdselsforbud i reservatet                              | Statsforvalteren                          | Statsforvalteren              |   |                                    |
| Tiltak på turveien fra Strandpromena den til Korgen                                   | Nye Veier                                 | Veieier                       | Nye Veier<br>Krever nedskaleringer, se kapittel 7.2 | 2-3                                |
| Informasjon til publikum  | Statsforvalteren/<br>kommunen             | Statsforvalteren/<br>kommunen |   |                                    |
| Restaurering av Gausa - etablering av tilbaketrukket flomvoll og vern av flommarkskog | Må avklares,<br>Nye Veier<br>foreslår NVE | Statsforvalteren              | Må avklares   | 90-140                             |



## 6. Høyspentlinjer over Lågen - redegjørelse for muligheter

I Samferdselsdepartementets brev av 15.02.2023 ba departementet om at «Nye Veier AS tar initiativ overfor Statnett og Elvia for å se på ulike kabelløsninger i det aktuelle området med sikte på å redusere den samlede belastningen i Lågendeltaet naturreservat».

Nye Veier har i forbindelse med prosjektet E6 Roterud-Storhove hatt løpende kontakt med Statnett og Elvia. Som følge av dette er det inngått avtale med Statnett om tilrettelegging for innføring av høyspentlinje i bru over Lågen. Videre er det avklart at Elvias linje skal legges i brua i forbindelse med Nye Veiers prosjekt.

I dag er det 17 høyspentkabler, fordelt på tre linjer, som krysser Lågendeltaet ved Våløya, der Nye Veier skal bygge ny E6-bru.

Spørsmålet om omlegging av høyspentlinjene over Lågen er nærmere gjort rede for i vedlagte rapport «Høyspent Lågendeltaet naturreservat».

### 6.1 Enkle tiltak som blir gjennomført som del av prosjektet

På bakgrunn av Samferdselsdepartementets bestilling har Nye Veier på nytt vært i kontakt med Statnett, NVE og Elvia. Det er i denne forbindelse avklart at Nye Veier kan montere fugleavvisere på de høyspentlinjene som krysser Lågendeltaet naturreservat, som et ytterligere miljøforbedrende tiltak som beskrevet i utredningen.

### 6.2 Mer omfattende tiltak som kan tas inn i prosjektet

Statnett har startet prosessen med vurdering av omlegging av høyspentlinjen Fåberg-Ulven, gjennom meldingen Lillehammer-Gran. Statnetts foretrukne løsning vil innebære at denne høyspentlinjen flyttes ut av Lågendeltaet naturreservat.

Statnetts melding for høyspentlinjen Fåberg-Ulven vil, med preferert løsning, innebære at linjen (fem kabler) vil bli flyttet ut av Lågendeltaet naturreservat.

Det er allerede avklart at Elvias høyspentlinje (syv kabler) vil bli omlagt i ny bru over Lågen.

Totalt sett vil Nye Veiers omlegging av Elvias høyspentledninger og Statnetts planlagte omlegging av Fåberg-Ulven medføre at tolv av 17 kabler legges om, slik at belastningen

fra høyspentlinjer i Lågen vil bli betydelig redusert. De gjenstående kablene ligger i samme linje, slik at de kun berører et begrenset område av Lågen.

### **6.3 Andre mulige tiltak på lengre sikt**

Eksisterende høyspentlinjer er etablert på grunnlag av konsesjon. Omlegging av linjene vil kreve ny konsesjonsbehandling, noe som har svært lang tidshorison. Nye Veier har ingen mulighet til å initiere eller fremskynde prosessene tilknyttet dette.

Det foreligger ingen planer om omlegging eller oppgradering for linjen Fåberg-Røykås. Omlegging av Fåberg-Røykås via brua vil være svært kostbart og medføre store konstruksjoner (muffeanlegg) på begge sider av brua.

## **7. Ytterligere nedskaleringer av veiprojektet E6 Moelv-Roterud, utover det som allerede er innarbeidet i de vedtatte reguleringsplanene.**

### **7.1 Ytterligere nedskalering av ny motorvei**

Nye Veier har parallelt med arbeidet med de miljøforbedrende tiltakene sett på ytterligere nedskaleringer av E6 Moelv-Øyer. Det er en sammenheng mellom omfang og miljøulempene av et utbyggingsprosjekt. Redusert materialbruk, redusert masseflytting og redusert arealbeslag vil gi lavere klimaavtrykk. Sweco Norge AS har bistått ved deler av dette arbeidet, se vedlagt notat. Nedskaleringene vist i etterfølgende tabell vil bli implementert ved utbyggingen.

For de vedtatte reguleringsplanene på strekningen Roterud-Storhove-Øyer er 2019 utgaven av Statens vegvesens håndbok N100 lagt til grunn for dimensjonering av veien. Denne håndboka ble revidert i 2022, der det blant annet ble åpnet for smalere veiskulder forutsatt avbøtende tiltak for å opprettholde trafiksikkerheten. Videre har forslag til endring av dimensjoneringsklassene H2 (to/tre-feltsvei med midtdeler) og H3 (fire-feltsvei med midtdeler) vært på høring med forslag om justering av innslagspunktet for når man skal bygge H3, og mulighet for H3 standard med lavere fartsgrense. Nye Veier har lagt til grunn at disse endringene blir gjeldende og ikke krever fravik.

| <i>Delstrekning</i> | <i>Trafikkprognose (ÅDT 2050)</i> | <i>Dimensjoneringsklasse i gjeldende arealplan basert på N100 (2019)</i> | <i>Nedskalert dimensjoneringsklasse som legges til grunn for utbygging</i> |
|---------------------|-----------------------------------|--|--|
| Mjøsbrua            | 26.000                            | H3, 110 km/t, 23 m   | H3, 100 km/t, 20 m (fravik gitt)   |
| Biri-Vingrom        | 17.800                            | H3, 110 km/t, 23 m   | H3, 110 km/t, 20 m (ikke fravik)   |
| Vingrom-Øyresvika   | 20.800                            | H3, 110 km/t, 23 m   | H3, 110 km/t, 20 m (ikke fravik)   |
| Øyresvika-Storhove  | 11.500                            | H3, 110 km/t, 19 m   | Ingen endring *)   |
| Storhove-Ensby      | 15.600                            | H3, 110 km/t, 20 m   | H3, 110 km/t, 19 m (fravik må gis)   |
| Ensby-Øyer          | 15.100                            | H2, 90 km/t, 12,5/14,5 m   | Ingen endring  |

\*) For strekningen Øyresvika-Storhove kan dimensjoneringsklasse H2 benyttes (ÅDT<15.000). Dette vil gi liten reduksjon i arealbeslag og kostnad da en stor del av strekningen er i tunnel (4,25 km) som etter gjeldende krav i håndbok N500 må bygges i tunnelklasse E (2 x T9,5) på grunn av kombinasjonen av tunnellengde og trafikkmengde. Videre går veien rett ut på bru over Lågen, og på grunn av nærheten til tunnel er det ikke mulig å redusere brubredden. Håndbok N100 angir at valg av dimensjoneringsklasse planlegges samlet over lengre strekninger og at skifte av dimensjoneringsklasse ikke skjer for ofte.

Ved å redusere veibredden fra 23 til 20 meter mellom Roterud og Øyresvika vil arealbeslaget bli om lag 40 daa mindre.

I dette arbeidet er det vurdert flere mulige nedskaleringer, som etter en samlet vurdering ikke vil bli gjennomført:

- Lavere hastighet enn 110 km/t gir ikke mer gjenbruk av eksisterende vei/konstruksjoner, ikke mindre arealbeslag eller redusert omfang. Gjelder strekningen Roterud-Øyresvika. Trafikantnyttens vil bli redusert, slik at samfunnsøkonomisk nytte går ned.
- Utvidelse av dagens vei mot vest i stedet for mot øst for å redusere arealbeslag mot Mjøsa (Roterud-Øyresvika) vil øke beslaget av dyrket mark.
- Gjenbruk av eksisterende veg for sørgående trafikk mellom Storhove og Ensby er også vurdert, men er i strid med både kommunedelplan og reguleringsplan.

## 7.2 Nedskalering av tiltak på avlastet E6

I tråd med samfunnets forventning om bærekraftig utbygging av veinettet anbefaler Nye Veier at tiltak fastsatt i rekkefølgebestemmelser til de aktuelle reguleringsplanene

nedskaleres betydelig. Dette vil kreve dispensasjon, eventuelt endring, av rekkefølgekrav i de vedtatte reguleringsplanene.

Ombygging av dagens velfungerende kryss på ved Strandtorget foreslås ikke gjennomført. En eventuell ombygging vil være kostbar, ha svært liten nytte og gir betydelige klimagassutslipp.

Rundkjøring på dagens E6 ved Hovemoen er et tiltak som vil legge til rette for videre arealutnyttelse i området, og ikke en konsekvens av ny E6. Tiltaket foreslås ikke gjennomført.

Turvei langs Mjøsa mellom Øyresvika og Vingnes, og gang- og sykkelvei mellom Vingnes bru og Storhove er et avbøtende tiltak besluttet gjennom meklingen i forbindelse med vedtak av kommunedelplanen. Ny E6 utløser ikke behov for disse tiltakene, og de kan utgå.

## **8. Bompenger på lokalvei**

Nye Veier har beregnet konsekvenser for trafikk og inntekter av eventuell etablering av sideveisbommer på Lillehammer bru og sør for Sannomkrysset på dagens E6 forbi Lillehammer. Konsekvensene er vurdert med utgangspunkt i vedtatt finansieringsopplegg for E6 Moelv-Øyer.

Beregninger er først gjennomført separat for hver av de to bomstasjonene. Med utgangspunkt i dette er det deretter gjort beregninger med innkreving i begge stasjoner hvor takstforholdet mellom de to stasjonene innrettes med sikte på høyest mulig samlet nytte av innkrevingen.

Notat som Nye Veier har fått utarbeidet viser blant annet:

- Sideveisbommer er samfunnsøkonomisk lønnsomt.
- Bom på Lillehammer bru virker effektivt for å flytte gjennomgangstrafikk over til ny E6. Trafikken på Lillehammer bru reduseres med om lag 2000 biler pr døgn ved kr ti i bompenger.
- Bom sør for Sannomkrysset kan også være effektivt for å flytte trafikk vekk fra E6 på strekningen fra Strandtorget til Sannom, samtidig flyttes mye av lokaltrafikken over til Fv. 213. Inntektspotensialet er betydelig mindre enn for bomstasjon på Lillehammer bru.

Sideveisbom på avlastet E6 forbi Lillehammer vil redusere gjennomgangstrafikken gjennom den sentrale delen av naturreservatet. Trafikkreduksjonen vil være det dobbelte av hva som oppnås med redusert fartsgrense på Lillehammer bru, og sideveisbom er et miljøforbedrende tiltak. For detaljert vises til vedlegg.

En eventuell sideveisbom på avlastet E6 ved Lillehammer bru vil kunne gi en årlig bompengerinntekt 43-76 mill.kr ved ti til 20 kroner per passering. Inntektene fra sideveisbom vil være tilstrekkelig til å finansiere de ønskede tiltakene langs avlastet E6 og eventuelt også restaurering og vern av Gausa.

## 9. Avslutning

Nye Veier stiller seg til disposisjon for videre oppfølging.

Spørsmål kan rettes til Utbyggingsdirektør Espen Almlid, telefon 918 21 150, [espen.almlid@nyeveier.no](mailto:espen.almlid@nyeveier.no)

Med vennlig hilsen  
Nye Veier AS

Anette Aanesland  
Administrerende direktør

Espen Almlid  
Utbyggingsdirektør

*Dokumentet er signert elektronisk.*

### VEDLEGG

1. E6 Roterud-Storhove. Utredning av ytterligere miljøforbedrende tiltak ved Lågendeltaet naturreservat, 11.04.2023, inkludert vedlegg:
  - a. Vilkår satt gjennom Statsforvalterens dispensasjonsvedtak, 25.04.2022
  - b. E6 Roterud-Storhove. Kryssing av Lågendeltaet naturreservat. Plan for avbøtende tiltak og økologisk kompensasjon, 31.05.2021
  - c. Mottatte innspill fra eksterne, 11.05.2023
2. Høyspent Lågen naturreservat, 13.04.2023
3. E6 Roterud-Storhove. Verdioptimalisering av eksisterende reguleringsplan, 04.05.2023
4. Sideveisbommer Lillehammer, 16.03.2023