

SAKSGRUNNLAG FOR PRINSIPVEDTAK AV ALTERNATIV 2 FOR E6 MOELV - ROTERUD

Nasjonal PlanID:
Ringsaker kommune: 2019060936

Prosjekt nr.:	113201
Oppdragsgiver:	Nye Veier
Dokumentnummer:	NV34E6MR-PLA-NOT-0014

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	14.11.25	CAFN	SSFR/ELFN	ESKA/ COWI

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
00	Saksgrunnlag for prinsippvedtak og anmodning om mekling oversendt Ringsaker kommune for videre behandling

Forord

Planforslaget for E6 Moelv – Roterud har vært på høring og offentlig ettersyn, og de fleste innsigelsene vurderes nå som løst. Dette saksgrunnlaget har til hensikt å tydeliggjøre hvordan både kommunens vedtakspunkter er vurdert og innsigelsene fra offentlige myndigheter er vurdert og løst. Gjennom dette saksgrunnlaget ønsker vi å gi tilstrekkelig informasjon om de to planalternativene, slik at kommunen står bedre rustet til å ta en beslutning om hvilket alternativ det skal jobbes videre med.

Nye Veier anmoder kommunen om å fatte et prinsippvedtak for alternativ 2, søndre trasé. Det er viktig å fatte et prinsippvedtak for å avklare nødvendig grensesnitt for lokalbefolkningen og mot andre pågående planer. Et prinsippvedtak for alternativ 2 medfører at kommunen ikke vil få alternativ 1 til sluttbehandling.

Det anmodes også kommunen om å ta to innsigelser til mekling.

Innhold

1	Utsvar av Ringsaker kommunes vedtakspunkter	5
1.1	Puttentunnelen må opprettholde dagens lengde på 200 m.....	5
1.2	Det må etableres støyskjerm 0,8 m høyde over hele Mjøsbrua med innslag av glass. 6	
1.3	I alternativ 2, på sørsiden av E6 på fyllingsfot, må regulert støyskjerm endres til 3 m høy skjerm, som forlenges til Kastbakkvegen mhp. skjerming av friluftsområde og kulturminner.	7
1.4	Redusert hastighet på E6 gjennom Moelv til 90 km/t	8
1.5	Mengde innslag og plassering av glass i støyskjermer mot boligbebyggelse ved Puttentunnelen må avklares i dialog med kommunen i høringsfasen av planforslaget.	9
1.6	Støyskjerming 1-3 over Moelva på sørsiden av E6	9
1.7	Ringsaker kommunes vedtakspunkter for plankart og planbestemmelser, alternativ 1	10
1.8	Ringsaker kommunes vedtakspunkter for plankart og planbestemmelser, alternativ 2	11
1.9	Plankart.....	14
2	Status innsigelser	17
2.1	Innsigelser fra Statens vegvesen.....	23
2.2	Innsigelser fra Innlandet fylkeskommune	24
2.3	Innsigelser fra Statsforvalter i Innlandet.....	31
3	Endringsoversikt av planforslaget etter høring og offentlig ettersyn	42
4	Anmodning	44
4.1	Anmodning om prinsippvedtak for alternativ 2, søndre alternativ.....	44
4.2	Anmodning om mekling.....	46
5	Vedlegg.....	47

1 Utsvar av Ringsaker kommunes vedtakspunkter

Det vises til Ringsaker kommunes 1.gangsbehandling og vedtak i sak 23/317, dato 24.05.2024 om å legge ut reguleringsplanforslag for E6 Moelv – Roterud til høring og offentlig ettersyn. I vedtaket vises det til vedtakspunkt og tilhørende vedlegg 8 om kommunens endringer i bestemmelser og plankart. Dette kapittelet har til hensikt å vise hvordan vedtakspunktene og endringer i plankart og bestemmelser er vurdert og håndtert i det videre planarbeidet.

I utsvar av både kommunens vedtakspunkter og status på innsigelser, vises det til tilleggsnotat for nærmere beskrivelse og utredning av temaet. Tilleggsnotatene ligger ved saksgrunnlaget. Kommunen har tidligere fått oversendt tilleggsnotatene. Disse er i etterkant blitt revidert med bakgrunn i oppfølgingsbehov og status på innsigelser. Notatene er tydeliggjort med hva som er endret siden første oversendelse.

1.1 Puttentunnelen må opprettholde dagens lengde på 200 m

Merknad: Puttentunnelen må opprettholde dagens lengde på 200 m, en 40 m bred gangforbindelse kan ikke aksepteres av hensyn til barrierevirkning, støy- og luftforurensning.

Svar: Det er i tilleggsnotat Moelvtunnelen sett på virkninger av Moelvtunnelen ved lengde 40 meter og lengde 200 meter.

I planforslaget som ble sendt på høring var alternativ 1 vist med en kulvertlengde for Moelvtunnelen på 40 meter. Som følge av Ringsaker kommune sitt vedtakspunkt og innsigelser fra både Innlandet fylkeskommune og Statsforvalter, har det blitt besluttet å legge inn en kulvert med lengde 200 meter i alternativ 1.



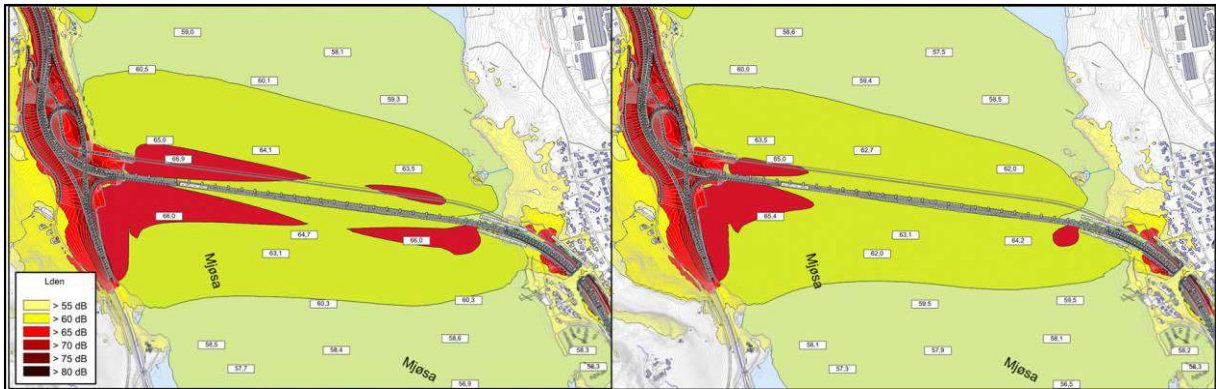
Figur 1: Illustrasjon som synliggjør en 200 meter lang kulvert for alternativ 1 i Moelv, med forbindelse mellom Moelv sentrum og Mjøsa. Kilde: COWI AS

1.2 Det må etableres støyskjerm 0,8 m høyde over hele Mjøsbrua med innslag av glass.

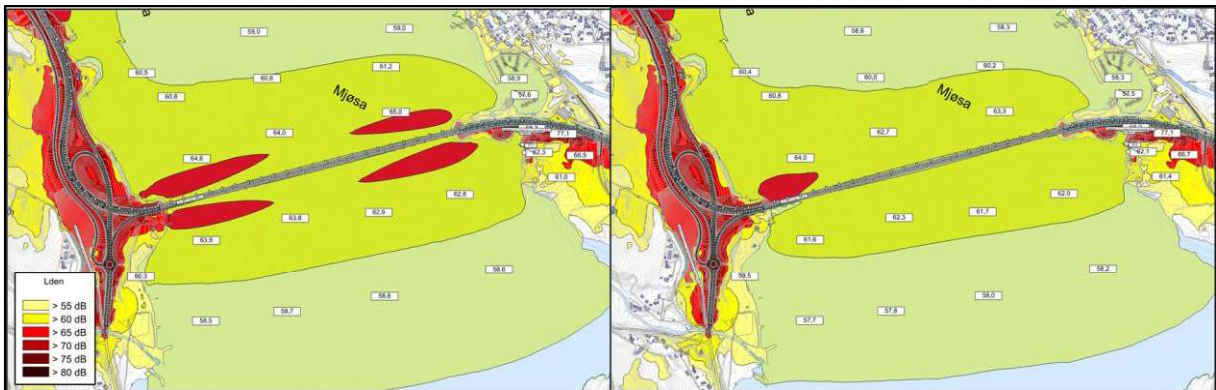
Merknad: Det må etableres støyskjerm 0,8 m høyde over hele Mjøsbrua med innslag av glass.

Svar: Det er gjort støyberegninger der det er plassert støyskjerm på ny Mjøsbru, og sett på hvilken effekt disse skjermene vil ha. Beregningene viser at det er begrenset effekt på landsiden av Mjøsa ved støyskjerm på brua, og at det i hovedsak gir en reduksjon på 2-3 dB ute på Mjøsa, like i nærheten av brua.

Illustrasjonene under viser hvilken støyskjermingseffekt en 1m høy skjerm på ny Mjøsbru vil ha, både for alternativ 1 og alternativ 2. Midt på Mjøsa, tett på brua, er det kun 1-2 dB som skiller alternativet med og uten støyskjerm. Effekten er dermed svært begrenset.



Figur 2: Støyberegninger for ny Mjøsbru, nordre alternativ, med høringsversjonen av planforslaget (t.v.) og løsning med lav (1,0 m) skjerm på brua (t.h.).



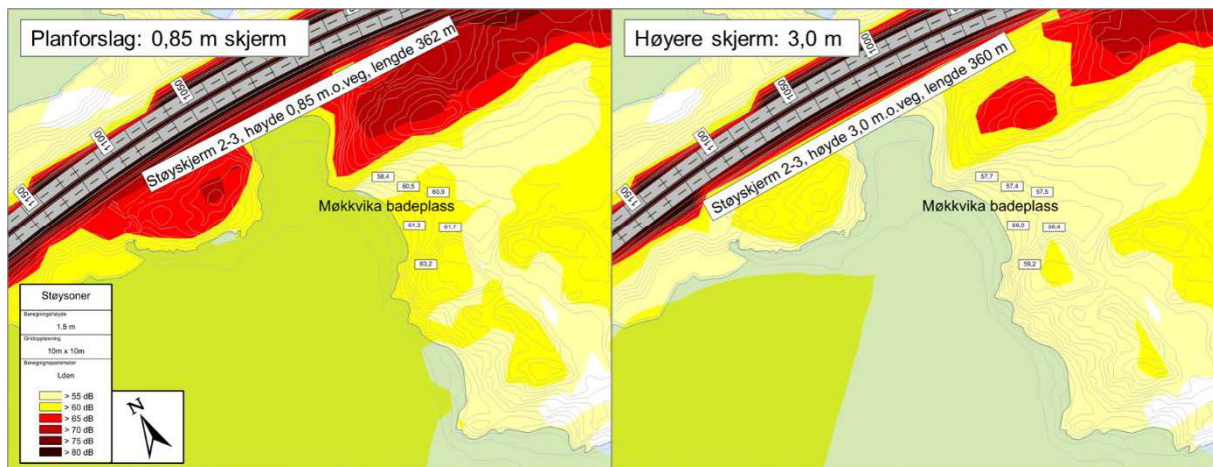
Figur 3: Støyberegninger for ny Mjøsbru, søndre alternativ, med planforslaget (t.v.) og løsning med lav (1,0 m) skjerm på brua (t.h.).

Det er vurdert at tiltaket med støyskjerm på ny Mjøsbru har en begrenset effekt, og det er derfor anbefalt å ikke regulere inn støyskjerm på Mjøsbrua i reguleringsplanen.

1.3 I alternativ 2, på sørsiden av E6 på fyllingsfot, må regulert støyskjerm endres til 3 m høy skjerm, som forlenges til Kastbakkvegen mhp. skjerming av friluftsområde og kulturminner.

Merknad: I alternativ 2, på sørsiden av E6 på fyllingsfot, må regulert støyskjerm endres til 3 m høy skjerm, som forlenges til Kastbakkvegen mhp. skjerming av friluftsområde og kulturminner.

Svar: I justert planforslag etter 1.gangsbehandling er det regulert inn støyskjerm med høyde 3 meter mellom E6 og friluftsområdet ved Møkkvika. Illustrasjonen under viser hvilken effekt endringen har på friluftsområdet. Det er spesielt Møkkvika badeplass og friluftsområdene nærmest E6 som har stort nytte av en høyere støyskjerm.



Figur 4: Støyberegninger av alternativ 2 i Møkkvika med 0,85m skjerm til venstre og 3m høy skjerm til høyre.
Kilde: COWI AS

Ved regulering av støyskjerm med høyde over 0,85m er det krav til siktutvidelse av veien på grunn av krav til nødvendig sikt i kurven på E6. I etterkant av høringen er det derfor gjort justering på veigeometrien for å imøtekomme ønsket om høyere skjerm. Veiltiltaket er dermed utvidet noe, sammenlignet med høringsversjonen.

1.4 Redusert hastighet på E6 gjennom Moelv til 90 km/t

Merknad: Redusert hastighet på E6 gjennom Moelv til 90 km/t vil være positivt for å redusere belastningen på nærområdet i forhold til luft og støy kvaliteten i Moelv. Hastighet er ikke reguleringstema, men vil være av betydning for å redusere tiltakets ulemper, som støv og støy.

Svar: Fartsgrensen reguleres ikke gjennom planen. Overgangen fra 100 til 90 km/t medfører ingen vesentlig endring i veiens geometri. Dimensjonerende fartsgrense opprettholdes til 100 km/t, og er også utgangspunktet for beregning av støy- og luftforurensning.

1.5 Mengde innslag og plassering av glass i støyskjermer mot boligbebyggelse ved Puttentunnelen må avklares i dialog med kommunen i høringsfasen av planforslaget.

Merknad: Mengde innslag og plassering av glass i støyskjermer mot boligbebyggelse ved Puttentunnelen må avklares i dialog med kommunen i høringsfasen av planforslaget.

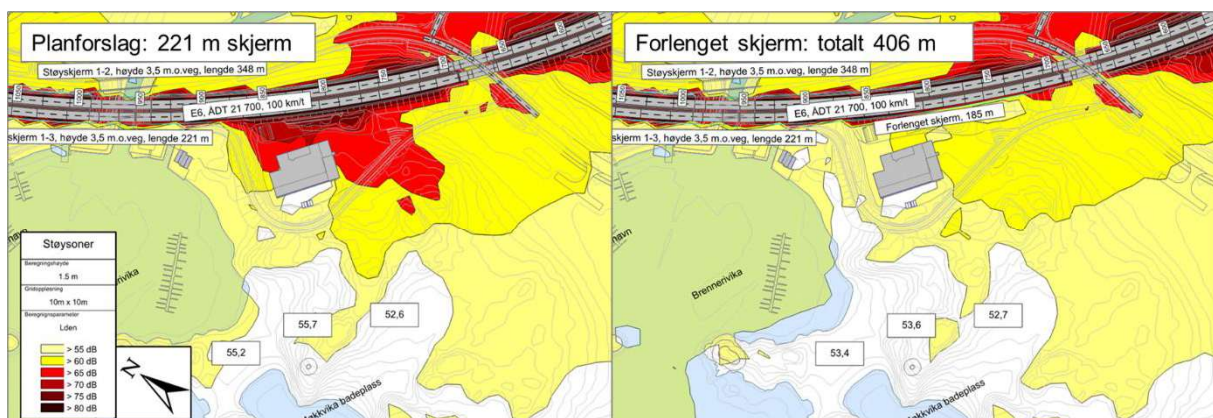
Svar: Det har vært tett dialog med Ringsaker kommune i hele reguleringsplanfasen. Plassering og utforming av støyskjermer, inkludert andel glass, er regulert i planforslaget. Hensikten med denne fastsettingen er å ivareta både behovet for utsyn og skjerming. Glassandelen har til hensikt å ivareta utsikt der det gir en verdi, samtidig som tette partier i skjermen benyttes for å hindre innsyn til elementer som strølys og ny E6.

1.6 Støyskjerming 1-3 over Moelva på sørsiden av E6

Merknad: Støyskjerming 1-3 over Moelva på sørsiden av E6 må forlenges østover forbi renseanlegget og opp til Kastbakkvegen for å sikre skjerming av friområder, i alternativ 1.

Svar: Det er sett på effekten av en støyskerm i nevnte område, og vurdert at denne har en svært begrenset effekt. Grunnen skyldes eksisterende terrengformasjon mellom E6 og friluftsområde som fungerer som støyskjermingstiltak. En støyskerm sørover fra Moelva har dermed svært begrenset effekt. Utsnittene under viser hvilken begrenset effekt en slik skjerm vil ha på friluftsområdet. Reguleringsplanen regulerer derfor ikke for skjerm i nevnte område.

Støyberegningene i utsnittet under viser alternativ 1 (til venstre) med støyskjermlengde 221 m, og utsnittet til høyre viser skjerm lengde på 406 m, begge med skjermingshøyde på 3,5m. Som det fremkommer av utsnittene vil friluftsområdet i Møkkvika ligge under gul støysone både med og uten lang støyskerm.



Figur 5: Støyberegning av alternativ 1 med støyskjermlengde 221m (til venstre) og 406 m (til høyre). Det har liten effekt for Møkkvika å forlenge støyskjermer da området ligger utenfor gul sone også uten støyskerm. Kilde: COWI AS

1.7 Ringsaker kommunes vedtakspunkter for plankart og planbestemmelser, alternativ 1

1.7.1 Støy/støyskjerming

Merknad: § 2.3.3 Støy/støyskjerming, supplert med navn på fagrapport det henvises til. Det bes om at tabell 5.1 tas inn i bestemmelsene, og det er tatt inn tillegg om at endring av støytiltak kun kan gjøres hvis de er til fordel for berørte områder.

Svar: Tabell 5.1 i støyrapporten er tatt inn i bestemmelsene. Det er lagt inn en tilleggstekst til tabellen at «*Det tillates justeringer av størrelse, høyde og plassering av støytiltakene innenfor samferdselsformål dersom nyere støyvurderinger anbefaler dette.*»

1.7.2 Bebyggelse og anlegg, BA1-BA2

Merknad: § 3.1.1 Bebyggelse og anlegg, BA1-BA2 er justert. Området regulerer arealer for bebyggelse og anlegg. Området har plankrav jf. §5.4. Arbeid og tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1, samt fradeling til slike formål, kan ikke finne sted før området inngår i ny godkjent detaljreguleringsplan.

Svar: Planbestemmelsene er endret i tråd med Ringsaker kommunes forslag.

1.7.3 F/K/T2

Merknad: § 3.1.5, F/K/T2 er supplert med arbeid og tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1 samt fradeling til slike formål, kan ikke finne sted før området inngår i ny godkjent detaljreguleringsplan.

Svar: Planbestemmelsene er endret i tråd med Ringsaker kommunes forslag.

1.7.4 Tydeliggjøring av maks størrelse på bygg.

Merknad: § 3.1.6 er supplert med maks størrelse på bygg, 107 m² BRA.

Svar: Planbestemmelsene er endret i tråd med Ringsaker kommunes forslag.

1.7.5 Feil bruksnummer

Merknad: § 3.3.3 antas det at det er skrevet feil bruksnr. på to eiendommer.

Svar: Planbestemmelsene er oppdatert med henvisning til gnr./bnr: 378/1/13 og gnr./bnr 378/1/32, som er riktig henvisning.

1.7.6 Godkjenningsmyndighet av estetisk plan.

Merknad: § 6.1.10 Det må angis hvem som skal være godkjenningsmyndighet av estetisk plan.

Svar: Det legges ikke inn godkjenningsmyndighet i reguleringsbestemmelsene for estetisk prosjektplan. En oversikt over godkjenningsmyndighet ligger i planbeskrivelsen. Estetisk strategiplan med påfølgende estetisk prosjektplan er Nye Veiers dokumenter. Estetisk strategiplan er gjort juridisk bindende gjennom henvisninger i bestemmelsene. Ringsaker kommune får imidlertid utomhusplan til gjennomsyn for de områdene hvor det er satt krav til utomhusplan.

1.7.7 Ny bestemmelse om Turvei TV1

Merknad: § 6.2.5 Tatt inn ny bestemmelse som sier at Turvei TV1 under ny og eksisterende Mjøsbru skal lyssettes som kriminalitetsforebyggende tiltak, det samme gjelder fortauet under brua langs Moelva.

Svar: Bestemmelsen er justert i henhold til Ringsaker kommunes forslag. Det er også satt bestemmelser som sikrer at vannflaten i Moelva ikke skal lyssettes, av hensyn til fiskevandringen i elva. Plassering og utforming av belysningen må dermed ivareta begge disse hensynene. Det er vurdert å ikke være en utfordring, gitt dagens belysningsmuligheter.

1.8 Ringsaker kommunes vedtaks punkter for plankart og planbestemmelser, alternativ 2

1.8.1 Støy/støyskjerming

Merknad: 18. § 2.3.3 Støy/støyskjerming, supplert med navn på fagrapport det henvises til. Det bes om at tabell 5.1 tas inn i bestemmelsene, og det er tatt inn tillegg om at endring av støytiltak kun kan gjøres hvis de er til fordel for berørte områder.

Svar: Tabell 5.1 i støyrapporten er tatt inn i bestemmelsene. Det er lagt inn en tilleggstekst til tabellen at «*Det tillates justeringer av størrelse, høyde og plassering av støytiltakene innenfor samferdselsformål dersom nyere støyvurderinger anbefaler dette.*»

1.8.2 Bebyggelse og anlegg, BA

Merknad: § 3.1.1 Bebyggelse og anlegg, BA er justert. Området regulerer arealer for bebyggelse og anlegg. Området har plankrav jf. §5.4. Arbeid og tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1, samt fradeling til slike formål, kan ikke finne sted før området inngår i ny godkjent detaljreguleringsplan.

Svar: Planbestemmelsene er endret i tråd med Ringsaker kommunes forslag.

1.8.3 F/K/T

Merknad: § 3.1.4 Forretning/kontor/tjenesteyting, F/K/T1 - F/K/T2 F/K/T1 Området er regulert til forretning/kontor/tjenesteyting. Behandles etter bestemmelser i tilstøtende plan. F/K/T2 Området er regulert til forretning/kontor/tjenesteyting. Forretning begrenses til særlig plasskrevende eller trafikkskapende virksomhet som ikke kan innpasses i senterområde. Området har plankrav jf. §5.4. Arbeid og tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1, samt fradeling til slike formål, kan ikke finne sted før området inngår i ny godkjent detaljreguleringsplan.

Svar: Planbestemmelsene er endret i tråd med Ringsaker kommunes forslag.

1.8.4 Bestemmelsesområde #5

Merknad: § 5.4 Bestemmelsesområde #5 Stiller krav om detaljregulering for både område BA OG F/K/T2

Svar: Bestemmelsen til bestemmelsesområde #5 er endret til: «*Det stilles krav om videre detaljregulering av områdene BA og F/K/T2*».

1.8.5 Ny bestemmelse om utomhusplan

Merknad: § 5.7 Ny bestemmelse om utomhusplan. Det stilles krav til helhetlig plan for utfylling/reetablering av strandsonen gjennom utomhusplan i henhold til PBL § 28-7 og TEK 10 kapittel 8 før etablering. Utomhusplanen skal som et minimum vise:

- Mest mulig naturtro fyllingsfot
- Jordsmonn
- Beplantning
- Støyskjerming
- Gangforbindelser til kulturmiljøene H_570-1 og H_570-2
- Kulturmiljøene H730_1 og H730_2
- Bevaring av Møkkavika som badeplass

Planen skal godkjennes av bygningsmyndigheten før tiltak igangsettes.

Svar: Planbestemmelsene er justert i tråd med Ringsaker kommunens ønske om utomhusplan for fyllingen i alternativ 2. Følgende bestemmelse er lagt inn i planen: «*Det stilles krav til helhetlig utomhusplan for ilandføringsfylling ved Møkkavika frem til og inkludert Pilegrimsleden der den krysser inn under E6 i kulvert. Utomhusplanen skal som et minimum vise:*

- Utforming av fyllingsfot
- Beplantning
- Støyskjerming
- Gangforbindelser til kulturmiljøene H_570-1 og H_570-2
- Møkkavika badeplass

Planen skal forelegges bygningsmyndigheten før tiltak igangsettes.»

Utomhusplan skal utarbeides ut ifra prinsipper i estetisk strategiplan og estetisk prosjektplan.

1.8.6 Godkjenningensmyndighet av estetisk plan.

Merknad: § 6.1.10 Det må angis hvem som skal være godkjenningensmyndighet av estetisk plan.

Svar: Det legges ikke inn godkjenningensmyndighet i reguleringsbestemmelsene for estetisk prosjektplan. En oversikt over godkjenningensmyndighet ligger i planbeskrivelsen. Estetisk strategiplan med påfølgende estetisk prosjektplan er Nye Veiers dokumenter. Estetisk strategiplan er gjort juridisk bindende gjennom henvisninger i bestemmelsene. Ringsaker kommune får imidlertid utomhusplan til gjennomsyn for de områdene hvor det er satt krav til utomhusplan.

1.8.7 Rekkefølgekrav for godkjenning av utenomhusplan

Merknad: § 6.1.12, rekkefølgekrav om at utenomhusplan jf. § 5.7 skal være godkjent av Ringsaker kommune før igangsetting av anleggsarbeidene.

Svar: Planbestemmelsene er endret slik at det er krav om at utomhusplanen skal forelegges Ringsaker kommune, før tiltak igangsettes.

1.8.8 Krav om lyssetting

Merknad: § 6.3.3 Krav om lyssetting. Lyssetting av fortau under brua langs Moelva og undergangen mellom o_TV3 og o_TV4, bør lyssettes før E6 tas i bruk, og ikke senest 1,5 år senere.

Svar: Lyssetting av undergangen mellom o_TV3 og o_TV4 er sikret i reguleringsbestemmelsene, og rekkefølgebestemmelsen er endret til «før E6 tas i bruk». I alternativ 2 foreslås det ingen endringer ved Moelva, og det er heller ikke regulert fortau i dette området. Det vil derfor heller ikke planlegges belysning under brua.

1.8.9 Henvisning til fagrapporter i bestemmelsene

Merknad: Alternativ 1 og 2. Flere bestemmelser viser til fagrapporter, for eksempel Estetisk strategiplan og Matjordplan, og gjør disse fagrapportene juridisk bindende. Innholdet i rapportene har imidlertid uklare formuleringer, og «bør» brukes gjennomgående. Hva planforslaget faktisk skal kreve av kvaliteter må klargjøres før planforslaget kan vedtas.

Svar:

Estetisk strategiplan: Estetisk strategiplan er gjort juridisk bindende som følge av innsigelsehåndtering med Statsforvalter i Innlandet. Planen viser prinsipper som er juridisk bindende og inneholder blant annet utforming og opparbeidelse/reetablering av strandsone (illustrasjoner og prinsipper for utforming). Prinsipper for utforming skal følges opp i estetisk prosjektplan i prosjekteringsfasen. Det som skal og må sikres er lagt inn i reguleringsbestemmelsene. Det er også satt krav om utomhusplan jf. Punkt 2.8.5 som gir økt trygget for kommunen for spesielle interessepunkter/ delområder.

Fagrapport støy: Tabell flyttes inn i bestemmelsene. Støyrapport tas dermed ut fra listen over juridisk bindende dokumenter.

Matjordplan: Prinsippene for hvordan matjord skal ivaretas i anleggsperiode er sikret gjennom henvisning til matjordplanen.

Fagrapport og tiltaksplan sulfidførende bergarter: Det er henvist til denne rapporten for å sikre at håndtering av eventuelle løsmasser, og berg med syredannede potensial, skal håndteres i henhold til tiltaksplan sulfidførende bergarter.

Fagrapport geoteknikk: Det er henvist til denne fagrapporten for å ivareta sikkerhet mot skred. Krav og forutsetninger gitt i denne rapporten skal følges opp i detaljprosjektering og utførelse.

Utredning av sikkerhet mot kvikkleireskred: Det er henvist til denne fagrapporten for å ivareta sikkerhet mot skred. Krav og forutsetninger gitt i denne rapporten skal følges opp i detaljprosjektering og utførelse.

Helhetlig plan for vannhåndtering: Helhetlig plan for vannhåndtering det vises til i reguleringsbestemmelsene utgjør status på reguleringsplannivå. Planen må videreutvikles i prosjekteringsfasen med fokus på å bevare så mye som mulig av de eksisterende gruntområdene og strandsonene.

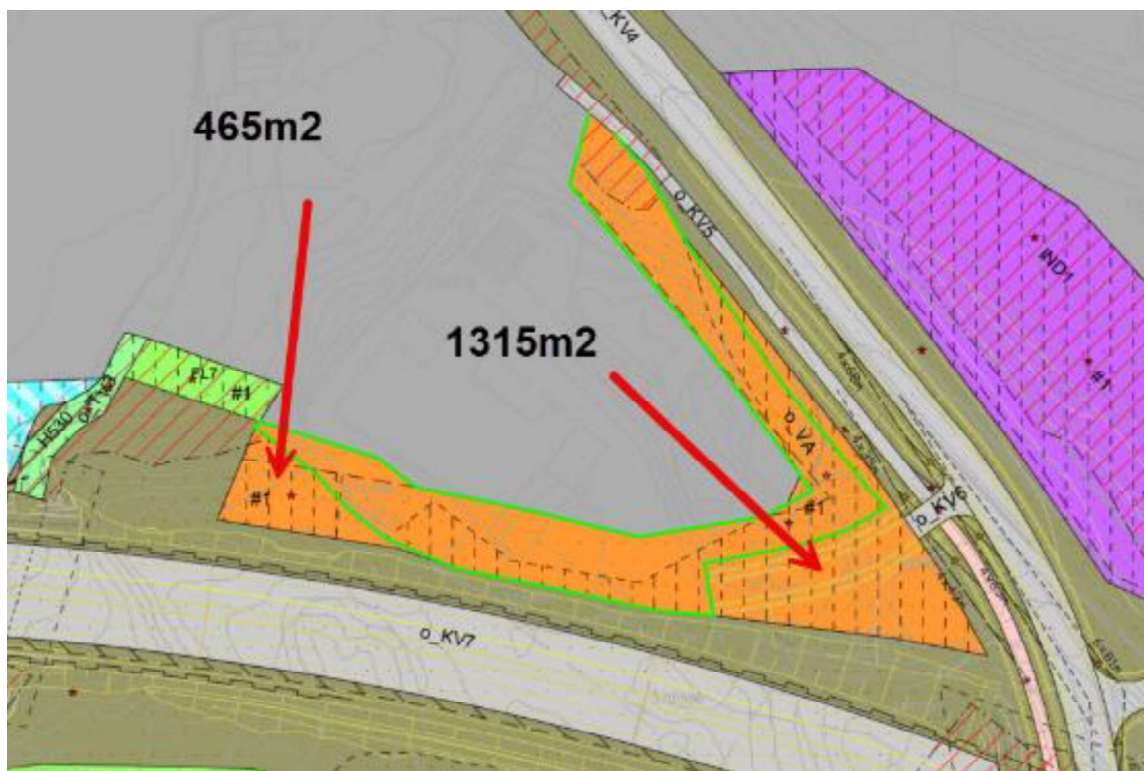
1.9 Plankart

1.9.1 Moelv renseanlegg

Merknad: Eksisterende Moelv renseanlegg må utvides i framtiden. Ytterkanten av renseanlegg inngår i alt. 2. Det bes om vurdering av om mer av sidearealet annen veigrunn grøntareal kan inngå i tomta, og om regulerte byggegrenser kan legges enda nærmere tilstøtende veier.

Svar: Gjennom planprosessen er det sett på muligheten for å stramme opp veigeometrien, eller gjøre andre tiltak for å redusere påvirkningen på Moelv renseanlegg. Byggegrense er utvidet i tråd med Ringsaker kommunes forslag.

I etterkant av offentlig ettersyn er det gjort justeringer i reguleringsplanen som har til hensikt å sikre mer areal til Moelv renseanlegg, og dermed reduserer handlingsrommet for veigeometrien i en detaljprosjekteringsfase. Det vil si at avgrensningen av annen veigrunn er redusert for å imøtekomme Ringsaker kommunes behov for utvidelse av fremtidig renseanlegg. Justeringen av reguleringsplanen for alternativ 2 medfører at areal til renseanlegget utvides med ca. 1800 m², sammenlignet med høringsversjonen.



Figur 6: Illustrasjonen viser hvordan avgrensningen av veiltaket er redusert for å imøtekomme Ringsaker kommunes behov for tilstrekkelig areal til fremtidig nitrogenrenseanlegg. Adkomsten til renseanlegget er i etterkant justert noe lengre sør, etter ønske fra kommunen. Kilde: COWI AS

Reguleringsplanen ivaretar adkomst til både renseanlegget og båthavna. Ny adkomst er plassert så langt sør på renseanleggets tomt som er mulig, uten at det skal være i konflikt med avstand til kryss og siktlinjer. Dette er gjort gjennom dialog, og etter ønske fra Ringsaker kommune for å gi mulighet for å utnytte tomten for renseanlegget best mulig.

1.9.2 Sosi-fil av plankartet

Merknad: I alternativ 1 er E6 lagt i bru over Moelva (Vertikalnivå 3), i tillegg er det sendt over en fil med Pilegrimsleden i bru over Moelva (vertikalnivå 3). Disse overlapper hverandre og kan ikke fysisk presenteres slik i en sammenslått plandatabase. Enten må Pilegrimsleden løses i Vertikalnivå 2 (på bakken) der ligger det inne juridisk linje 'Bru'. Kanskje er dette godt nok. Ellers må det vises en sone for overlappen i vertikalnivå 3 som kombinert formål som dekker begge intensjonene.

Svar: Reguleringsplan for pilegrimsleden er regulert i vertikalnivå 3 sammen med bru over Moelva. Dette ble mulig ved å justere på handlingsrommet i reguleringsplanen.

1.9.3 Vertikalnivå 4

Merknad: Det opereres med vertikalnivå 4 (under vann) som et eget planlag, dette er ikke ønskelig for kommunen og bør kunne løses med bestemmelser og utvidelse av o_VAA i vertikalnivå 2 (på bakken/vannoverflaten) slik at sonen o_VAA dekker behovet både på/under vann.

Svar: Plankart er tegnet i henhold til kravene i nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister. Som følge av dette er det derfor behov for å opprettholde vertikalnivå 4 i uttegningen av plankartet. I etterkant av planvedtak kan vi imidlertid være behjelpelige med å sikre at plankartet i sin helhet blir synliggjort på kommunens egen kartportal.

2 Status innsigelser

Planforslaget lå ute til høring i perioden 12. juni 2024 – 19. september 2024. I høringsperioden kom det inn 26 innsigelser, i tillegg til flere merknader. I etterkant av høringsperioden har det blant annet blitt jobbet med å få løst innsigelsene fra myndighetene. De neste kapitlene har til hensikt å vise hvordan innsigelsene er svart ut, samt hvilke konkrete endringer i plankart/bestemmelser innsigelsen har medført. For flere av innsigelsene er det laget tilleggsnotater som utreder og supplerer med informasjon, ut over det som fremkommer av dette dokumentet. Tilleggsnotatene, slik de foreligger som vedlegg til denne saken, er også oversendt til Statens vegvesen, Innlandet fylkeskommune og Statsforvalteren i Innlandet for formell avklaring av status på innsigelsene.

Tabellen under viser hvordan status på innsigelsene er med tanke på avklaringer opp mot myndighetene. De fleste innsigelsene anses som løst og det er gitt bekreftelse på dette enten via brev eller gjennom annen dialog. Noen av innsigelsene er foreslått løst gjennom suppleringer i tilleggsnotat eller reviderte løsninger i planforslaget, men uten at myndighetene har gitt tilbakemelding på endringene.

Kapittel nummer	Innsigelsestema	Status	Innsigelsen anses som løst og bekreftet gjennom dialog	Innsigelsen er foreslått løst, men ikke bekreftet	Innsigelsen sendes til mekling
Statens vegvesen					
2.1.1	Sideveisnettet – fv. 213 Moelv-Lillehammer	Supplerende trafikkberegninger, inkludert trafiksikkerhetsvurdering for fv.213 er oversendt til Statens vegvesen.		x	
2.1.2	Manglende fravik rundkjøring på rv. 4 (alternativ 2)	Fravikssøknad ble godkjent i etterkant av offentlig ettersyn, og innsigelsen ble dermed løst.	x		

Innlandet fylkeskommune			
2.2.1	Utredning av forbedret løsning for brutrasealternativ 1 med lengre tunnel/kulvert i Moelv	Tilleggsnotat Moelvtunnelen er revidert med supplerende utredninger i tråd med hva som etterspørres av IFK. Alternativ 1 er endret til å nå omfatte en 200m kulvert i Moelv. Supplerende utredning og tiltak antas at vil løse innsigelsen.	x
2.2.2	Brutrasealternativ 2, det sørlige alternativet vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi	Nye Veier anmoder om at denne innsigelsen går til mekling.	x
2.2.3	Mangler tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveier gjennom bompengeperioden	Trafikkutvikling på sideveier var tema på flere møter med IFK og SVV. Gjennom dialog og tilleggsnotat Trafikk, ble innsigelsen løst i brev datert 13.08.2025	x
2.2.4	Mangelfull vurdering av trafikale virkninger for fv. 213 i anleggsfasen og bompengeperioden	Trafikksikkerhetsvurdering for fv. 213 er utarbeidet og oversendt SVV og IFK. Innsigelsen antas løst da vurderingen svarer på det som etterspørres.	x
2.2.5	Tilrettelegging for kollektivtransport; Utrede mulighet for plassering av kollektivterminal i krysset mellom rv. 4 og E6	Gjennom tilbakemelding gitt fra IFK forstår vi det sånn at innsigelsen til dette temaet er løst.	x
2.2.6	Tilrettelegging for kollektivtransport; Bearbeiding av løsning for ny kollektivterminal på Biri	Revidert løsning er diskutert med IFK, og IFK har vurdert foreslått løsning til å svare ut innsigelsen.	x
2.2.7	Tilrettelegging for kollektivtransport; Penderparkering	Gjennom tilbakemelding gitt fra IFK forstår vi det sånn at innsigelsen til dette temaet er løst.	x

2.2.8	Løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru	Gjennom dialog med IFK er det kommet klarhet i hvilke supplerende utredninger og tiltak som forventes for å løse innsigelsen. Tilleggsnotat gang- og sykkel er supplert i henhold til ønsket fra IFK, og det vurderes at utsvaret vil løse innsigelsen.	x	
2.2.9	Sikring av framtidig adkomst til Mjøssykehuset og Moelv sentrum	Tilsvaret på innsigelsen, slik den fremkommer i dette saksgrunnlaget, er oversendt IFK. Det er ikke gitt tilbakemelding på tilsvaret. Innsigelsen antas løst med utgangspunkt i at E6 hensyntar gjennomføring av de tiltak som Mjøssykehuset utløser og har behov for å gjennomføre.	x	
2.2.10	Manglende gang- og sykkelvei langs fv. 2538 mellom Kalrasten i Biri og Roterud (Gjøvik)	E6 Moelv – Roterud vil redusere biltrafikk på strekningen mellom Kalrasten og Roterud. I en reguleringsplan etter plan- og bygningsloven må det være en saklig sammenheng mellom en utbygging og et rekkefølgekrav. Eitersom utbygging av E6 Moelv-Roterud bedrer trafiksikkerheten langs fv.2538, ved at trafikk overføres fra fylkesveien til E6, hverken utløses eller forverres en dårlig trafiksikkerhetssituasjon. Det kan av den grunn ikke kreves avbøtende trafiksikkerhetstiltak. Det er derfor ikke regulert inn gang- og sykkelvei på nevnte strekning, hverken gjennom formål på plankartet eller rekkefølgebestemmelser.	x	

		Innsigelsen vurderes løst da kravet ikke står i saklig sammenheng med gjennomføring av planens innhold.			
2.2.11	Et oppdatert tallgrunnlag for bompengerevisjoner, herunder lekkasje til sideveisnett, i tråd med oppdaterte bompengerevisjoner	Innsigelsen anses løst som følge av tilbakemelding.	x		
Statsforvalter					
2.3.1	Utforming av strandsona på Gjøviksida	Innsigelsen anses løst ved at det legges til rette for naturlige utfyllinger nord for eksisterende Mjøsbru i begge alternativ. Det er avklart i dialog med Statsforvalter at oppdatert tilleggsnotat Utforming av strandsona og implementering i plandokumenter løser innsigelsen.	x		
2.3.2	Utfylling på Moelv- sida i alternativ 2	Nye Veier anmoder om at denne innsigelsen går til meklingsprosess.			x
2.3.3	Støy i naturreservat	Hovedintensjonen i innsigelsen anses løst via dialog med Statsforvalter. Det er implementert forlenget tidsperiode med begrensning i sterkt støyende anleggsarbeider for Eriksrudberget. Differensiering i tidsperioder for Svenesvollene, Paradisvika, Eriksrudberget og Tjuvholmen. Foreslått løsning bygger på vedtatt bestemmelse for E6 Roterud-Storhove og kryssingen av Lågendelta. Tilleggsnotat Støy i		x	

		naturreservat er oversendt SFIN, men det er ikke gitt tilbakemelding på innsigelsen.			
2.3.4	Gang- og sykkelveier	Innsigelsen vurderes løst som følge av tilbakemelding i brev datert 16.09.2025	x		
2.3.5	Barriereeffekten av to bruer	Innsigelsen vurderes løst som følge av tilbakemelding i brev datert 16.09.2025	x		
2.3.6	Friluftsliv	Innsigelsen vurderes løst som følge av tilbakemelding i brev datert 16.09.2025	x		
2.3.7	Kollektiv	Innsigelsen vurderes løst som følge av tilbakemelding i brev datert 16.09.2025	x		
2.3.8	Landskap og estetikk	Gjennom dialog med SFIN er det blitt enighet om hva som skal til for å svare ut innsigelsen. Estetisk strategiplan er oppdatert iht. avtalte behov, og revidert versjon er oversendt SFIN. Innsigelsen vurderes løst i og med at endringene vurderes å være i tråd med hva som ble avtalt.		x	
2.3.9	Lengde på Moelvtunnelen i alternativ 1	Tilbakemelding fra SFIN på oversendt notat viser at innsigelsen er løst. I etterkant av løst innsigelse fra SFIN er tilleggsnotatet oppdatert med ytterligere vurderinger som følge av at IFK har opprettholdt sin innsigelse til samme tema. Det vurderes at innsigelsen til temaet er løst, selv om tiltaket og vurderingene er endret, da de vurderes å være i tråd med myndighetenes ønsker.	x		
2.3.10	Støy i uteoppholdsareal	Innsigelsen vurderes løst da bestemmelsene er revidert i henhold til anbefaling fra SFIN. Tilleggsnotat Støy i		x	

		uteoppholdsareal er oversendt SFIN, men det er ikke gitt tilbakemelding på innsigelsen.			
2.3.11	Klimagass	Innsigelsen vurderes løst som følge av tilbakemelding i brev datert 16.09.2025	X		
2.3.12	Dyrka mark	Innsigelsen vurderes løst som følge av tilbakemelding i brev datert 16.09.2025	X		
2.3.13	Beredskap og flom	Innsigelsen vurderes løst som følge av tilbakemelding i brev datert 16.09.2025	X		

Som tabellen over viser, anses de fleste innsigelser som løst. Hensikten med dette dokumentet er å danne et godt grunnlag for et prinsippvedtak for alternativ 2. I kapittel 4 i dette dokumentet er det vist til hvilke endringer som er gjort etter offentlig ettersyn, og som har påvirkning på den samfunnsøkonomiske vurderingen og Nye Veiers anbefaling om alternativ. Forutsetningen for anbefalingen i det dokumentet er at Nye Veiers forslag til løsning for gjenstående innsigelser aksepteres. Så er spørsmålet; Hva om gjenstående innsigelser ikke aksepteres, hvordan står anbefalingen seg da?

De gjenstående innsigelsene som ikke er avklart, men som kan påvirke anbefalingen av alternativ, er innsigelse til Støy i verneområder (SFIN) og Utredning av forbedret løsning for brutrasealternativ 1 med lengre kulvert i Moelv (IFK). Innsigelsen fra IFK er forsøkt imøtekommet gjennom både utredninger og tiltak. Som vist i tilleggsnotat Moelvtunnelen vil det medføre ingen endring for de ikke-prissatte konsekvensene, mens løsningen blir dårligere for de prissatte konsekvensene.

Innsigelse til Støy i verneområder omhandler begrensning i anleggsperioden for områdene Eriksrudberget, Paradisvika, Svennesvollene og Tjuvholmen. Begrensningene som gjelder for Eriksrudberget, Paradisvika og Svennesvollene vil påvirke begge planalternativer. Begrensningen i anleggsperioden for Tjuvholmen vil kun påvirke byggearbeider ved bygging av ny Mjøsbru i alternativ 1, og vil medføre minst en ekstra anleggssesong for brubygging i alternativ 1. Dette har en kostnadskonsekvens som igjen vil påvirke de prissatte konsekvensene.

Konsekvensutredningen i høringsversjonen viste allerede til alternativ 2 som det foretrukne alternativet. Det vurderes at økt nytte for de ikke-prissatte verdiene er lavere enn økt kostnad ved de prissatte konsekvensene. Etter implementering av tiltak for å løse de gjenstående innsigelsene, medfører derfor det at anbefaling av alternativ 2 styrkes.

2.1 Innsigelser fra Statens vegvesen

2.1.1 Sideveisnettet – fv. 213 Moelv-Lillehammer

Hva ba de om:

Statens vegvesen har innsigelse til planforslaget med bakgrunn i mangelfull utredning av trafikale konsekvenser for sideveisnettet på strekningen fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer langs østsiden av Mjøsa. Fagrapport trafikkutredning som ble sendt på høring og offentlig ettersyn redegjorde ikke tilstrekkelig for trafikklekkasje til fv. 213 gjennom hele bompengerperioden, rapporten tok heller ikke for seg konsekvenser i anleggsperioden.

Hva synliggjorde vi:

I tilleggsnotat Trafikk er det redegjort for konsekvensene på fv. 213 gjennom både anleggsfase og bompengerperiode for E6. Det er også utarbeidet en trafiksikkerhetsvurdering av fv. 213 som følger i eget vedlegg. Vurderingen viser at det ikke er behov for tiltak på fv. 213 som følge av anleggsarbeid eller bompenger på E6 Moelv – Roterud, da trafikklekkasje er vurdert å være av begrenset omfang.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

I og med at det ikke er gjort funn i utredningen som peker på at E6 Moelv – Roterud utløser behov for tiltak på fv.213, er det heller ikke gjort endringer i reguleringsplanen som følge av utredningen.

2.1.2 Manglende fravik rundkjøring på rv. 4 (alternativ 2)

Hva ba de om:

Det ble etterlyst en fravikssøknad for rundkjøring på rv. 4 for alternativ 2. Grunnen er at foreslått løsning mangler godkjent fravik fra N100.

Hva synliggjorde vi:

I etterkant av høringen og offentlig ettersynet ble det utarbeidet og oversendt fravikssøknad for rundkjøringen i alternativ 2. Fravikssøknaden ble godkjent, og Statens vegvesen anså dermed at også innsigelsen var løst.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Det er ikke gjort endringer i reguleringsplanen som følge av denne innsigelsen.

2.2 Innsigelser fra Innlandet fylkeskommune

2.2.1 Utredning av forbedret løsning for brutraséalternativ 1 med lengre tunnel/kulvert i Moelv

Hva ba de om:

Fylkeskommunen fremmet innsigelse til manglende utredning av en forbedret løsning for brutraséalternativ 1 med lengre tunnel/kulvert i Moelv, med kostnadsanslag og derved mulighet for å veie samlede fordeler og ulemper for de to traséalternativene opp mot hverandre.

Hva synliggjorde vi:

Det ble utarbeidet et notat (tilleggsnotat Moelvtunnelen) som hadde til hensikt å belyse de utredningene som både fylkeskommunen og statsforvalter etterspurte. Notatet synliggjorde forskjellen på hvordan en kulvertlengde på 40 meter, og en med lengde 200 meter, vil påvirke både ikke-prissatte konsekvenser og prissatte konsekvenser. Konklusjonen var at løsningen med en 200 meter lang kulvert var marginalt bedre for de ikke-prissatte konsekvensene, mens en 40 meter kulvert er best for de prissatte konsekvensene. Løsningen med 40 meter kulvert ble anbefalt å opprettholde, men det ble lagt inn andre justeringer som hadde til hensikt å bedre forholdene for de mest inngripende eiendommene, samt tilrettelegge for flere turveier i området.

Statsforvalter godtok utredningen og trakk innsigelsen. Fylkeskommunen opprettholdt innsigelsen til temaet da de mente at utredningen ikke svarte på det de etterspurte.

Notatet ble revidert med hensikt å treffe på fylkeskommunens krav til utredning. En revidert utredning viser at en kulvert med lengde 200 meter er et skadereduserende tiltak for Moelv, men en samlet vurdering viser at alternativ 1 med kulvertlengde 200 meter ikke endrer konsekvensgraden for de ikke-prissatte temaene.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

For å imøtekomme innsigelsen fra Innlandet fylkeskommune og krav fra Ringsaker kommune, er alternativ 1 endret til å omfatte en kulvertlengde på 200 meter i Moelv.

2.2.2 Brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi

Hva ba de om:

Fylkeskommunen anbefaler at innsigelsen går til mekling. Ringsaker kommune og Nye Veier støtter dette, og Ringsaker kommune vil sende anmodning om å få tatt denne innsigelsen videre til meklingsavklaring. Statsforvalter har innsigelse til utfylling i Mjøsa for alternativ 2. Nye Veier anbefaler at også innsigelsen fra Statsforvalter tas til mekling, da det berører samme geografiske område, og løsningene vil kunne påvirke hverandre.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Det er ikke foreslått endringer i linjeføring på nåværende tidspunkt, da eventuelle justeringer vil være en del av meklingsgrunnlaget.

2.2.3 Mangler tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveier gjennom bompengerperioden

Hva ba de om:

Fylkeskommunen etterspurte et tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveier gjennom bompengerperioden. En nærmere vurdering av konsekvenser for sideveisnett som følge av anleggsfasen og bompengerperioden for ny E6 ble også etterspurt.

Hva synliggjorde vi:

Det ble laget et notat som viser trafikkutviklingen på fv. 213 i perioden fra før den forutsatte starten på E6-utbyggingen i 2031, og til 2048 som er første år etter at bompengerinnkrevningen på E6 Moelv-Roterud er forutsatt avsluttet. Med disse forutsetningene forventes trafikken på fv. 213 ved den gamle fylkesgrensen å bli størst de to årene byggingen av ny E6 Moelv-Roterud pågår, samtidig som det er bompengerinnkrevning på ny E6 Roterud-Storhove. Beregnet trafikkvekst som følge av dette er ca. 600 biler pr. døgn. Bompengerne på E6 Roterud-Storhove forårsaker omtrent 30 prosent av denne trafikkveksten. Trafikkoverføringen til fv. 213 som følge av bompengerne på E6 vil reverseres når bompengerinnkrevningen på E6 er avsluttet.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Det er ikke gjort endringer i planen som følge av innsigelsen.

2.2.4 Mangelfull vurdering av trafikale virkninger for fv. 213 i anleggsfasen og bompengerperioden

Hva ba de om:

Mangelfull utredning av trafikale konsekvenser for sideveisnett på strekningen fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer langs østsiden av Mjøsa. Fagrapport trafikkutredning redegjør ikke tilstrekkelig for trafikklekkasje til fv. 213 gjennom hele bompengerperioden, og tar heller ikke for seg konsekvenser i anleggsperioden.

Hva synliggjorde vi:

Det vises til omtalen av trafikkutviklingen på fv. 213 i kapittel 2.2.3. Anleggsperioden på E6 Moelv-Roterud forårsaker omtrent 70 prosent av den samlede trafikkveksten på ca. 600 biler pr. døgn på fv. 213 som følge av anleggsperioden og bompenger på E6 Roterud-Storhove. Trafikkoverføringen til fv. 213 i anleggsperioden vil reverseres når ny E6 åpner i 2033.

Konsekvensene for trafiksikkerheten på fv. 213 er utredet i egen rapport. Utredningen viser at den forventede trafikkveksten som følge av anleggsperiode og bompenger på E6 ikke vil medføre redusert trafiksikkerhet på fv. 213.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Det er ikke gjort endringer på plankart eller bestemmelser som følge av utredningene.

2.2.5 Tilrettelegging for kollektivtransport; Utrede mulighet for plassering av kollektivterminal i krysset mellom rv. 4 og E6

Hva ba de om:

Innlandet fylkeskommune ba om at det ble synliggjort mulighet for kollektivbetjening, pendlerparkering og at mulighet for samkjøring må styrkes som følge av ny E6. Kollektivterminal og pendlerparkering må utredes nærmere, og det bør fortrinnsvis bygges kollektivterminal som i dag i krysset mellom rv. 4 og E6 siden behovet for økt transportkapasitet skal dekkes gjennom et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange.

Hva synliggjorde vi:

Det ble vist til utfordringer med plassering av kollektivterminal i krysset E6 x rv. 4 som følge av at det ville ha medført en annen krysstype. Valgt krysstype gir god fremkommelighet i alle tre retninger uten at trafikkstrømmer krysses. Dersom det skulle bli etablert en avkjøring til kollektivterminal ville det ha medført en krysstype som ville ha underordnet rv. 4, tilrettelagt for kryssende trafikkstrømmer og medført økt beslag av dyrka mark i området. Fremkommeligheten i alle retninger ville ikke vært like god, som i løsningen som ligger til grunn i planforslaget. Løsning med kollektivterminal i krysset E6 x rv. 4 ble dermed ikke anbefalt.

I Biri er det regulert omtrent dobbelt så mange parkeringsplasser som i dagens kollektivterminal for å tilrettelegge for samkjøringsmulighet.

For å tilrettelegge bedre for samkjøringsmulighet er det tilrettelagt for en økt andel parkeringsplasser på Biri Bruk, for å bedre tilrettelegge for samkjøringsmulighet i krysset E6 x rv.4.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Det er gjennom planbestemmelsene sikret at det kan etableres 10 flere parkeringsplasser ved Biri Bruk for alternativ 2, for å bedre tilrettelegge for samkjøringsmulighet. Det er sikret i bestemmelsene at det skal etableres minimum 40 parkeringsplasser ved båthavna, også til bruk for pendling/samkjøring. Endringen er kun gjort for alternativ 2, da dette alternativet har en effektiv av- og påkjøring til Biri bruk.

2.2.6 Tilrettelegging for kollektivtransport; Bearbeiding av løsning for ny kollektivterminal på Biri

Hva ba de om:

Innlandet fylkeskommune ba om at det ble gjort en nærmere bearbeiding av løsninger knyttet til kollektivknutepunktet på Biri for å ivareta god lesbarhet, korte gangavstander mellom innfartsparkering og holdeplasser, kort gangavstand mellom holdeplass for lokalbuss og ekspressbuss, ventefasiliteter og god kapasitet på innfartsparkering.

Hva synliggjorde vi:

Gjennom dialog med myndighetene og beskrivelser i tilleggsnotat kollektiv, ble det synliggjort forutsetningene for hvorfor holdeplassene for ekspressbuss er plassert slik de er gjort i

plankartet. Avstanden mellom ekspressbussholdeplassene skyldes blant annet hensyn til trafiksikkerhet for kollektivtrafikken.

Planforslaget regulerer plass til omtrent dobbelt så mange parkeringsplasser på innfartsparkeringen, som det er på dagens kollektivterminal. Det ble også foreslått plassering av holdeplass for lokalbuss i Paradisvegen. Holdeplassen i Paradisvegen ville medført en overgangssituasjon mellom lokal- og ekspressbuss der myke trafikanter må krysse innkjøringen til kontrollplassen. Dette anså Innlandet fylkeskommune som konfliktfullt, og forslag om holdeplass på brua over E6 ble foreslått som tiltak for å imøtekomme innsigelsen om konfliktfrie overgangsmuligheter mellom lokal- og ekspressbuss, samt sikre kort avstand mellom innfartsparkeringen og alle holdeplasser.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

I etterkant av høringen er det regulert inn holdeplass for lokalbuss på brua over E6 i Biri, inkludert rekkefølgekrav til opparbeidelse av leskur.

2.2.7 Tilrettelegging for kollektivtransport; Pendlerparkering

Hva ba de om:

Det ble etterspurt tiltak for å tilrettelegge for pendlerparkering.

Hva synliggjorde vi:

Det ble synliggjort hvilke områder det var foreslått pendlerparkering, samt hvilke muligheter det var for å ytterligere tilrettelegge for pendlerparkering. Se tilleggsnotat kollektiv for ytterligere informasjon. Planforslaget tilrettelegger for omtrent dobbelt så mange pendlerparkeringsplasser i Biri, som dagens situasjon på kollektivterminalen åpner for. I tillegg reguleres det inn parkeringsplasser ved Biri bruk i alternativ 2, for å utnytte muligheten til effektiv av/på-kjøring fra E6/ rv.4 i alternativ 2.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

For å imøtekomme innsigelsen ble det lagt inn 10 flere parkeringsplasser ved Biri bruk i alternativ 2. Alternativ 2 har en effektiv av/påkjøring til området, og av den grunn ble det kun tilrettelagt for økt andel parkeringsplasser i det alternativet.

2.2.8 Løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru

Hva ba de om:

Det ble etterspurt nærmere bearbeiding av løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru som ivaretar disse trafikantgruppens behov.

Hva synliggjorde vi:

Det ble i tilleggsnotat gang- og sykkel, synliggjort mulige oppmerkingstiltak på eksisterende Mjøsbru og tilstøtende veinett for å tilrettelegge for planlagt bruk. Foreslått løsning er en ettfeltsvei med intrukken skulder og fortau på dagens fortausareal.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Reguleringsplanen anbefaler oppmerking av ettfeltsvei med inntrukken skulder på dagens Mjøsbru. Dagens fortausareal beholdes som fremtidig fortausareal på dagens Mjøsbru. Annen oppmerking av dagens Mjøsbru er mulig uten at det stilles krav til reguleringsplan.

2.2.9 Sikring av framtidig adkomst til Mjøssykehuset og Moelv sentrum

Hva ba de om:

Sikring av nødvendig areal og gjennomførbarhet for framtidig ny adkomstvei til Mjøssykehuset og Moelv sentrum via forlengelse av Kastbakkvegen.

Hva synliggjorde vi:

Nye Veier har siden 2016 tilpasset ny E6 til et nytt Mjøssykehus i Moelv. Alle veiløsninger er utarbeidet med dette som forutsetning, og alle trafikale løsninger er etter beste evne tilpasset en fremtidig situasjon med nytt sykehus i Moelv. Blant annet er motorveikrysset i Moelv bygget for å ivareta det økte kapasitetsbehovet, som oppstår når et nytt sykehus settes i drift, og dagens Kastbakkvegen forberedt som adkomstvei til en fremtidig situasjon. Tilsvarende forutsetninger gjelder også for prosjektet E6 Moelv-Roterud.

I planforslaget som har vært på høring, er det vist hvordan et nytt sykehus vil påvirke veisystemet. Mulige utfordringer er beskrevet, og konstruktive forslag til løsning er lagt inn som forutsetninger i reguleringsplanutkastet. Prosjektet har strukket seg svært langt i å løse fremtidige trafikkbehov. Som følge av statlig gitte retningslinjer er ikke KU-dokumentene laget med sykehus som forutsetning. Dette er normal og korrekt utøvd prosedyre i offentlig planarbeid. Derimot er de relevante tema for saken godt dekket gjennom egne dokumenter vedlagt høringsutgaven av planforslaget. Det er med andre ord ingen grunn til å problematisere denne korrekt utførte fremgangsmåten, som gir et klart og godt kunnskapsgrunnlag for berørte parter.

Samtidig som E6 har vært i utvikling, har planene for nytt sykehus vokst frem.

Forutsetninger, forventninger og til sist krav er blitt tydeligere fra år til år. I denne situasjonen er det ikke uvanlig at nye opplysninger kan kreve endring i planene. Nye Veier har gjennom alle disse årene vist stor vilje til å forberede for mulig sykehusetablering, og vil i fortsettelsen strekke seg langt for å tilrettelegge for en best mulig utvikling i området.

I etterkant av høring og offentlig ettersyn har prosjektet gjort følgende tilpassinger for å ytterligere klargjøre grensesnittet mot nytt Mjøssykehus:

- E6 over Kastbakkvegen er hevet, slik at det skal være mulig å oppgradere Kastbakkvegen til å ligge over 200-årsflom, uten at det må gjøres tiltak på E6. Dette gjelder for begge alternativer.
- Alternativ 1 har utvidet Kastbakkvegens bredde gjennom Moelvtunnelen fra 7,5m til 9,0m.
- Reguleringsplangrensen for alternativ 2 er kuttet sør for Moelva, for å gi et klart grensesnitt mot reguleringsplanen for sykehuset.

E6 Moelv – Roterud har bistått Mjøssykehusprosjektet med omfattende trafikkberegninger, utvikling av midlertidige trafikk- og veiløsninger og laget grunnlag for den nødvendige og nå godkjente fravikssøknaden som sikrer en lovlig etablering av rundkjøring på E6.

I planforslaget som lå til høring var vi tydelige på at E6-prosjektet ikke skulle være til hinder for nytt sykehus. Det mener vi fortsatt, og justeringene som er nevnt over, tydeliggjør ytterligere at vi tilpasser oss de behov som sykehuset utløser.

Hva gjenstår i grensesnittet mellom sykehuset og E6?

I en fremtidig situasjon hvor det skulle bli behov for tilpasning av E6 og ny adkomst til sykehuset, er det for Nye Veier to behov som må ivaretas. Det er fremkommelighet over dagens Mjøsbru for saktegående trafikk (traktor/moped), som ikke har anledning til å kjøre på motorvei, samt gående og syklende (G/S). Disse må ha en kobling til målområdene på østsiden av Mjøsa. Sannsynligvis vil den største trafikkandelen gå mot sykehuset eller Moelv sentrum, mens en marginal trafikkandel kan ha målområder sør og øst for Moelv. Så lenge dette fremkommelighetsbehovet ivaretas på en trafiksikker måte, kan veianlegget utvikles videre uten begrensning fra Nye Veiers side.

Dersom alternativ 1 blir vedtatt, vil Kastbakkvegen forlenges i ny trasé helt opp til landkaret mot dagens bru. I en situasjon uten sykehus, vil ny vei utgjøre et tilbud for G/S og saktegående trafikk (traktor/moped). Ved etablering av sykehus, vil denne veien kunne fungere som adkomstvei. Selve adkomsten fra landkaret ved dagens Mjøsbru og frem til sykehuset må etableres av andre tiltakshavere enn Nye Veier. Saktegående trafikk kan fremdeles benytte Kastbakkvegen, mens G/S-trafikken bør ledes inn på det kommunale veinettet i området

Ved vedtak av alternativ 2, vil det gi Mjøssykehuset et tydelig grensesnitt mot E6-prosjektet ved Moelva. Mjøssykehuset har dermed store deler av dagens E6/Kastbakkvegen til å håndtere trafikk til/fra sykehuset på. I prinsippet blir situasjonen ganske lik alternativ 1, hvor sykehusets adkomst kobles til Kastbakkvegens forlengelse (dagens E6) ved landkaret til dagens Mjøsbru. Saktegående trafikk kan fremdeles benytte Kastbakkvegen, mens G/S-trafikken bør ledes inn på det kommunale veinettet i området.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

For å sikre at E6-planen ikke er til hinder, eller medfører nødvendige ombygginger av tiltak, er kulverter der E6 og Kastbakkvegen krysser hverandre, hevet tilstrekkelig for å sikre at Mjøssykehuset kan bygge Kastbakkvegen over 200-årsflom.

Avgrensningen av reguleringsplanen for alternativ 2 er avgrenset til å stoppe like sør for Moelva, for å sikre et klart grensesnitt mot Mjøssykehusets reguleringsplan. Konsekvensen av at E6-planen avsluttes ved Moelva er tilnærmet ingen; oppmerking av Kastbakkvegen og mindre snarveier kan etableres gjennom gjeldende reguleringsplaner.

2.2.10 Manglende gang- og sykkelvei langs fv. 2538 mellom Kalrasten i Biri og Roterud

Hva ba de om:

Fylkesutvalget fremmer innsigelse til manglende gang- og sykkelvei langs fv. 2538 mellom Kalrasten i Biri og Roterud. Behovet utløses av trafikkøkning som følge av bompengeneinnkreving på ny E6.

Hva synliggjorde vi:

Trafikkberegninger for sideveisnettets viser at E6 Moelv – Roterud ikke utløser økt trafikk fra Kalrasten til Roterud, heller ikke ved plassering av bomstasjon på ny Mjøsbru. E6 Moelv – Roterud medfører imidlertid redusert trafikk på nevnte strekning.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Det er ikke regulert inn gang- og sykkelvei på nevnte strekning i reguleringsplanen for E6 Moelv – Roterud, hverken gjennom krav til bestemmelser eller reguleringsformål på plankart

2.2.11 Et oppdatert tallgrunnlag for bompengeinntekter, herunder lekkasje til sideveisnettets, i tråd med oppdaterte bompengeprognoser

Hva ba de om:

Supplerende trafikkprognoser for fv. 213 som viser utviklingen i bompengeperioden på E6 og hvilken konsekvens høyere takst for elbiler vil ha for trafikken på fv. 213. En redegjørelse for endringer i forhold til tidligere prognoser ble også etterspurt.

Hva synliggjorde vi:

Forutsetningene bak trafikkprognosene for fv. 213 ble forklart i eget notat. Se ellers omtalen av lekkasje til fv. 213 i kapittel 22.2.3 og 22.2.4. Det ble laget supplerende trafikkprognoser for fv. 213 der elbil i stedet for den vedtatte halve taksten får full takst, dvs. samme takst som fossildrevne personbiler. Forskjellen mellom halv og full takst for elbil på E6 ble beregnet å utgjøre en vekst på ca. 7 prosent i trafikken på fv. 213.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Det er ikke gjort endringer i reguleringsplanen som følge av innsigelsen.

2.3 Innsigelser fra Statsforvalter i Innlandet

2.3.1 Utforming av strandsona på Gjøvik-sida

Hva ba de om:

Statsforvalteren er opptatt av at det sikres en utforming av strandsonen bestående av små viker, odder og buktninger. Det er også viktig at utfyllingene i Mjøsa ikke fører til bratte skrånninger der det i dag er gruntområder, men at den naturlige variasjonen også i dybdeforhold ivaretas på strekninger der det skal fylles ut.

Statsforvalteren fremmer innsigelse til manglende kunnskapsgrunnlag. Innsigelsen kan imøtekommes dersom det kan fremlegges dokumentasjon på at avsatte arealer i plankartet er store nok til å gjennomføre reetablering av naturlig innsjøbunn og at slike tiltak er gjennomførbare.

Hva synliggjorde vi:

Gjennom tilleggsnotat *Utfylling av strandsona på Gjøvik-sida* ble det ble synliggjort områder langs Mjøsa hvor det kan tilrettelegges for odder og viker og dermed en naturlig strandsona. Med bakgrunn i tiltakshierarkiet ble det anbefalt å ikke tilrettelegge for odder og viker, da det vil medføre en større utfylling i Mjøsa.

Statsforvalter opprettholdt innsigelsen etter å ha mottatt tilleggsnotatet og ba om at det i reguleringsplanen ble tilrettelagt for odder og viker i et område nord for eksisterende Mjøsbru på Gjøvik-sida av Mjøsa.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Reguleringsplanen har sikret et større areal til utfylling nord for dagens Mjøsbru i begge planalternativer, enn det som lå til grunn i høringsversjonen. Bakgrunnen for dette er å tilrettelegge for etablering av odder og viker, i tråd med prinsippene i Estetisk strategiplan.

2.3.2 Utfylling på Moelv- sida i alternativ 2

Hva ba de om:

Statsforvalteren fremmer innsigelse til utfyllingen i Mjøsa ved Moelv fordi det kommer i konflikt med viktige økologiske funksjonsområder for fisk. Innsigelsen er også knyttet opp mot manglende kunnskap om konsekvenser og mangel på synliggjøring av alternativ byggemåte som ikke vil medføre et så stort inngrep i gruntvannsområdet.

Hva synliggjorde vi:

Det er utarbeidet et tilleggsnotat om *Utfylling i Moelv, alternativ 2* som synliggjorde både konsekvenser og alternative byggemåter for fyllingen. Notatet anbefalte at planforslagets løsning ble opprettholdt.

I etterkant av oversendt notat opprettholdt Statsforvalter innsigelsen til valgt løsning for utfylling.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Det er ikke gjort endringer i reguleringsplanen som følge av innsigelsen. Innsigelsen anbefales til mekling.

2.3.3 Støy i naturreservat

Hva ba de om:

Statsforvalteren fremmer innsigelse til at støy i naturreservat ikke er tilstrekkelig sikret. Perioden for når det ikke skal drives anleggsvirksomhet som bidrar til å øke totalt støynivå må utvides til å gjelde fra 1. februar til 31. juli. Det må også settes en maksimumsgrense for støynivå. Det er ikke tilstrekkelig med et tidsmidlet nivå. Det er særlig viktig at det ikke gjøres arbeid som sprengning, pigging eller andre hendelser som kan forstyrre i denne perioden ved Eriksrudberget.

Hva synliggjorde vi:

Gjennom tilleggsnotat Støy i naturreservat ble det synliggjort et kunnskapsgrunnlag fra studier for tilsvarende arter ang. anleggsstøy og generell trafikkstøy, som viste at ulike fuglearter påvirkes av støy på forskjellig måter. Undersøkelsene viste at det var forholdsvis liten reaksjon på fuglene i forbindelse med veiarbeid, også når det gjaldt sterkt støyende arbeider. Fugler som var vant til sterk støy fra før var også mindre berørt.

Det ble også synliggjort utfordringer ved å sette maksimumsgrense for støynivå, da dette er vanskelig å følge opp, og artene vil kunne overstige støynivået ved at fuglene selv lager høye lyder nær måleinstrumentene.

Konsekvensene av å imøtekomme innsigelsen vil kunne medføre vesentlig lengre anleggsperiode, noe som ikke er heldig hverken for truede arter, lokalbefolkningen eller reisende på strekningen.

Gjennom dialog med Statsforvalter kom det frem at hensynet ikke kun gjaldt for Eriksrudberget, men også Svennesvollene, Paradisvika og Tjuvholmen.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Gjennom dialog med Statsforvalter er det enighet om at det er akseptabelt å differensiere i tidsperiodene for anleggsarbeid i de ulike områdene.

Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og kryssing av Lågendelta naturreservat skaper presedens for håndtering av støy i anleggsperioden. Der er anleggsarbeid tillatt på dagtid kl. 09:00-21:00, som er en noe forkortet arbeidsperiode mot vanlig 07:00-23:00. Aktuelle fuglearter er mest aktive sen natt og tidlig morgen, og vil med denne begrensningen bli skjermet. Begrensningen gir en balanse mellom skjerming av den sårbare arten og en smidig anleggsgjennomføring.

Planbestemmelsene viser til begrensninger i støyende arbeid i tidsrommet kl. 21:00-09:00
Svennesvollene 1. mars – 31. mai
Paradisvika 1. april-31. mai
Eriksrudberget 1. februar – 31. juli
Tjuvholmen 1. april-31. mai

Områdene tidsbegrensningene gjelder for er vist på plankartet med bestemmelsesområder.

2.3.4 Gang- og sykkelveier

Hva ba de om:

Gang- og sykkelveinett må sikres bedre i alternativene. Det vises til Gjøvik kommune sin vurdering i saken og forventer at kommunens vilkår for å legge ut saken på høring innarbeides i planforslaget.

Hva synliggjorde vi:

Det ble gjennom tilleggsnotat Gang- og sykkelveier vist til hvilke gang- og sykkelveier prosjektet tilrettelegger for.

E6-prosjektet tilrettelegger for bedre fremkommelighet for gående og syklende enn dagens situasjon ved å tilrettelegge for flere gode forbindelser for myke trafikanter;

- Gang- og sykkelvei langs Skumsrudvegen
- Gang- og sykkelveier i Biri-krysset
- Eriksrudvegen; Langs Eriksrudvegen er det ikke regulert egen gang- og sykkelvei da det vil bli vesentlig redusert trafikkmengde på veien i fremtidig situasjon, og sambruk av veiarealet er en trafiksikker og mulig løsning. En gang- og sykkelvei langs Eriksrudvegen ville ha medført ytterligere arealbeslag av tilstøtende eiendommer og jordbruksarealer. Det anbefales også at det skiltes med gjennomkjøring forbudt for andre enn kollektiv og saktegående trafikk, for å underbygge prioriteringen for myke trafikanter enda mer.
- Dagens Mjøsbru tilrettelegges for myke trafikanter og saktegående trafikk. En vesentlig bedre tilrettelegging for gående og syklende enn dagens situasjon gir, spesielt for syklende.
- Kastbakkvegen i Moelv tilrettelegges som en forlengelse av dagens Mjøsbru, hvor myke trafikanter og saktegående trafikk tillates.

Ettersom utbygging av E6 Moelv-Roterud bedrer trafiksikkerheten langs fv.2538, ved at trafikk overføres fra fylkesveien til E6, hverken utløses eller forverres en dårlig trafiksikkerhetssituasjon. Det kan av den grunn ikke kreves avbøtende trafiksikkerhetstiltak.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

I etterkant av høringsversjonen er det synliggjort mulige tiltak for oppmerking av Eriksrudvegen for å tilrettelegge for ytterligere prioritet av myke trafikanter. Det er også synliggjort alternativ oppmerking av dagens Mjøsbru for å imøtekomme Statens vegvesens faglige anbefaling.

I tillegg er det for alternativ 2 regulert inn en turvei/ snarvei mellom eksisterende Mjøsbru og Eriksrudvegen i sørgående retning, på Gjøviksiden.

Det er ikke regulert inn gang- og sykkelvei mellom Kalrasten og Roterud i reguleringsplanen for E6 Moelv – Roterud, hverken gjennom krav til bestemmelser eller reguleringsformål på plankart.

2.3.5 Barriereeffekten av to bruer

Hva ba de om:

Vurdering av barriereeffektene ved ny bru, samt mulige avbøtende tiltak for å dempe de negative effektene (lys, lyd) er ikke inkludert i totalvurderingen av konsekvensene for naturmangfold, og må utredes for å få et helhetlig bilde av de negative konsekvensene i begge alternativer.

Hva synliggjorde vi:

Det ble gjennom tilleggsnotat Barriereeffekt av to bruer synliggjort at barriereeffekten for fugl av ny bru i alternativ 1 og alternativ 2 vil ikke være vesentlig forskjellig. Lokale forflytninger vil i hovedsak foregå under bruene, mens lengre forflytninger foregår over bruene. Generelt er det liten fare for kollisjoner mellom fugler og bruer, men sjansen kan øke i dårlig vær. En støyskjerming av bruene vil ha liten innvirkning, da fuglene i hovedsak flyr så høyt over bruene at det vil ha svært lite å si hvilken høyde det er på støyskjermingen.

For fisk vil selve brukonstruksjonen trolig ha liten effekt på vandrende fisk. Her kan eventuelt strølys ha en negativ effekt, men det er satt krav i reguleringsplanen om ikke å lyssette vannflaten ved bygging av ny Mjøsbru, slik at dette er ivaretatt i planen.

Barriereeffekten for fisk av ny bru vil være større for alternativ 2 enn for alternativ 1 pga. tilløpsfyllingen som beslaglegger grunne områder, og reduserer vandringskorridoren ved at avstanden fra marbakken til strandsonen blir vesentlig mindre.

Et annet avbøtende tiltak som blir foreslått er å ta i bruk «Live lyttestasjoner», som muliggjør overvåkning av daglig adferd og stress slik at de avbøtende tiltakene kan justeres ved behov.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

I planforslaget er det lagt inn en bestemmelse om at ikke vannflaten skal lyssettes. Dette gjelder både for ny Mjøsbru og ny bru over Vismunda og Moelva.

2.3.6 Friluftsliv

Hva ba de om:

Statsforvalter fremmet innsigelse til Friluftsliv, med henvisning til disse seks punktene:

1. På Biri legger planforslaget opp til å fjerne en undergang under E6 som gir dårligere forbindelse ut mot friluftsområder på utsiden av E6.
2. Turveien fra Kremmerodden til friluftsområdene utenfor travbanen er lagt på vestsiden av E6. Dette gir en dårligere forbindelse til friluftsområdene. Det må lages en bedre forbindelse som kobler turveien fra Kremmerodden til turområde ved båthavna. Det må ses på mulighet for undergang/overgang eventuelt også forbedring av adkomst fra rundkjøringen i krysset og ned til båthavna.
3. Rett sør for Kremmerodden legges E6 på fylling ut i Mjøsa. Dette gir en større innvirkning av støy på friluftsområdet. Dette må skjermes. Både for støy og for visuell forurensning ved at veien kommer tettere inn på friluftsområdet. Friluftsområdet blir i mer støyutsatt og det må innarbeides støyskjerming i planforslaget.
4. Kremmerodden – Skulhusodden
Det må opparbeides turvei fra ny Mjøsbru og opp til Kremmerodden. På denne strekningen må det også ses på støyskjerming av områder som kan bli viktige for friluftsliv som følge av sin størrelse og plassering. Turvei ligger inne i vedtatt kommunedelplan.
5. Båthavn ved gamle Biri bruk er et bra forslag med avsettinga av grønnstruktur. Det må gjennom utbyggingsprosessen sikres at dette området blir kommunalt eid.
6. Støyskjerming langs E6 ved Moelv, i begge alternativ, vil redusere støybelastningen i båthavn og på badeplasser. Her bør en vurdere å forlenge støyskjerming ut på ny Mjøsbru for å bedre kvaliteten på friluftsområdene langs Mjøsa.

Figur 7: Utsnitt fra Statsforvalters innsigelse til E6 Moelv – Roterud, for fagtema Friluftsliv.

Hva synliggjorde vi:

Tilleggsnotat Friluftsliv vurderer hvert enkelt av punktene i figuren over. En gjengivelse av konklusjonen fra hver vurdering følger her:

1. Det er teknisk utfordrende å få til en god løsning med kulvert under E6. E6 utvides til seks felt (avkjøringsrampe og kollektivfelt i tillegg til fire felts E6), og forhold som blant annet kriminalitetsforebygging, flom og universell utforming medfører at det ikke anbefales å etablere en undergang under E6 i Biri. Reguleringsplanen sikrer forbindelse til Mjøsa via gang- og sykkelvei på brua over E6.
2. Det er ikke terrengmessig gunstig å etablere en over- eller undergang direkte fra turveien på støyvollen til Biri båthavn. Som et avbøtende tiltak er det imidlertid regulert inn en turvei fra rundkjøringen og direkte mot Biri båthavn.
3. Planforslaget er oppdatert med krav til støyskjerming mot Kremmerodden. Støyskjermingen sikrer at støynivåene blir tilsvarende eller bedre enn 0-alternaitvet.
4. Det er ikke regulert turvei på strekningen mellom Kremmerodden og Skulhusodden, men det er sikret turveiforbindelser til attraktive rekreasjonsområder på strekningen. Herunder både Fremstadodden og Fjordheim. Det er også sikret støyskjermer for de mest attraktive uteoppholdsarealene på Fjordheim, slik at Fjordheim også i fremtiden blir et attraktivt rekreasjons- og møtested.
5. Området ved Biri Båthavn er regulert til offentlig formål og anbefales til offentlig eie. I etterkant av høringen er det regulert et større friluftsområde enn det som var tilfelle i høringsversjonen.

6. Det er synliggjort hvilken effekt støyskjerm på ny Mjøsbru har for landarealene. Skjermen har ingen ønsket effekt. I etterkant av høringen er det imidlertid regulert inn høyere støyskjerm mot friluftsområdet i Møkkvika i alternativ 2.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Reguleringsplanen er oppdatert med krav om støyskjermer mot Kremmerodden, Fjordheim og Møkkvika.

Det er også regulert et større areal til friluftsmål ved Biri bruk, enn det som først var foreslått i høringsversjonen.

Mellom rundkjøringen på Biri og Biri båthavn er det regulert inn en turveiforbindelse for å sikre effektiv tilkomst til Mjøsa.

Langs Eriksrudvegen, like nord for Fremstadodden, er det regulert inn et bestemmelsesområde med krav om etablering av sitte- og møteplass. Dette for å tilrettelegge for en mer attraktiv forbindelse mellom Kremmerodden og dagens Mjøsbru.

2.3.7 Kollektiv

Hva ba de om:

Statsforvalteren fremmer innsigelse til planforslaget med bakgrunn i Rundskriv T-2/16, spesielt punkt 3.4 om klima. Innsigelsen gjelder at planforslaget ikke prioriterer infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikk, at det ikke er utredet om økt transportkapasitet kan dekkes gjennom effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykling og gange, samt at planleggingen ikke bidrar til å styrke sykling og gange som transportformer.

Hva synliggjorde vi:

Det ble gjennom tilleggsnotat «kollektiv» begrunnet plassering av kollektivterminal og vurderinger som er gjort.

Forslag til løsning med kollektivterminal i Biri er lagt til grunn fordi:

- Den utnytter allerede utbygde arealer og medfører mindre negative miljø- og arealkonsekvenser.
- Holdeplasser på ramper ved Biri gir enklere busstransport med kortere reisetider.
- Plasseringen gir kortere gang- og sykkelavstand for flere folk, økt tilgjengelighet og bedre sosial trygghet.

Pendlerparkering i Moelv i nærheten av bussholdeplasser sikrer god tilgjengelighet fra området rundt.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Det er regulert inn holdeplass med leskur for lokalbuss på brua i Biri, inkludert rekkefølgekrav til opparbeidelse.

2.3.8 Landskap og estetikk

Hva ba de om:

Statsforvalteren fremmer innsigelse til at hensyn til estetikk og landskap ikke er tilstrekkelig sikret i planforslaget.

Hva synliggjorde vi:

Estetisk strategiplan er oppdatert med flere prinsippsskisser og tydeligere oppbygging med tanke på hva som skal videreføres til estetisk prosjektplan. Foreløpig versjon er oversendt Statsforvalter for ytterligere tilbakemelding.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Estetisk strategiplan er oppdatert med tydeligere forventninger til hva som skal ivaretas i estetisk prosjektplan. Prinsippene i Estetisk strategiplan er også gjort juridisk bindende.

Det er i tillegg satt krav om utomhusplan for viktige områder som fyllingen i Moelv alternativ 2 og sentrale områder i Biri. Utomhusplanene skal forelegges kommunene for gjennomsyn før tiltak igangsettes.

2.3.9 Lengde på Moelvtunnelen i alternativ 1

Hva ba de om:

Statsforvalter fremma innsigelse til alternativ 1 i Moelv med bakgrunn i at planforslaget for alternativ 1 vil gi en svært uheldig barrierevirkning mellom Moelv sentrum og Mjøsa. I tillegg vil det være en barriere som påvirker bomiljøet i området negativt og gjør området mindre attraktivt for ferdsel. Virkninger for nærmiljø, attraktivitet og byutvikling er ikke vurdert nærmere. Statsforvalter etterlyser en vurdering av forlenget kulvert som avbøtende tiltak mot uheldige virkninger for de nærmeste boligområdene.

Hva synliggjorde vi:

Det ble gjennom tilleggsnotat Moelvtunnelen synliggjort virkninger av en kulvert med lengde 200 meter opp mot høringsversjonen som foreslo 40 meter.

Gjennom en vurdering av alternative lengder, ble det tydeliggjort at en lengre kulvert hadde noen fordeler som 40 m kulvert ikke hadde, men sett opp mot netto nytte av tiltaket, ble det anbefalt å beholde løsningen med 40 m kulvert. Statsforvalter aksepterte utredningen.

Fylkeskommunen hadde tilsvarende innsigelse, men trakk ikke innsigelsen ved første oversendelse av tilleggsnotat for Moelvtunnelen. I etterkant har notatet blitt revidert med supplerende vurderinger, og for å imøtekomme innsigelsen fra Fylkeskommunen og krav fra Ringsaker kommune, har innsigelsen blitt imøtekommet ved at alternativ 1 forutsettes med kulvertlengde på 200 meter.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Alternativ 1 forutsettes med en kulvertlengde på 200 meter, som følge av innsigelse fra Innlandet fylkeskommune og krav fra Ringsaker kommune.

2.3.10 Støy i uteoppholdsareal

Hva ba de om:

Statsforvalter har fremmet innsigelse til tema støy i uteoppholdsareal, med følgende henvisning:

Statsforvalteren fremmer innsigelse til at grenseverdier for støy for uteoppholdsareal og friluftsområder overskrides uten at tilstrekkelig avbøtende tiltak er sikret i planforslaget.

Hva synliggjorde vi:

Det ble gjennom tilleggsnotat Støy i uteoppholdsareal tydeliggjort hva som var bakgrunnen for foreslåtte bestemmelser til støy, både når det gjelder bestemmelser om uteoppholdsareal i støyretningslinjen, rekkefølgekrav og lydklasser.

I tilfeller der det ikke er en tydelig definert uteplass, er det utfordrende å avgjøre hva som er tilstrekkelig størrelse, og det må gjøres en skjønnsmessig vurdering i hvert enkelt tilfelle. Erfaring fra tidligere prosjekter tilsier imidlertid at noen huseiere har et ønske og forventning om å få skjermet hele hagen. Størrelse på eksisterende hager varierer mye, og det er hverken praktisk, estetisk eller økonomisk forsvarlig at alle boliger som har støynivå over grenseverdien skal få støyskermet hele hagen. For å sikre likebehandling på bygningsnivå, og for å avklare forventningene om omfang av skjermingstiltak, er det derfor angitt en indikasjon på størrelse av areal som skal skjermes. Dette er i tråd med støyretningslinjens føringer om uforholdsmessige kostnader. Statens vegvesen har utarbeidet et eget notat om deres tolkning av støyretningslinjen og hvordan den skal praktiseres i veiprosjekter i deres regi.

Statsforvalter opprettholdt innsigelsen, til tross for faglige vurderinger. For å imøtekomme statsforvalters innsigelse, har planbestemmelsene knyttet til støy blitt revidert i henhold til Statsforvalters anbefaling.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Innsigelsen ble imøtekommet og planbestemmelsene ble endret i tråd med Statsforvalters ønsker. Henvisningen til Statens vegvesen sitt policynotat (Svv sak 20/156752) er fjernet med henvisninger til størrelser for utearealer. Åpning for å godta lydklasse D er fjernet.

2.3.11 Klimagass

Hva ba de om:

Statsforvalter fremmet innsigelse til planforslaget med begrunnelse om at det ikke var innarbeidet tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser.

Hva synliggjorde vi:

I tilleggsnotat Klimagass ble det synliggjort hvilke tiltak som var gjort i reguleringsplanen med tanke på å redusere utslipp av klimagasser i prosjektet. Det ble også fokusert på hvilke muligheter og krav som ligger i å dokumentere reduksjon i klimagass, i den videre detaljprosjekteringen og utbyggingsprosessen.

Gjennom dialog med Statsforvalter kom det frem at en bestemmelse som sikrer materialvalg med en begrensning i klimagassutslippet, ville kunne imøtekomme innsigelsen. Det ble tydeliggjort at bestemmelser om utslipp i materialvalg kan være utfordrende i og med at utviklingen innen bærekraftige løsninger går fort, og at måleenheter som brukes i dag, ikke nødvendigvis er riktige parametere i fremtiden.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Planbestemmelsene er supplert med følgende krav til klimavennlig materialbruk:

Det settes følgende utslippskrav for de mest utslippsdrevende materialene:

- a) Betong: Det skal benyttes konstruksjonsbetong som, i gjennomsnitt, tilfredsstiller lavkarbonklasse A eller bedre iht. gjeldene versjon av NB. 37 eller bransjenormen som skal være førende i Norge ved oppstarten av prosjekteringen.
- b) Asfalt: Det skal benyttes asfalt iht. kravene i DFØ Kriterieveiviser Viderekomne for asfalt med eller uten PMB.
- c) Stål: For armeringsstål og peler/spunt skal utslippsfaktor iht. DFØ Kriterieveiviser følges.

Tiltak i prosjektering/løsningsutvikling:

- d) Det skal legges til grunn løsningsvalg som reduserer materialbruk, og energi- og drivstofforbruk fra massetransport og anleggsarbeid, og begrense bruk av arealer med høyt karboninnhold og arealer med høy forvaltningsverdi. Dette for å sikre at prosjektet utføres med lavt klimafotavtrykk.
- e) Prosjektet skal gjennomføre konkrete tiltak for å redusere klimagassutslippene gjennom videre prosjektutvikling og gjennomføring. Dette inkluderer, men er ikke begrenset til, at klimagassreduksjon skal kreves og/eller vektas i betydelig grad i anskaffelser knyttet til prosjektet.

For å redusere klimagassutslipp fra tiltak innenfor planområdet, skal det i videre planlegging og prosjektering gjennomføres klimagassberegninger i tråd med *Veileder for klimagassberegninger for infrastruktur* eller annen oppdatert anerkjent metode. Det skal dokumenteres hvordan klimagassutslipp fra materialbruk, transport, anleggsfase og energibruk kan reduseres. Klimagassberegningene skal legges til grunn ved valg av løsninger og materialer for å oppnå mest mulig klimagassreduksjon.

2.3.12 Dyrka mark

Hva ba de om:

Statsforvalteren viser til Nasjonal jordvernstrategi og fremmer innsigelse til planforslaget. Innsigelsen gjelder manglende tilpassing av veiltiltaket for å redusere beslaget av dyrka jord på strekningen mellom Skulhusodden og Kremmerodden uavhengig av hvilket alternativ som blir valgt.

Hva synliggjorde vi:

I tilleggsnotat Dyrka mark er det synliggjort tiltak som er gjort i reguleringsplanen for å redusere beslag av dyrka mark. Blant annet er det lagt opp til en terrassert løsning for ny vei langs Eriksrudstranda, godkjent fravik på kurve i nytt kryss for E6 x rv. 4 og fått godkjent fravik på å kun etablere to kjørefelt over 200-årsflom.

Det er også synliggjort hvilke muligheter Matjordplanen har identifisert.

Gjennom tilleggsnotatet er det synliggjort at begge planalternativene har et potensial for mindre beslag av dyrka mark enn kommunedelplanen hadde, til tross for at reguleringsplanen ikke baserer seg på utfylling i Mjøsa i samme omfang som KDP gjorde.

Alternativ 2 kommer best ut når det gjelder mulighet for å redusere beslag av dyrka mark.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Som følge av innsigelsen er det sikret nydyrking av to områder; dammen ved Sandvoll og et område ved Fremstadodden. Dette gjelder for begge planalternativer.

2.3.13 Beredskap og flom

Hva ba de om:

Statsforvalteren fremmer innsigelse til reguleringsplanen. Innsigelsen er begrunnet med:

- Manglende og redusert framkommelighet i nordgående kjørefelt ved 200-årsflom i flom i Mjøsa. Det er ikke tilstrekkelig å omdirigere nordgående trafikk til sørgående kjørefelt da dette er et organisatorisk tiltak som ikke kan kompensere for manglende sikkerhet mot flom, jf. TEK17 pkt. 3.4 om sikringstiltak.
- Manglende sammenheng mellom risiko- og sårbarhetsanalysen og øvrige plandokumenter når det gjelder beskrivelse av risikoreduserende tiltak i form av hensynssone flomfare. Risiko- og sårbarhetsanalysen er derfor mangelfull, jf. plan- og bygningsloven § 4-3 og pkt. 4.2 i Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.
- Planbestemmelse § 4.2.3 Flomfare (H320), mangler konkretisering av sikker flomhøyde, det vil si 200-årsflom med sikkerhetsmargin.
- Risiko- og sårbarhetsanalysen inneholder ikke vurderinger av flomutsatt veistrekning Kastbakkvegen, jf. plan- og bygningsloven § 4-3 og kap. 4.3 i Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen som er utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

Hva synliggjorde vi:

I tilleggsnotat *Flom og beredskap* ble det synliggjort hvilke konsekvenser for miljø og samfunn prosjektet ville hatt, dersom alle fire kjørefelt skal ligge over 200-årsflom. Det ble også vist til godkjent fravikssøknad fra Vegdirektoratet på godkjent løsning ved å sikre at minst to kjørefelt ligger over flomnivå.

Har vi endret noe i planen som følge av innsigelsen?

Risiko- og sårbarhetsanalysen er oppdatert med vurderinger som ble etterspurt i innsigelsen/merknaden fra Statsforvalter. Det er også synliggjort vurderinger i planbeskrivelsen som følge av tilbakemeldingen.

Planbestemmelsene er supplert med konkretisering av sikker flomhøyde for 200-årsflom. Det er også gjort en konkretisering i planbestemmelsen om tillater bygging av ny vei innenfor faresone flom (H320).

I reguleringsplanen for E6 er E6 hevet noe høyere, slik at nytt Mjøssykehus har mulighet for å sikre fremkommelighet på Kastbakkvegen over 200-årsflom. Dette er også omtalt i ROS-analysen.

3 Endringsoversikt av planforslaget etter høring og offentlig ettersyn

Som følge av vedtakspunkter fra kommunen, innsigelser fra offentlige myndigheter og merknader fra andre interessenter, er det gjort endringer i prosjektet for både alternativ 1 og alternativ 2 etter høringsperioden.

Følgende endringer er gjort for alternativ 1 i Ringsaker kommune:

- Moelvtunnelen er sikret med lengde 200 meter.
- E6 er hevet slik at Kastbakkvegen kan bygges over 200-årsflom uten at det må gjøres ytterligere tiltak på E6. Det vil si at kulverten under E6, der Kastbakkvegen går gjennom, er tilstrekkelig høy for å ivareta en eventuell heving av Kastbakkvegen.
- På grunn av hensyn til støy, og vanskeligheter med å ivareta retningslinjer for støy i arealplanlegging (T-1442) er Marisagvegen 15 og 17 regulert som innløst på plankartet.
- Byggegrensen er lagt i formåls grensen for eiendom gbnr 378/587.
- For å tilrettelegge for fremtidige utbyggingsmuligheter vest for Kastbakkvegen (i fremtidig areal i KPA), er annen veigrunnformålet utvidet for å sikre mulighet for å etablere støyskjerm langs E6. Endringen er lagt inn som følge av merknader fra næringsinteresser og utbyggere i området.
- Det er foreslått annen oppmerking av dagens Mjøsbru og Kastbakkvegen, enn det som tidligere lå til grunn i høringsversjonen. Endringen er i tråd med faglig anbefaling fra Statens vegvesen.
- Følgende endringer er gjort i bestemmelsene:
 - Konkretisering av sikkert flomnivå
 - Krav til klimagassutslipp i materialvalg
 - Krav om at vannflaten ikke skal lyssettes, både for Moelva, Vismunda og ny Mjøsbru.
 - Planbestemmelsene er oppdatert med en angitt tidsperiode for når en kan berøre vannstrengen i Moelva, samt krav til at fiskevandringen skal opprettholdes både i anleggs- og driftsfasen.
 - Rekkefølgebestemmelsene angående etablering av lokale støyskjermingstiltak er endret til å nå gjelde «før ny E6 tas i bruk».
 - Bestemmelse som ikke skal hindre spredning av fiskesykdommer er tatt inn.
 - Tatt ut følgende formulering fra bestemmelsene, etter merknad fra Statens vegvesen: *Byggegrense gjelder ikke for kritisk infrastruktur som ledningsnett og VA-anlegg*

Følgende endringer er gjort for alternativ 2 i Ringsaker kommune:

- Reguleringsplanen er innskrenket og går ikke lengre nord enn sørsiden av Moelva. Dette for å ha et tydelig grensesnitt mot planlegging av nytt Mjøsseykehus. For å tydeliggjøre at eksisterende Mjøsbru beholdes, omfatter likevel reguleringsplanen selve brua.
- E6 er hevet slik at Kastbakkvegen kan bygges over 200-årsflom uten at det må gjøres ytterligere tiltak på E6.
- Det er regulert inn høyere støyskjerm på sørsiden av E6, og fyllingen er utvidet noe sørover for å få til dette.
- På grunn av hensyn til støy, og vanskeligheter med å ivareta retningslinjer for støy i arealplanlegging (T-1442) er Marisagvegen 15 og 17 regulert som innløst på plankartet.
- Byggegrensen er lagt i formåls grensen for eiendom gbnr 378/587.
- For å tilrettelegge for fremtidige utbyggingsmuligheter vest for Kastbakkvegen (i fremtidig areal i KPA), er annen veigrunnformålet utvidet for å sikre mulighet for å etablere støyskjerm langs E6. Endringen er lagt inn som følge av merknader fra næringsinteresser og utbyggere i området.
- Det er foreslått annen oppmerking av dagens Mjøsbru og Kastbakkvegen, enn det som tidligere lå til grunn i høringsversjonen. Oppmerkingen er mulig selv om brua og Kastbakkvegen ikke inngår i reguleringsplankartet. Endringen er i tråd med faglig anbefaling fra Statens vegvesen.
- Følgende endringer er gjort i bestemmelsene:
 - Konkretisering av sikkert flomnivå
 - Krav til klimagassutslipp i materialvalg
 - Krav om at vannflaten ikke skal lyssettes, både for Moelva, Vismunda og ny Mjøsbru.
 - Planbestemmelsene er oppdatert med en angitt tidsperiode for når en kan berøre vannstrengen i Moelva, samt krav til at fiskevandringen skal opprettholdes både i anleggs- og driftsfasen.
 - Rekkefølgebestemmelsene angående etablering av lokale støyskjermingstiltak er endret til å nå gjelde «før ny E6 tas i bruk».
 - Bestemmelse som ikke skal hindre spredning av fiskesykdommer er tatt inn.
 - Tatt ut følgende formulering fra bestemmelsene, etter merknad fra Statens vegvesen: *Byggegrense gjelder ikke for kritisk infrastruktur som ledningsnett og VA-anlegg*

4 Anmodning

4.1 Anmodning om prinsippvedtak for alternativ 2, søndre alternativ

Nye Veier anmoder Ringsaker kommune om å fatte et prinsippvedtak for alternativ 2, søndre alternativ. I tillegg anmodes det om at innsigelse til alternativ 2 av hensyn til kulturmiljø fra Innlandet fylkeskommune og innsigelse til fylling i Mjøsa for alternativ 2 fra Statsforvalter, tas til mekling.

Hvorfor trenger vi et prinsippvedtak?

- ✓ Med hensyn til lokalbefolkningen, vil et prinsippvedtak redusere uvissheten om hvorvidt de berøres av tiltaket eller ikke. 100% avklart er det ikke før et endelig planvedtak foreligger, men for mange vil det likevel kunne oppfattes som et signal og en viktig avklaring.
- ✓ Det pågår planlegging av to andre større prosjekter som påvirkes av ny E6; både nytt Mjøssykehus i Moelv og rv. 4 i Gjøvik vil ha nytte av et prinsippvedtak. Ved et prinsippvedtak vil det medføre et tydelig grensesnitt mot andre pågående planer, og det vil medføre økt forutsigbarhet både for utbygger og kommunen i grensesnittet.

Hvordan står anbefalingen om valg av alternativ, etter at innsigelsene er løst?

I planbeskrivelsen som var til høring og offentlig ettersyn, anbefalte Nye Veier alternativ 2, søndre trasé. Anbefalingen var begrunnet med at det i konsekvensutredning var det små forskjeller på de ikke-prissatte konsekvensene, mens det var store forskjeller på prissatte konsekvenser.

Flere av innsigelsene er løst, noen avventes endelig avklaring på foreslått anbefaling, mens to innsigelser anbefales til mekling. Dersom en forutsetter at anbefalingene i både de løste innsigelsene og de som det avventes tilbakemelding på, legges til grunn, er det noen tiltak som vil påvirke anbefalingen av alternativ:

- 200 meter kulvert i Moelv vil gi en bedre situasjon lokalt i Moelv, men er vurdert å ikke påvirke samla vurdering av hverken konsekvensutredning for friluftsliv eller landskapshensyn. Tiltaket medfører dermed ingen endring av de ikke-prissatte konsekvensene. Tiltaket er imidlertid et vesentlig fordyrende element, og økte kostnader medfører at de prissatte konsekvensene for alternativ 1 blir noe dårligere. Endringen medfører at alternativ 1 får en NNB på -0,37. Ved høring og offentlig ettersyn var NNB for alternativ 1 -0,35.
- For å imøtekomme innsigelsen til dyrka mark er det lagt inn flere arealer med krav om nydyrking. Resultatet av den endringen betyr at det totale arealet av dyrka mark som beslaglegges som følge av tiltaket, er mindre enn situasjonen var ved høring og offentlig ettersyn. Det er imidlertid små forskjeller på alternativene hva gjelder

endringen, og endringen påvirker dermed ikke anbefalingen i hverken den ene eller andre retningen.

- Gjennom innsigelseshåndteringen er det vist til supplerende utredning av naturmangfold som belyser hvilken barriereeffekt to bruer har for både fugl og fisk. Konklusjonen er at supplerende vurdering viser at det ikke er vesentlig barriereeffekt ved to bruer, og den samla vurderingen av konsekvens for naturmangfold endres ikke som følge av nytt kunnskapsgrunnlag.
- I Biri er det gjort endringer av løsning for å bedre tilrettelegge for kollektivtrafikken. Endringer som påvirker løsninger i Biri er like for begge alternativer. Det som imidlertid skiller alternativene er mulighet for samkjøring; det er bedre muligheter for samkjøring i alternativ 2 som følge av rundkjøringen som er del av E6 x rv.4-krysset. Rundkjøringen sikrer en effektiv av- og påkjøring til hovedveinettet, og alternativ 2 har med det tilrettelagt for flere parkeringsplasser ved Biri bruk som følge av dette.
- Som følge av rundkjøringen i alternativ 2 åpner det også muligheten for å bedre trafiksikkerheten for to av kryssene på rv. 4; Hanssveavegen og Smedmovegen kan kobles på rundkjøringen i alternativ 2, og sanering av dagens kryss på rv. 4 er da en mulighet. Løsningen medfører behov for tiltak som vurderes som gjennomførbare uten behov for reguleringsplan.
- Som nevnt er det gjort endringer i planen som medfører at alternativ 1 får en NNB (netto nytte per budsjettkrone) på -0,37, mens det ikke er endringer som påvirker NNB for alternativ 2. Alternativ 2 står derfor med enn NNB på -0,21. Hovedgrunnen til at alternativene har ulik NNB, skyldes at alternativ 2 gir vesentlig bedre nytte for alle som bor i Gjøvik (sør for Skulhuselva) og skal mot Hamar. Disse trafikantene vil ved alternativ 2 få en kortere og raskere reisevei, enn ved alternativ 1. For de som bor i Gjøvik og skal mot Lillehammer, vil alternativ 2 medføre at større deler av dagens rv. 4 bygges som ny E6 og dermed vil de få en økt nytte gjennom at E6 Moelv – Roterud forventes å stå ferdig før utbyggingen av rv. 4 starter.
- Det synes i disse dager som om finansiering av sykehuset i Moelv vil bli vedtatt på statsbudsjettet for 2026. Dersom man tar hensyn til sykehuset, vil nytten av kortere vei i alternativ 2 medføre en større nyttebedring enn for alternativ 1. Netto nytte av alternativ 2, dersom en inkluderer nytt sykehus, er beregnet til -0,14. For alternativ 1 vil tilsvarende beregning gi en netto nytte på -0,31. Beregningene er gjort i en tidligfase, og sykehusprosjektet vil dermed kunne operere med andre tall. Hensikten er imidlertid å synliggjøre at effekten er større for alternativ 2 enn alternativ 1, dersom trafikk fra nytt sykehus i Moskogen inkluderes i trafikkgrunnlaget. NNB for alternativ 2 bedres med 0,07, mens det for alternativ 1 gir en bedring på 0,05.

Basert på vurderingene over, er det enda tydeligere grunn for å anbefale alternativ 2. Nye Veier anmoder med dette Ringsaker kommune om å fatte et prinsippvedtak om valg av alternativ 2 for videre planbehandling. Det vil si at alternativ 1 ikke fremmes til sluttbehandling av reguleringsplanen.

4.2 Anmodning om mekling

Som nevnt innledningsvis i kapittel 2, gjenstår det nærmere dialog og løsning vedrørende innsigelsen fra Innlandet fylkeskommune angående kulturmiljø og Statsforvalters innsigelse til utfylling i Mjøsa i alternativ 2. Nye Veier anmoder Ringsaker kommune om å ta begge disse innsigelsene til felles mekling, på bakgrunn av følgende:

- I tilbakemelding fra Statsforvalteren knyttet til innsigelse vedrørende utfylling i Mjøsa i alternativ 2 er det avklart at kunnskapsgrunnlaget/utredningen er tilstrekkelig, men at de opprettholder innsigelse knyttet til valg av løsning.
- Det er en oppfattelse om at Statsforvalter og Innlandet fylkeskommune har en interessekonflikt når det gjelder forslag til utforming av alternativ 2.

Nye Veier vurderer derfor at det er hensiktsmessig at begge innsigelsene går til felles mekling, da løsningen på den ene innsigelsen vil kunne påvirke løsningen på den andre innsigelsen. Innsigelsene er avgrenset til samme geografiske område og alternativ.

Ingen av de gjenstående innsigelsene (ref. status kapittel 2) vurderes å kunne påvirke løsninger ved mekling av innsigelse for kulturmiljø og utfylling for alternativ 2.

5 Vedlegg

Følgende tilleggsnotat er vedlegg til saksgrunnlaget:

Barriereeffekt av to bruer

Dyrka mark

Klimagass

Gang- og sykkel

Friluftsliv

Støy i verneområder

Kollektiv

Trafikk

Trafikksikkerhetsvurdering av fv. 213

Landskap og estetikk

Moelvtunnelen

Flom og beredskap

Støy i uteoppholdsareal

Utforming av strandsonen