



Statens vegvesen

STATSFORVALTEREN I INNLANDET

Postboks 987

2604 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Tone Tidemand-Skappel /
61271383

Vår referanse:
20/59523-61

Deres referanse:
19/4494

Vår dato:
23.02.2026

Høringsuttalelse med innsigelse – Reguleringsplan for E6 Moelv– Roterud – Revidert planforslag – Begrenset høring av endringer – Gjøvik kommune

Vi viser til begrenset høring datert 26.01.2026, med utsatt høringsfrist til 03.03.2026. Reguleringsplanen var på første gang høring i perioden 30.06–19.09.2024.

Innsigelse

Denne høringsuttalelsen inneholder innsigelse og sendes derfor til Statsforvalteren i Innlandet, som ledd i samordning av innsigelser fremmet av statlige myndigheter.

Statens vegvesen har på vegne av Nye Veier innsigelse til Gjøvik kommunes reguleringsbestemmelser for E6 alt. 2, § 6.2.4 Gang- og sykkelveger.

Saken gjelder

Hensikten med planforslaget er å synliggjøre endringene som er gjort i planforslaget etter første gangs høring i 2024. Endringene omfatter revisjon av planbeskrivelse, plankart, reguleringsbestemmelser, en rekke fagrapporter revidert 14.11.2025, samt merknadsdokument datert 08.12.2025. Det er laget en egen rapport datert 20.01.2026, med oversikt over endringer i plankartet etter offentlig ettersyn. I oversendelsen vises det også til andre større endringer:

- Regulert flere parkeringsplasser ved Biri bruk for å tilrettelegge for samkjøring
- Bussholdeplass for lokalbuss i Biri
- Tilrettelegging for bedre forbindelser mellom nye og eksisterende gangforbindelser

Det er gjort endringer i E6 alt. 1, men etter prinsippvedtak i kommunene om at E6 alt. 2 skal legges til grunn for sluttbehandling, er alt. 1 ikke lagt ut på høring.

I tillegg til alle fagrapportene som fulgte planforslaget på høring i 2024, er det utarbeidet følgende tilleggsrapporter ifm. innsigelser, og som også svarer ut våre merknader:

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

- *Statens vegvesen/Innlandet fylkeskommune–Innsigelse til trafikk*, datert 31.03.2025, revidert 14.11.2025, mottatt 04.04.2025 (Vurderinger fv. 213).
- *Fagrappport Trafikksikkerhetsvurdering fv. 213 for E6 Moelv–Roterud*, datert 05.09.2025, revidert 21.10.2025, mottatt 24.10.2025.
- *Statsforvalter/Fylkeskommune/Statens vegvesen–Innsigelse til gang og sykkel*, datert 31.03.2025, mottatt 14.11.2025 (omtaler løsninger over Mjøsbrua).
- *Statsforvalter–Innsigelse til kollektiv*, datert 28.03.2025, mottatt 14.11.2025 (omtaler endringene i Birikrysset).
- Revidert rapport *Innsigelse til trafikk*, som inkluderte vurderinger av krysset rv. 4 x fv. 2418, mottatt 14.11.2025 ifm. anmodning om avklaring av innsigelser

Anmodning om formell behandling og avklaring av innsigelser med reviderte fagrappporter ble oversendt fra Nye Veier i brev datert 14.11.2025. Statens vegvesen har kommet med tilbakemelding til den delen av det reviderte planmaterialet som omfattet innsigelser i brev datert 22.12.2025. I brevet vurderte vi våre innsigelser til planforslaget som imøtekommet, med bakgrunn i godkjent fravik for ny rundkjøring på rv. 4 og tilleggsutredninger for fv. 213. Vi forutsatte forslag om avbøtende tiltak og samarbeid med Innlandet fylkeskommune rundt oppfølging av trafikksituasjonen på fv. 213 ifm. E6-utbyggingen. Videre forutsatte vi at formulering om byggegrense reguleringsbestemmelse § 2.2.1 ble tatt ut, og at det ble redegjort for trafikksikkerhetssituasjonen i krysset på rv. 4.

Vår vurdering av det resterende reviderte planmaterialet mottatt 14.11.2025 og andre endringer omfattes av denne høringsuttalelsen.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn, samt at helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel.

Nye Veiers anledning til å fremme innsigelse til planforslag gjennom Statens vegvesen

Nye Veier AS har rett til å uttale seg til arealplaner som berører riksveger som de har ansvaret for. Nye veier har ikke myndighet til å fremme innsigelse, men kan be om at Statens vegvesen fremmer innsigelse til planforslag som berører Nye veiers portefølje iht. avtale om samarbeidsrutiner ved nabovarsel og planforvaltning. Statens vegvesen avgjør om innsigelse skal fremmes og fremmer i tilfelle innsigelse på vanlig måte.

Nye Veier har anledning til å fremme innsigelser til egne planer gjennom Statens vegvesen på samme måte som Statens vegvesen kan fremme innsigelse til egne planer. Dette kan gjelde alternativer i en plan som andre pålegger dem å utføre eller at ny kunnskap betyr at

nye alternativer bedre oppfyller nasjonale og regionale interesser som Statens vegvesen har ansvaret for.

VÅRE MERKNADER TIL PLANFORSLAGET

Det er i prosessen med å løse innsigelser utarbeidet flere tilleggsnotater og rapporter om trafikk, som utover i planprosessen gjør det krevende å holde oversikt over planforslaget. Vi er usikre på om alle endringer er tilstrekkelig redegjort for i planbeskrivelsen, som skal oppsummere konklusjoner og anbefalinger i fagrapportene. I flere av fagnotatene er det beskrevet løsninger som ikke er innarbeidet i planforslaget, noe som skaper usikkerhet ift. om tiltak beskrevet i rapportene er tilstrekkelig sikret i plankart og bestemmelser, eller om det bare er mulige tiltak som ikke gjennomføres som en del av E6-prosjektet, f.eks. ny turveg ved Mjøsbrua.

Reguleringsbestemmelser

Reguleringsbestemmelsene som er lagt ut på begrenset høring er datert 23.01.2026, dette er Nye Veier sin versjon som er revidert etter forrige høring. Med bakgrunn i innsigelse fra Innlandet fylkeskommune ønsker Gjøvik kommune å revidere bestemmelsene i etterkant av høringen, i samsvar med innsigelse fra fylkeskommunen og egne reguleringsbestemmelser som var på første gangs høring.

Forslag til reguleringsbestemmelse § 2.2.1 om byggegrenser langs offentlig vei

Det foreslås byggegrense ikke skal gjelde for kritisk infrastruktur som ledningsnett og VA-anlegg». Dette forholdet er ivaretatt i veglova, og en slik formulering kan skape tvil om det i tillegg kreves tillatelse etter veglova eller ikke, noe vi mener er uheldig. Statens vegvesen behandler slike tiltak etter veglova § 30 og 32, det er også nødvendig for å få informasjon om hvor det ligger viktig infrastruktur over, under og langs vei. Vi viser til tidligere merknader og forutsetter at formuleringen tas ut av reguleringsbestemmelsene.

Innsigelse til reguleringsbestemmelse § 6.2.4 Gang- og sykkelveger

Statens vegvesen fremmer innsigelse på vegne av Nye Veier til Gjøvik kommunes forslag til egne reguleringsbestemmelser datert 30.04.2025, § 6.2.4 Gang- og sykkelveger, med rekkefølgekrav om at helhetlig anlegg for gående og syklende skal være etablert langs fv. 2438 fra Kalrasten bussholdeplass i Biri til Roterud før ny E6 åpner. Strekningen er ca. 3 km.

I oversendelsen fra kommunen vises det til innsigelse fra Innlandet fylkeskommune som gjelder gang- sykkelvegtiltak langs fv. 2538 Kalrasten-Roterud, og at Gjøvik kommune med bakgrunn i denne innsigelsen opprettholder forslag til rekkefølgekrav som ved første gangs høring. Følgende tillegg skal derfor legges inn i reguleringsbestemmelsene til sluttbehandling: *§ 6.2.4: Før ny E6 tas i bruk skal helhetlig anlegg for gående og syklende være etablert fra Kalrasten bussholdeplass i Biri til Roterud. I samarbeid med veieier skal planlegging og prosjektering angi standard for anlegget.*

Trafikkberegningene for E6 Moelv-Roterud viser at utbygging av ny E6 ikke vil føre til vesentlig økt trafikk og ikke utsløser behov for infrastrukturtiltak som gangs- sykkelanlegg langs fv. 2538. Det er derfor nærliggende å anta at vilkårene i pbl. § 12-7 nr. 10 ikke er

oppfylt. Rekkefølgekravet ligger i denne saken etter vår vurdering derfor ikke innenfor plan- og bygningslovens rammer. I tillegg fører kravet til usikkerhet rundt kostnader og framdrift, og dermed samfunnsøkonomi for vegutbygger iht. føringer rundt prosjektgjennomføring i NTP.

Innsigelsen fremmes ut fra vår rolle som veimyndighet med ansvar for å forvalte riksvei på vegne av staten. Planforslaget strider også med målene om kostnadseffektivitet og samfunnsøkonomi i NTP 2025–2036.

Begrunnelse – ugyldighet

Hensikten med rekkefølgekrav i pbl. § 12–7 er å sørge for at nødvendige infrastrukturtiltak gjennomføres før annen utbygging. Statens vegvesen mener at Gjøvik kommune sitt forslag til rekkefølgekrav § 6.2.4 om gang- og sykkelveg langs fv. 2538 mangler rettslig grunnlag fordi vilkårene i plan- og bygningsloven § 12–7 nr. 10 ikke er oppfylt.

Reguleringsbestemmelser om rekkefølgekrav kan kun gis i «nødvendig utstrekning» når det er behov for å etablere og sikre nødvendige infrastrukturtiltak, før annen utbygging kan skje jf. pbl. § 12–7 nr. 10. Høyesterett uttaler følgende i Mortensruddommen, HR–2021–953–A:

«(40) Jeg ser det likevel slik at ordlyden tilsier at det bare kan stilles krav om rekkefølgetiltak for å dekke reelle behov som utløses eller forsterkes av utbyggingen. Behovet må oppstå eller forsterkes i en grad som berettiger et vedtak om at tiltakene utføres i en bestemt rekkefølge. Dette betyr ikke at utbyggingen i planområdet skal vurderes isolert. Ordlyden åpner for at den ses i sammenheng med bebyggelsen i området ellers, og det avgjørende synes å være hvilke tiltak som samlet sett anses nødvendige før også den nye bebyggelsen kan tas i bruk [...]

(58) *Oppsummert* mener jeg at adgangen til å vedta rekkefølgebestemmelser ikke bare begrenses av læren om myndighetsmisbruk. [Pbl. § 12–7](#) nr. 10 inneholder visse skranker for forvaltningens adgang til å ta slike bestemmelser inn i reguleringsplaner. I tilfeller hvor kommunen ikke selv har til hensikt å utføre tiltaket, må [§ 12–7](#) nr. 10 forstås slik: Kommunen kan bare oppstille rekkefølgebestemmelser for å dekke reelle behov som utløses eller forsterkes av utbyggingen, eller for å avhjelpe ulemper denne fører til. I dette ligger at det må være en slik relevant og nær sammenheng mellom tiltaket og utbyggingsprosjektet at det er berettiget å kreve at utbyggingen gjennomføres i en bestemt rekkefølge. Det er ikke i seg selv tilstrekkelig at infrastrukturtiltaket anses formålstjenlig eller ønskelig hvis tiltaket ikke står i en slik sammenheng med det nye prosjektet. Rent fiskale hensyn kan ikke begrunne vedtak etter [§ 12–7](#) nr. 10.»

Statens vegvesen tolker pbl. § 12–7 nr. 10 og avgjørelsen fra Høyesterett dithen at loven ikke åpner for å regulere rekkefølgekrav for å løse alminnelige infrastrukturbehov som kommunen eller andre myndigheter har, med mindre behovet direkte utløses eller forsterkes av utbyggingen. Rekkefølgekrav om infrastrukturtiltak må «dekke reelle behov som utløses eller forsterkes av utbyggingen».

Det foreligger, slik vi vurderer det, ikke tilstrekkelige opplysninger i plandokumentene som tilsier at ny E6 utløser behov for gang- og sykkelanlegg langs fv. 2538. Trafikkberegningene viser at den nye firefelts E6 vil avlaste fv. 2538 når ny E6 er utbygd. Ny E6 vil medføre

mindre trafikk på fv. 2538 sammenlignet med i dag, noe som isolert sett vil gi en bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende langs fv. 2538.

Trafikkprognoser for 2030 viser at trafikken på fv. 2538 vil være 1700 ÅDT uten utbygd E6. Med utbygd E6 Roterud–Storhove og tilhørende bomstasjon, vil trafikken økte til 2900 ÅDT. Det vil si en trafikkvekst på 1200 ÅDT. Når E6 Moelv–Roterud er utbygd vil dette bidra til redusert reisetid og bedre framkommelighet på strekningen Biri–Vingrom. Dette vil medføre at noe av trafikken på fv. 2538 tilbakeføres til E6. Denne reduksjonen er beregnet å utgjøre 400 ÅDT. Trafikken på fylkesveien vil da være 2500 ÅDT. Når bompengerekravet på E6 avsluttes vil trafikken på fylkesveien reduseres ytterligere.

I anleggsfasen legges det til grunn at E6–trafikken kan legges om via fv. 2538 Skumsrudvegen/Industrivegen ifm. bygging av ny bru over Vismunda.

Kravet om et ferdigstilt gang- og sykkelanlegg fra Kalrasten til Roterud er med bakgrunn i ovennevnte derfor ikke et behov som utløses eller forsterkes av E6–utbyggingen.

Statens vegvesen kan se at det foreligger et generelt behov for et bedre tilbud til gående og syklende langs fv. 2538 mellom Biri og Roterud. Ansvar for utbedringer og trafiksikkerhetstiltak her ligger etter lovgivningen hos Innlandet fylkeskommune som vegeier. Behovet kan ikke håndteres som et vilkår knyttet til den statlige utbyggingen av E6.

Konklusjon: Forslag til rekkefølgekrav § 6.2.4 om gang- og sykkelløsning langs fv. 2538 er ugyldig jf. pbl. § 12-7 nr. 10 og HR-2021-953-A.

Er innsigelsen fremmet for sent?

Statens vegvesen ser at innsigelsen burde vært fremmet på et tidligere tidspunkt i planprosessen, jf. krav i pbl. § 5-5 tredje ledd jf. § 3-2 tredje ledd. Statens vegvesen har nylig fått en anmodning om innsigelse fra Nye Veier. I anmodningen fremgår det opplysninger som gjør at vi først nå vurderer Gjøvik kommune sitt forslag til rekkefølgekrav som ugyldig.

Følgende fremgår av forarbeidene¹: "Det kan likevel fremmes innsigelse når [...] det er vesentlige mangler ved saksbehandlingen." Teksten er knyttet til pbl. § 5-5 første ledd, men Statens vegvesen mener at det samme hensynet må gjelde for § 5-5 tredje ledd. Det er svært uheldig at det reguleres inn et rekkefølgekrav som mangler hjemmel i lov, og vi mener at det foreligger en vesentlig mangel ved saksbehandlingen knyttet til vurderingen av rekkefølgekravets gyldighet. Statens vegvesen mener derfor at vi ikke er avskåret fra å fremme innsigelse jf. pbl. § 5-5 tredje ledd.

Konklusjon: Innsigelsen er ikke fremmet for sent.

¹ Ot.prp.nr.32 (2007–2008) Plan- og bygningsloven kapittel 6–5 under *Merknader til § 5-5 Begrensning i adgang til å fremme innsigelse*

Krav i vegnormalen N00 Veg- og gateutforming

Statens vegvesen legger kravene i N100 til grunn. Ny E6 planlegges med utgangspunkt i dimensjoneringsklasse H3 og kravene for H3-veg der tilbudet til gående og syklende skal løses via lokalt vegnett eller eventuelt som parallell gang- og/eller sykkelveg jf. N100:Krav 3.3.3-16 SKAL.

Dersom ÅDT (årsdøgntrafikk) er over 1000, og potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn, eller strekningen er definert som skoleveg, skal det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg, eller det skal være tilbud for gang- og sykkeltrafikken på lokalt vegnett jf. N100:Krav 3.4.1-5 SKAL.

Dersom det er vanskelig å få til en egen gang- og/eller sykkelveg, kan skulderen utvides til 1,5 meter på begge sider, men utvidet skulder anbefales ikke for strekning definert som skoleveg N100:Krav 3.4.1-6 KAN.

Tilsvarende anbefaling gjelder for Hø2-veg (ÅDT < 12 000 og fartsgrense 60 km/t), dersom det er vanskelig å få til en egen gang- og/eller sykkelveg og der hvor ÅDT er under 4 000, kan skulderen utvides til 1,5 meter på begge sider. Dette gjelder ikke for strekninger definert som skoleveg, hvor utvidet skulder ikke skal brukes N100:Krav 3.3.5-12 KAN.

Konklusjon: Kravene i N100 om gang- og sykkelveg er ikke oppfylt.

Forslag til løsning av innsigelse

Innsigelsen kan imøtekommes ved at rekkefølgekravet tas ut av reguleringsbestemmelsene, med mindre planmyndigheten redegjør for gyldigheten av rekkefølgekravet, og at det fremkommer momenter i vurderingen som gir grunnlag for at Statens vegvesen kan endre standpunkt.

Gang- og sykkeløsning over Mjøsbrua med revidert plankart 16.02.2026

I plankartet som følger høringen er regulert gang- og sykkelveg på strekningen over dagens Mjøsbru tatt ut, og Mjøsbrua er foreslått regulert til kjøreveg i hele bruas bredde. Det foreslås oppmerkingstiltak med inntrukken kantlinje på kjørevegen for gående og syklende, med bakgrunn i at Mjøsbrua vil ha en fremtidig funksjon for gående, syklende og saktegående kjøretøy og dermed lav trafikk.

Vår vurdering: Løsningen med oppmerkingstiltak (på det arealet som i dag er kjøreveg) over Mjøsbrua er i tråd med vår anbefaling da planforslaget var på første gangs høring. Løsningen er forankret i vegnormalene jf. krav i N100 om tilbud til gående og syklende for H3-veg. Dersom en veg er avlastet av ny veg og ikke lenger har hovedvegfunksjon, kan midtlinjeoppmerking sløyfes til fordel for å trekke inn kantlinjer (stiplet kantlinje) for å etablere bred skulder tilrettelagt for gående og syklende jf. N302 Vegoppmerking, forutsatt at vegbredden er over 6 meter og at fartsgrense settes iht. krav i N300 Trafikkskilt.

Gang- og sykkelvegen over Mjøsbrua skal bestå slik den ligger i dag med belysning og fysisk adskilt fra kjørevegen med rekkverk. Den må derfor reguleres til gang- og sykkelformål. Vi

viser til telefonsamtale med Cowi AS den 12.02, og nytt plankart mottatt på e-post den 16.02.2026, med plankartteknisk endring som viser regulert gang- og sykkelveg over Mjøsbrua (o_GS) i tråd med dagens og planlagt fremtidig bruk. Statens vegvesen legger det reviderte plankartet til grunn, som også ivaretar gang- og sykkelforbindelse på bred skulder over Mjøsbrua frem til ny fv. 2538 Eriksrudvegen.

Vi forutsetter tilstrekkelig bredde på ny kjørevegforbindelse som ivaretar møtende trafikk, og at de regulerte løsningene kan tilpasses vegnormaler, herunder både oppmerking og skilt.

Gående og syklende under ny E6

Tilbudet til gående og syklende der Mjøsbrua kommer i land blir dårligere enn det er i dag på Gjøviksiden. Vi legger til grunn at gang- og sykkelforbindelse over Mjøsbrua inkl. tilkoblinger i hver ende til lokalt vegnett kan etableres iht. kravene i gjeldende vegnormaler N100, N300 og N302, også der kjørevegen o_KV18 går under ny E6.

Statens vegvesen forutsetter at tilrettelegging for gående og syklende i undergangen/tunellen under ny E6 tilfredsstillende ev. krav til belysning og ventilasjon. Dersom det legges til rette for løsninger som ikke er iht. vegnormalene skal det foreligge godkjent fravik. Vi viser til krav i [N100:Gang- og sykkeltrafikk når kjøreveg går i tunnel](#).

Snarveg mellom dagens Mjøsbru og Eriksrudvegen – Turveg TV8

I tillegg rapporten *Innsigelse til gang og sykkel* er det i kap. 2.3.4 beskrevet tiltak for overgangssonen mellom Eriksrudvegen og Mjøsbrua, som skilting «forbudt for motorvogn» (skilt 306.1), med underskilt som tillater moped/traktor. En linjeføring med krappe svinger, smal kjørebane og lav fartsgrense skal bidra til å motvirke uønsket trafikk over Mjøsbrua.

I samme kapittel foreslås det etablert en «snarvei» i forlengelsen av Mjøsbrua til Eriksrudvegen i sør. I anbefalingen står det at planforslaget vil regulere inn en 2,5 m bred gang- og sykkelvei (snarvei) mellom Mjøsbrua og Eriksrudvegen, for å bedre forbindelsen fra sør langs Eriksrudvegen til Mjøsbrua. I plankartet er det regulert turveg o_TV8.

Vår vurdering: Snarvegen er oppført som punkt 8 i oversikten over endringer i planforslaget, men punktet ser ut til å ha falt ut av rapporten. Vi legger derfor fagrapporten om gang og sykkel til grunn. Statens vegvesen forutsetter at turvegen blir etablert og er fremkommelig hele året. Vi forutsetter at dette sikres i rekkefølgekrav § 6.3.2, i tillegg må det innarbeides krav som sier noe om standard (bredde, dekke og overbygning) og helårsdrift i § 3.3.2 Turveg. Belysning bør også vurderes.

Sideanlegg

Følgende sideanlegg inkl. funksjoner i anleggsperioden er ivare tatt i planforslaget i tråd med våre merknader: Kollektivholdeplasser (med leskur og sykkelparkering), kontrollstasjon, pendlerparkering, rasteplass (med sykkelparkering), døgnhvileplass.

Rasteplass skal etableres med nødvendige funksjoner iht. kravene i vegnormalen.

Kontrollstasjon

I § 2.4.1 stilles det krav til nærmere detaljering av kollektivholdeplasser, innfartsparkering, rasteplass og kontrollplass i sammenheng med gang- og sykkelvegene. Statens vegvesen forutsetter at utforming av arealet for kontrollstasjon skjer i samråd med Trafikant og kjøretøy, iht. kravene i vegnormalen til utstyr på kontrollstasjoner [N100:Kontrollplasser](#).

I reguleringsbestemmelsene er det fortsatt brukt uttrykket kontrollplass. Vi antar at dette er en feiltagelse, som rettes opp før sluttbehandling av planen jf. kommentarer i merknadsbehandlingen. Kontrollstasjon skal etableres innen ny E6 tas i bruk jf. § 6.2.6.

Kryss rv. 4 x fv. 2418 Hanssveavegen

Konsekvenser for krysset rv. 4 x Hanssveavegen er omtalt i rapporten *Innsigelse til trafikk*. Vurderingene har ikke vært gjenstand for dialog med Statens vegvesen, men svarer ut vår merknad ved første gangs høring, der vi forutsatte utredning av konsekvenser for krysset som en følge av ny E6.

Rundkjøring på rv. 4 vil føre til at det blir en lengre strekning med fartsgrense 60 km/t enn i dag, og som kan bidra til et lavere fartsnivå gjennom krysset (gjelder sørgående trafikk). I rapporten foreslås det flere tiltak i kryssområdet: Fartsgrense 60 km/t, siktutbedring innerkurve rv. 4 og sør for krysset flytting av sikthindrende rekkverket for å bedre sikten mot nord, trafikkøy i Hanssveavegen, venstresvingefelt, passeringsslomme og ev. stenge krysset. Det foreslås ingen endringer i planforslaget som følge av tilleggsvurderingene.

Vår vurdering: Det er regulert ny offentlig kjøreveg (o_KV24) fra ny rundkjøring på rv. 4 til planavgrensningen ved Skulhuselva. O-KV24 har videre eksisterende privat vegforbindelse på bru over Skulhuselva frem til fv. 2418. Vegirektoratet uttaler seg positivt til ev. stenging av krysset rv. 4 x fv. 2418 i fravikssøknaden. Tiltaket medfører trolig et behov for utbedring av den private brua over Skulhuselva, som ligger utenfor planområdet for ny E6.

Statens vegvesen mener at planforslaget slik det foreligger skaper uklarheter ift. fremtidig løsning for kryssområdet og ansvarsforhold ift. videre forbindelse fra o_KV24. Offentlig kjøreveg o_KV24 og videre forbindelse betinger at den private vegen inkl. bru over Skulhuselva er i tilstrekkelig tilstand innenfor planområdet og videre helt inn på fv. 2418.

Det er ikke beskrevet tilstand og ev. behov for utbedring av brua, noe vi ser på som mangelfullt. Normalt gjøres det TS-inspeksjon i forbindelse med reguleringsplaner og bygging av ny vei, og vi antar at dette forholdet inngår i TS-inspeksjon.

Statens vegvesen har ansvaret for trafiksikkerhet, drift og vedlikehold på rv. 4 frem til ny vei åpner. Vi har ingen prioriterte investeringsmidler til tiltak på denne strekningen innenfor våre økonomiske rammer. Vi forutsetter at forlengelsen av o_KV24 sikres helt frem til fv. 2418, enten som en utvidelse av planområdet utvides eller som et rekkefølgekrav.

Konklusjon

Statens vegvesen fremmer følgende innsigelse til planforslaget:

- Innsigelse til rekkefølgekrav § 6.2.4 om gang- og sykkelanlegg langs fv. 2538.

Vår uttalelse er basert på følgende forutsetninger:

- Reguleringsbestemmelse § 2.2.1 om byggegrense langs vei endres i tråd med vår merknad.
- Statens vegvesen legger revidert plankart til grunn.
- Løsningen for gående og syklende i undergang/tunnel under ny E6 tilfredsstiller krav i vegnormalene til sikkerhet, belysning og ventilasjon.
- Snarveg/turveg TV8 mellom Mjøsbrua og Eriksrudvegen sikres etablert inkl. krav til standard, helårsdrift og fremkommelighet.
- Kontrollstasjon og rasteplass må utformes etter vegnormalene, og det skal vises konsekvent til kontrollstasjon i reguleringsbestemmelsene.
- Kryss rv. 4 x fv. 2418 Hanssveavegen: forlengelsen av o_KV24 sikres helt frem til fv. 2418, enten som en utvidelse av planområdet utvides eller som et rekkefølgekrav.

Statens vegvesen, Transport og samfunn

Med hilsen

Hans Martin Asskildt
fung. avdelingsdirektør

Kurt Gjerstad
fung. seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
NYE VEIER AS, Kjøita 6, 4630 KRISTIANSAND S
statsforvalteren i innlandet innsigelse,