

Merknadsskjema detaljreguleringsplan for E6 Moelv - Roterud

Merknadsskjema skal brukes ved oppsummering av merknadene som kommer inn ved offentlig ettersyn/høring der Nye Veier er forslagstiller.

PROSJEKT/PLANNAVN	Merknadsskjema detaljreguleringsplan for E6 Moelv-Roterud		
DOKUMENT ID: NV34E6MR-PLA-LST-0004	GJØVIK KOMMUNE: 05020437 – RINGSAKER KOMMUNE: 2019060936		
FAG:	Arealplanlegging		
EGENKONTROLL (EK) UTFØRT AV: ELFN	Navn/firma: COWI AS	Sign: ELFN	Dato: 21.11.2025
SIDEMANNSKONTROLL (SK) UTFØRT AV: CAFN	Navn/firma: COWI AS	Sign: CAFN	Dato: 24.11.2025
TVERRFAGLIGKONTROLL (TK) UTFØRT AV: SSFR	Navn/firma: COWI AS	Sign: SSFR	Dato: 03.12.2025
GODKJENT: ESKA	Navn/firma: COWI AS	Sign: ESKA	Dato: 07.12.2025
KONTROLL FRA NYE VEIER:	Navn:	Sign:	Dato: <xx.xx.xx>
INNSEDELSE:	Navn:	Sign:	Dato: <xx.xx.xx>
SIST REVIDERT:	Navn:	Sign:	Dato: <xx.xx.xx>

1. Innspill etter offentlig ettersyn

Plan- og bygningsloven § 12-10; Forslag til reguleringsplan sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Planforslaget gjøres tilgjengelig gjennom elektroniske medier. Frist for å gi uttalelse og eventuelt fremme innsigelse skal være minst seks uker. Dersom reguleringsplan er underlagt krav om konsekvensutredning etter § 4-2, skal konsekvensutredningen følge planforslaget.

Innspillene som kommer etter høring/ offentlig ettersyn av planforslaget, skal oppsummeres og kommenteres i skjemaet under.

Merknadsskjemaet skal inngå som en del av formell 2. gangs behandling.

Utsvar av kommentarer er vurdert i henhold til følgende metode:

Tatt til orientering – betyr at informasjonen tas med i videre planarbeidet/er allerede innarbeidet i planen.

Tatt til følge – betyr at planen endres.

Ikke tatt til følge – betyr endrer ikke planen. Hvorfor begrunnes.

Merknader til planforslaget etter offentlig ettersyn

	Private	Lag, organisasjoner og foreninger	Offentlige	Innsigelsesvarsel
Antall	4 (Den siste merknaden er felles for Ringsaker og Gjøvik kommune)	21	12	26

A. Merknader til planforslaget etter offentlig ettersyn

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
1		Private innspill		
1.1	30.08.24	Ella Torgunrud Ryen Puttenvegen 2, 2390 Moelv Gbnr 378/176	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Synes det er ubegripelig at noen gravrøysere kan sette kjepper i hjulene for valg av alternativ. Det er utfordrende at det kan ta flere år før situasjonen blir avklart og huset kan selges.</p> <p>2. Vil Nye Veier løse ut eiendommen selv om alternativ for ny Mjøsbru ikke er vedtatt?</p> <p>3. Ønsker at skjerm for hjulstøy kan benyttes på hele ny Mjøsbru.</p> <p>4. Ønsker en støyskjerm oppå hele tunnelåpningen for å begrense støyen i området.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Konflikt med regionale og nasjonale hensyn kan forsinke prosessen frem til vedtatt plan foreligger. Usikkerheten dette medfører for berørte parter, er dessverre uheldig.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. For å kunne innløse eiendommen må det foreligge en vedtatt reguleringsplan. Nye Veier vil ta kontakt med berørte parter så snart planen er vedtatt.</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat friluftsliv.</p> <p>4. Tatt til orientering. Klima- og miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021, eller senere utgave) legges til grunn for både anleggsfasen og driftsfasen.</p>
1.2	18.09.24	Tore Hermansson Molundvegen 57, 2390 Moelv Gbnr 378/222	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. Er positive til at Nye Veier anbefaler det søndre alternativet.</p> <p>2. Planforslaget viser ikke løsning med adkomst til nytt sykehus. Adkomstveg til sykehus er ikke forenlig med saktegående trafikk og myke trafikanter, slik planforslaget legger opp til. Andre løsninger for saktegående kjøretøy og myke trafikanter må finnes.</p> <p>3. Alternativ 1 vil rasere et attraktivt boligområde, og anser alternativet til å være i strid med areal- og transportstrategien for Mjøsbyen (2020).</p> <p>4. Alternativ 2 har ivaretatt kulturminner, friluftsliv- og strandområder på en tilfredsstillende måte. Kulturstier med informasjonstavler til gravrøysene vil øke forståelsen for fornminnene.</p> <p>5. Vegene som i planen er benevnt Skolevegen og Mjøsvegen er i april 2024 endret av Ringsaker kommune. Vegene heter nå Molundvegen og Nermovegen.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til orientering. Planforslaget forholder seg til vedtatte reguleringsplaner. Nytt sykehus har ingen vedtatt reguleringsplan. Det er opp til sykehuset å løse adkomst til Moskogen, samt alternativ løsning for myke trafikanter dersom det skal kjøres annen trafikk på Kastbakkvegen. I notat Nytt Mjøsby sykehus er det vist hvordan E6 Moelv – Roterud ikke er til hinder for nytt sykehus, herunder adkomst til Moskogen og alternativ løsning for gående og syklende.</p> <p>3. Tatt til følge. Planforslaget er justert i alternativ 1 og det er regulert turveg og grøntareal over lokket. Det vises til tilleggsnotat Moelvtunnelen.</p> <p>4. Tatt til orientering. Planbestemmelsene setter føringer om at det skal etableres turstier ut til kulturminnene i Møkkvika i alternativ 2. Det kan også bli aktuelt å sette opp informasjonstavler.</p> <p>5. Tatt til følge. Vegnavnene er endret i revidert planmateriale, etter at planforslaget har vært på høring og offentlig ettersyn.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
1.3	19.09.24	Ellen og Stig Sønsterud Frislivegen 5, 2390 Moelv Gbnr 378/1	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Ønsker ikke det nordlige alternativet.</p> <p>2. Alternativ 1 vil medføre en høy støyskjerm som hindrer utsikt, samt at eiendommen blir halvert.</p> <p>3. Mener det er tragisk at et helt boligområde blir ødelagt av E6 når det samtidig planlegges for nytt sykehus like bortenfor, som vil gi økt tilflytting.</p> <p>4. Ønsker at lokket over E6 blir mye lengre slik at støyen reduseres.</p> <p>5. Det virker fornuftig å legge ny Mjøsbru så langt sør som mulig, sett i lys av ny rv. 4 fra Gjøvik. Samtidig står gjerne noen hus i fare ved dette alternativet.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til følge. I etterkant av høringen er alternativ 1 justert med utvidet lengde på kulvert. Lengden medfører mulighet for større eiendom enn det som var vist i planforslaget som forelå ved høring. Nødvendige støyskjermer må etableres for å ivareta kravet i gjeldende støyretningslinje. Glass i støyskjermer er benyttet for å ivareta utsikt mot Mjøsa.</p> <p>3. Tatt til orientering. Konsekvensene for boligområdet er negative, og nærmere omtalt i fagrapport Nærmiljø. Nye Veier anbefaler alternativ 2, som ikke har samme konsekvenser for boligområdet.</p> <p>4. Tatt til følge. Lokk over E6 er revidert etter høring og foreslås med en lengde på 200 meter. Se tilleggsnotat Moelvtunnelen. Det er planlagt for flere støyskjermer langs og rundt kulvertlokket, som skal ivareta støynivået gitt i støyretningslinjene.</p> <p>5. Tatt til orientering. Trafikantnyttan øker jo lengre sør brua ligger, på grunn av trafikken mellom Hamar – Gjøvik. Boliger må innløses i både alternativ 1 og alternativ 2.</p>
1.4	30.06.24	Øyvind Berg	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Det er lite fremtidsrettet å nedskalere prosjektet til 100 km/t, når det nord og sør for anlegget er 110 km/t.</p> <p>2. Fartsgrense 110 km/t vil ha marginal karakter på økonomiske og miljømessige interesser. Redusert hastighet vil være svært negativt for næringslivet, distrikter og transporttid.</p> <p>3. Veien må bygges med en kurvatur som minst tåler 110 km/t, helst 120 km/t.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Dersom veien skal planlegges for 110 km/t, kreves en mye strengere geometri, og det vil dermed være mye vanskeligere å hensynta eksisterende forhold som boligområder, dyrka mark og lignende. Av miljøhensyn er det valgt å planlegge for 100 km/t.</p> <p>2. Tatt til orientering. Det stemmer ikke helt. 110 km/t gir store konsekvenser for miljøet, primært fordi det krever et større arealbeslag. Det vil også redusere muligheten for gjenbruk av eksisterende vei. En økt fartsgrense vil ikke gi store utslag på reisetid, og nytten av prosjektet vil øke marginalt ved økning av fartsgrense fra 100 til 110 km/t. Det vil derfor ikke være bedre i et nytte-kostnadsperspektiv. Redusert reisetid i seg selv er ikke vurdert til å gi store utslag for næringslivet i utgangspunktet (se rapporten for lokale og regionale virkninger) og økt fartsgrense fra 100 km/t til 110 km/t vurderes til å ikke ha noe påvirkning på næringsliv. Basert på en totalvurdering er det derfor valgt å planlegge for en vei med fartsgrense 100 km/t.</p> <p>3. Tatt til orientering. Se svar på punkt 1 og 2. Dimensjonerende fartsgrense for prosjektet er 100 km/t, mens endelig fartsgrense settes av vegmyndigheten.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2		Lag, organisasjoner og foreninger		
2.1	06.08.24	Tema Eiendom AS v/ Stian Molstadkroken, Paradisvegen 2 og Skumsrudvegen 27	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Skumsrudvegen 27: Planforslaget regulerer deler av eksisterende næringsområde til offentlig friområde. Det gir reduserte muligheter for utnyttelse av næringsseiendommen. Det strider med arealnøytralitetsprinsippet, underforstått at andre arealer regulert til grønt vil måtte tas i bruk.</p> <p>2. Er det et reelt behov å regulere inn en kontrollstasjon på eiendommen? Ønsker at formålet endres til tilsvarende NÆ4, men at det i tillegg åpnes alternativt for formål som o_ST.</p> <p>3. Er P3 tenkt som privat parkering for tilstøtende næringsarealer? Arealet er i tilfelle for stort (ikke behov). Skal det være offentlig parkering, må arealet innløses. Det anses som mer egnet å parkere på travbanen, ettersom det er god plass der.</p> <p>4. Ønsker ikke offentlig rasteplass på privat grunn. Anser arealet på motsatt side av E6 å være bedre for rasteplassfunksjon.</p> <p>5. Ønsker at o_GS4 ikke legges i 90 graders over eiendommen, men legges langs E6 til den treffer o_GS7.</p> <p>6. Paradisvegen 2: Planforslaget omregulerer deler av tilstøtende eiendom (eid av Gjøvik kommune) fra næring til friområde. Tema Eiendom ønsker å kjøpe deler av tomten for utnyttelse. Planforslaget er svært uheldig for Tema Eiendoms planer. Gjeldende reguleringsplan innehar et grøntbelte på 10 meter, noe som bør være tilstrekkelig for etablering av gang- og sykkelsti.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Det omreguleres ikke til offentlig friområde, men i forhold til eksisterende reguleringsplan tas noe av arealet som tidligere er regulert til næring, til kontrollstasjon og gang-sykkelveg.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Kontrollstasjon i Biri er iht Statens vegvesens strategi for kontrollplasser. Statens vegvesen har et reelt behov for denne kontrollplassen. Å kombinere næringsformål med kontrollstasjon vil ikke gi en god løsning. Det er derfor ikke endret formål/bestemmelser for området.</p> <p>3. Tatt til orientering. P3 er innfarts- og rasteplassparkering for brukere av kollektivløsning eller rasteplassen. Arealer er regulert som offentlig parkeringsareal, og vil innløses. Parkeringsplass ved Travbanen benyttes av travbanen, og som døgnhvileplass.</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Offentlige arealer regulert på privat grunn vil måtte innløses. Plassering av rasteplassen er iht Statens vegvesens rasteplassstrategi. Plassering på motsatt side av E6 er vurdert å ikke være aktuelt blant annet på grunn av større avstand til andre servicefunksjoner.</p> <p>5. Ikke tatt til følge. Gangvegen kan ikke legges slik som foreslått i merknaden på grunn av stor høydeforskjell, og dermed utfordringer med fremkommeligheten. Gangvegen skal sikre fremkommelighet og forbindelse til øvrig gang- og sykkelvegnett i Biri.</p> <p>6. Tatt til følge. Turveien er justert slik at den ikke kommer innenfor eiendomsgrensen til næringsområdet (BAA formål i plankartet). Område for næringsformål er dermed utvidet.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2.2	26.07.24	Skibladner v/ Aksel Aspeli	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <ol style="list-style-type: none"> Alternativ 1 er ønskelig. Ønsker at ny bru, uavhengig av alternativ, har minimum friseilingshøyde tilsvarende dagens Mjøsbru. Ønsker minimum friseilingsbredde tilsvarende dagens Mjøsbru. Den er ca. 70 meter mellom brukarene. Navigasjonslanterner som markerer beste gjennomseilingspunkt, tilsvarende på dagens Mjøsbru, må etableres. Ønsker at ny Mjøsbru etableres slik at Moelv brygge kan anløpes uten hindringer og slik at gjennomseiling for seilas mot Lillehammer kan gjøres på en god og sikker måte. Nødvendig manøvreringsareal må bli ivaretatt og beskyttet både i anleggsperioden og etter ferdigstillelse av ny Mjøsbru. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til orientering. Tatt til følge. Bestemmelsene sikrer at ny bru, uavhengig av alternativ, skal ha minimum 15 meter friseilingsøyde over høyeste regulerte vannstand i seilingsleden, tilsvarende dagens Mjøsbru. Tatt til orientering. Bestemmelsene sikrer trygg seilingsled. Tatt til orientering. Det henvises til forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene). Tatt til orientering. Anløp til Moelv brygge kan gjøres uten hindringer i ferdig utbygd situasjon. Tatt til orientering. Det skal så langt det lar seg gjøre, tilrettelegges for tilkomst i anleggsperioden.
2.3	08.09.24	Rødt Ringsaker v/ Terje Jektvik	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <ol style="list-style-type: none"> Det er ønskelig at ny bru bygges for veg og jernbane samtidig. Ved bygging av bru for både veg og bane, kan eksisterende bru benyttes til to felt i en retning, mens ny bru bygges med to kjørefelt i den andre retningen, i tillegg til jernbane. Løsningen vil gi stor gevinst for kollektivtrafikken, sett i lys av nytt sykehus i Moelv. Fartsgrensen bør begrenses til 90 km/t da dette er fartsgrense for kjøretøy over 3,5 tonn. Fartsgrense 90 km/t er også positivt for støybelastningen på nærområdet. Redusert hastighet vil gi smalere veg, og dermed mindre arealbeslag og ulemper vedrørende miljø og klima. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til orientering. Dette vil ikke bli løst i dette prosjektet, da blant annet jernbaneprosjektene ennå ikke har kommet tilstrekkelig langt i detaljeringen Tatt til orientering. Nye Veier sitt mandat er å bygge og forbedre veinettet vårt, i dette tilfelle en strekning av E6. Ikke tatt til følge. Det er Vegdirektoratet som setter fartsgrensen. Prosjektet er imidlertid dimensjonert for en fartsgrense på 100 km/t. Tatt til orientering. Prosjektet har tilrettelagt for et normalprofil/ bredde på 21 m, tilpasset en fart på 100 km/t. Dersom prosjektet skulle lagt 90 km/t til grunn, ville det blitt et normalprofil/ bredde på 20,5 m, altså kun 0,5 m smalere. En slik endring vil gi marginale forskjeller i arealbeslaget. Nytt i prosjektet vil imidlertid reduseres en del – noe som ikke er ønskelig.
2.4	09.09.24	Birstrand Grendelag	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <ol style="list-style-type: none"> Ber om at det sikres gang- og sykkelveg fra Roterud til Biri. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til orientering. Det vises til tilleggsnotat gang- og sykkel. E6 Moelv-Roterud fører ikke til økt trafikk på Birivegen, og utløser derfor ikke behov for gang- og sykkelveiltak langs strekningen.

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2.5	10.09.24	Mjøsa Båtforbund	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Det forutsettes at ny bru, uavhengig av alternativ, planlegges med minimum samme friseilingshøyde som eksisterende Mjøsbru.</p> <p>2. Det er viktig at det tilrettelegges for sikker passering og gjennomseiling i anleggsperioden, året rundt. Egnet område må merkes korrekt.</p> <p>3. Det forutsettes at det legges inn navigasjonslanterner som markerer beste gjennomseilingspunkt i prosjekteringen av ny bru. Mjøsa Båtforbund kan bistå med rådgivning, søknad og kontakt med Kystverket, slik de har bistått i andre prosjekter ved Mjøsa.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Bestemmelsene sikrer at ny bru, uavhengig av alternativ, skal ha minimum 15 meter friseilingsøyde over høyeste regulerte vannstand i seilingsleden, tilsvarende dagens Mjøsbru.</p> <p>2. Tatt til orientering. Det skal så langt det lar seg gjøre, tilrettelegges for tilkomst i anleggsperioden.</p> <p>3. Tatt til orientering. Det henvises til forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene).</p>
2.6	11.09.24	Anders Lysgårdsveg v/ Roy Drilen	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Det er ønskelig med ytterligere støyskjerm for skjerming av området på Skolejordet.</p> <p>2. Er bekymret for fremtidig trafikk på lokalveien, inkludert støy. Ønsker bedre støydemper på lokalveien for å redusere støybelastningen på boligområdet.</p>	<p>1. Ikke tatt til følge. Støyskjermingstiltakene i reguleringsplanen er basert på krav, iht gjeldende støyretningslinje. Det vises til Fagrapport støy for E6 Moelv-Roterud.</p> <p>2. Tatt til orientering. Støyskjermer og støyvoller er regulert inn der hvor disse har en effekt. For boliger hvor det er vanskelig å få effekt av støyskjermer og voller, er det behov for lokale tiltak på bolig og eiendom. Det er permanent situasjon som ligger til grunn for skjermingstiltak. Beregninger viser at E6 Moelv – Roterud ikke genererer økt trafikk på Birivegen.</p>

2.7	11.09.24	Smedmoen- Skulhus – Unset grunneierlag1 (SSUG)	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ønsker samordnet og likeverdig utbygging av rv. 4 og E6, inkludert utvikling av nye nærings- og boligområder i området. 2. Ønsker alternativ 1, nordre bru. 3. Ønsker et likeverdig kryss E6 x rv.4, med redusert hastighet for å redusere arealbehovet. 4. Ønsker midlertidig rundkjøring på rv. 4 ved Skulhuselva for lokaltrafikk også i alternativ 1. 5. Ønsker at alle trafikkfarlige kryss på rv. 4 mellom Smedsmoen og Skulhus stenges. 6. Ønsker at det etableres busstopp og dagparkering ved rundkjøring ved Skulhuselva. 7. Ved utbygging av rv. 4 og E6 (alternativ 1) erstattes rundkjøring på rv. 4 med planfritt kryss. 8. Ønsker at rv. 4 bygges ut mellom Mjøsbrua og Skulhuselva, også i alternativ 1. Forbi Smedmoen legges rv. 4 i kulvert. 9. Ønsker at næringsarealene ved Hanssveavegen og Klundbyvegen beholdes, og sikres tilgang til rv. 4. 10. Ønsker at hele strandlinja fra Moavika til Fremstadodden blir offentlig friareal med adkomst til fots eller med båt. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. Prosjektet E6 Moelv – Roterud handler om utbygging av fire felts motorvei for E6. Nye Veier har planleggingen av rv. 4 i sin portefølje, og vil jobbe med å sikre bedre fremkommelighet for rv. 4. Nye Veier regulerer areal til veiformål, videre er det kommunens oppgave å sikre nærings- og boligarealer gjennom arbeid med kommuneplanens arealdel. Private utbyggere kan så fremme reguleringsplan på de områdene om ønskelig. 2. Tatt til orientering. 3. Tatt til orientering. Krysset er utformet som et trompetkryss. Forutsetningen for krysstypen er blant annet god trafikkflyt i alle tre armene og en konfliktfri gjennomkjøring for alle trafikkstrømmer. Valgt kryssløsning er den løsningen som ivaretar best trafikkflyt både mellom Hamar – Lillehammer, og Hamar – Gjøvik. Vegdirektoratet har satt føring om at E6 skal være gjennomgående. Krysstypen bygger på de samme forutsetningene som krysset i KDP-løsningen la til grunn. Det er 80 km/t som er dimensjonerende hastighet gjennom krysset, nettopp for å få til en løsning som begrenser arealbeslaget. 4. Tatt til orientering. Løsning for veisystemet ved Skulhuselva i alternativ 1, inngår i rv. 4-prosjektet. Reguleringsplanen for E6 Moelv – Roterud legger opp til at eksisterende situasjon gjenbrukes i alternativ 1 frem til ny rv. 4 bygges. 5. Tatt til orientering. Løsninger for kryss og avkjørsler inngår i rv. 4-prosjektet. 6. Ikke tatt til følge. Det etableres ikke busstopp ved Skulhuselva, da det eksisterer et busstopp ved Smedmovegen allerede. Det etableres parkeringsplasser ved Biri bruk, tiltenkt benyttet av brukere av småbåthavna og friområdet, samt til bruk ved samkjøring. 7. Tatt til orientering. Alternativ 1 omfatter ikke området ved Skulhuselva. Hvordan trafikksituasjonen løses i dette området, blir en del av fremtidig prosjekt for rv. 4. 8. Ikke tatt til følge. Prosjektet E6 Moelv – Roterud har til hensikt å bygge ut E6, ikke rv. 4. Alternativ 2 bygger ut dagens rv. 4 mellom Skulhusodden og Mjøsbrua som følge av ny trasé for kryssing av Mjøsa. I alternativ 2 vil nevnte rv.4-strekning bli en del av fremtidig E6. 9. Tatt til orientering. Reguleringsplanen for E6 Moelv – Roterud beslaglegger ikke næringsområder ved Hanssvea og Klundby. E6-prosjektet berører ikke tilkomsten mellom Hanssveavegen mot rv. 4. 10. Tatt til orientering. Store deler av Biri bruk er regulert til offentlig friområde. Resterende odder nord for Biri bruk, beholder samme eierform som i dag. Det reguleres inn nytt bryggeanlegg for småbåter ved Biri bruk. Reguleringsplanen påvirker ikke eksisterende bryggeanlegg ved Fjordheim og Fremstadodden. Det reguleres turveg fra eksisterende Mjøsbru til Fremstadodden i begge alternativ.
-----	----------	--	---	---

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
			<p>11. Ønsker en sammenhengende gang- og sykkelveg fra Redalen til Biri.</p> <p>12. Ønsker sikre og gode lokalveger mellom Redalen – Skulhuselva og Skulhuselva – Biri.</p> <p>13. Ønsker effektiv støyskjerming på Mjøsbrua.</p> <p>14. Ønsker raskt tilbud om innløsning til alle som berøres av utbyggingen av E6, eller havner i rød støysone.</p> <p>15. For boliger i gul støysone ønskes tilbud om innløsning eller god støyskjerming. Det må også gjennomføres kontrollmåling.</p> <p>16. Ønsker ikke turveg mellom Mjøsbrua og Kremmerodden.</p> <p>17. Ønsker ikke bru til Fjordheim. Ønsker heller at Galleri Fjordheim flyttes, og odden blir tilgjengeliggjort for ferdsel til fots eller med båt.</p> <p>18. Det er ikke ønskelig å flytte masser i Skulhusberget fra rv.4 til E6 nord for dagens Mjøsbru.</p>	<p>11. Ikke tatt til følge. Lokalvei (Eriksrudvegen) mellom Skulhuselva og Biri er beregnet å få redusert trafikk etter at E6 er bygget ut. Det vil være muligheter for alternativ oppmerking som kan forbedre forholdene for gående og syklende. Det vises til tilleggsnotat gang- og sykkel.</p> <p>12. Tatt til orientering. Lokalvei mellom Redalen og Skulhuselva håndteres som del av rv.4-prosjektet. Lokalvei (Eriksrudvegen) mellom Skulhuselva og Biri er beregnet å få redusert trafikk etter at E6 er bygget ut.</p> <p>13. Ikke tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat friluftsliv.</p> <p>14. Tatt til orientering. Etter at reguleringsplanen er vedtatt, inngås det avtale om innløsning av de boliger som er markert med kryss på plankartet.</p> <p>15. Tatt til orientering. Prosjektet legger opp til skjermingstiltak for boliger slik at det tilfredsstiller støynivået gitt i retningslinje T1442. Skjermingstiltak kan enten være støyskerm/støyvoll, eller lokale tiltak på boligen/ boligens uteområde. Ivaretagelse av grenseverdiene i T-1442 er dokumentert med godkjent beregningsmetode. Det er ikke noe alternativ å måle støyen, da støykilden (E6) ikke er etablert enda. I støyberegningene er vurderingene lagt opp konservativt med sikkerhetsmargin, slik at det ved en eventuell kontrollmåling mest sannsynlig vil måles lavere støynivå enn beregningene viser. I bestemmelsene er det sikret at støyskjermer og støyvoller skal være etablert før ny vei kan tas i bruk. Det samme gjelder også lokale støyskjermingstiltak på eiendommer.</p> <p>16. Tatt til orientering. Prosjektet legger ikke opp til turveg på nevnte strekning.</p> <p>17. Ikke tatt til følge. Så lenge ny E6 ikke har behov for å erverve arealet til Fjordheim, vil det heller ikke være behov for å flytte galleriet. Tilkomst til odden er imidlertid sikret ved ny bru over E6.</p> <p>18. Ikke tatt til følge. Reguleringsplanen åpner for uttak av masser i Skulhusberget i begge alternativer. Hvor på E6 disse massene skal benyttes, er opp til entreprenør å avgjøre.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2.8	11.09.24	Smedmoen- Skulhus – Unset grunneierlag2	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. SSUG har vedlagt et større dokument med kommentarer til ulike fagrappporter.</p> <p>2. SSUG synes det har vært en utfordrende prosess med flere runder med offentliggjøring av plandokumentene. Det har vært vanskelig å vite hva som er gjeldende versjon, samt hva som er endret fra gang til gang.</p> <p>3. Det vises til samme punkter som i merknaden fra Smedmoen – Skulhus-Unset grunneierlag1.</p> <p>4. SSUG ønsker planalternativ 1, nordre bru.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Det har vært gjennomført utstrakt dialog med grunneierlaget igjennom hele prosessen, med flere møter og skriftlig kommunikasjon. Planbeskrivelsen er tilpasset grunneierlagets innspill i den grad det har vært mulig.</p> <p>2. Tatt til orientering. E6 Moelv – Roterud har lagt opp til flere runder med offentliggjøring av planmaterialet. Dette for å medvirke bedre underveis i planprosessen. Det er imidlertid versjonen som ble offentliggjort i slutten av juni 2024 som er den formelle høringsversjonen. Da ble planforslaget annonsert og tilgjengeliggjort på flere nettsider. Endringer som gjøres frem til høringsversjonen inngår i en normal prosjektutvikling. Ved fremtidige prosesser der Nye Veier gjennomfører en utvidet medvirknings- og høringsrunde utover kravene i plan- og bygningsloven, kan det vurderes å tydeliggjøre hvilke endringer som er gjennomført.</p> <p>3. Tatt til orientering. Se kommentar til punkter i egen merknad.</p> <p>4. Tatt til orientering.</p>
2.9	16.09.24	Moelv Båtforening	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Båtforeningen er bekymret for alternativ 1 og dens påvirkning på nærområdet. Det er ønskelig med parkeringsplasser og infrastruktur langs Strandvegen, samt båtslipp nord for Moelva.</p> <p>2. Det er ønskelig å kunne ivareta opplagsplasser, samt snu og rigge lossing med lang semitrailer og større kranbiler sør for Moelva.</p> <p>3. Ønsker alternativ 2.</p> <p>4. Ønsker at alternativ 2 sikrer bedre adkomst for lang og bred transport mellom Katsbakkvegen og Marisagvegen 24.</p> <p>5. Er bekymret for hvordan fjerning av skog vil påvirke vind- og støyforhold, spesielt i anleggsperioden. Det er ønskelig med dialog rundt hvilke tiltak Båtforeningen må gjøre for å sikre anlegget under byggeperioden.</p> <p>6. Ønsker å redusere bredden på innseilingen til havna, og er mottakelig for egnede bergmasser fra E6-prosjektet.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Eksisterende parkeringsplasser langs Strandvegen vil opprettholdes. Reguleringsplanen hindrer ikke båtslipp, men størrelsen og tilkomsten begrenses av høyden under E6-brua ved Moelva.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Det er ikke mulig å tilrettelegge for tilkomst og snumuligheter for lang semitrailer og større kranbiler. Lossing av større båter må finne plass på et annet sted langs Mjøsa.</p> <p>3. Tatt til orientering.</p> <p>4. Tatt til følge. Det er regulert mer annen veggrunn teknisk (grått) i krysset, slik at det blir mulig å kjøre inn i krysset med større kjøretøy. Detaljprosjektering åpner for ytterligere tiltak for fremkommelighet for større kjøretøy.</p> <p>5. Tatt til orientering. Det vil være dialog med entreprenør dersom det er behov for tiltak av Moelv Båtforening. Støy i anleggsperioden reguleres av eget regelverk.</p> <p>6. Tatt til orientering. E6-prosjektet har i utgangspunktet ikke overskudd av bergmasser. Dialog med entreprenør er mulig i byggefasen. Reguleringsplanen åpner imidlertid ikke for ytterligere utfylling i Mjøsa for å redusere bredden på innseilingen til havna.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2.10	16.09.24	Moelven Industrier og Strand Brænderi	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det trekkes frem ulemper alternativ 1 medfører for nærmiljøet i Moelv. 2. Fordeler ved nærmiljøet og strandsonen trekkes frem for alternativ 2. 3. Det er ønskelig at adkomst til nytt fremtidig sykehus i Moskogen ivaretas, og at fremkommelighet ved flom sikres. 4. Det er ønskelig at det reguleres inn en avkjøring, i tillegg til det som er foreslått, inn mot arealene på gbnr. 378/305. Plassering av avkjørsel ønskes gjort gjennom dialog med grunneier. 5. Det er ønskelig at det tilrettelegges for støyskjerming opp til 3 meter langs E6 mot fremtidig bolig- og friluftsområde ved Møkkvika og mot Marisagvegen. Gjelder for alternativ 2. 6. Det er ønskelig at det sikres innsyn gjennom transparent skjerm mot fremtidig næringsområde ved Moelvkrysset, benevnt område 4 i innspillet. Skjermen bør være 213 meter mot sør. 7. Det er ønskelig at riggområde R1 kan utvikles uten videre båndlegging. Grunneier ønsker at området på nordsiden av E6, mot Marisagvegen, benyttes som riggområde isteden. Alternativt som prioritet 2 foreslås arealer mellom ny Kastbakkvei-Mjøsa, syd for Moelv renseanlegg. 8. Ønsker alternativ 2. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. Alternativ 1 har ulemper for nærmiljøet i Moelv. Dette fremkommer blant annet i fagrapport Nærmiljø for E6 Moelv-Roterud. 2. Tatt til orientering. Vurderingene samsvarer med de som er gjort i fagrapport Nærmiljø for E6 Moelv-Roterud. 3. Tatt til orientering. Adkomst til det nye sykehuset er hensyntatt, men inngår ikke i denne reguleringsplanen, ettersom sykehusprosjektet behandles i en egen planprosess. Et viktig premiss for E6-planen er å ikke være til hinder for utbyggingen av nytt Mjøssykehus. 4. Ikke tatt til følge. Det reguleres ikke ny adkomst til dette arealet, i utgangspunktet for å skjerme sykehustrafikken (utrykningskjøretøy). 5. Tatt til orientering. Langs E6 mot Marisagveien er det regulert for støyskjerm 2-1 (Høyde 3 meter, lengde 380 m). Ved Møkkvika (sørsiden av E6) er det regulert støyskjerm på 3 m høyde forbi Møkkvika. Det er avsatt nok plass i veigeometrien til en fremtidig skjerm langs østre del av E6 (mot næringsområdene sør for E6), dersom det skulle bli nødvendig med en lengre støyskjerm. 6. Ikke tatt til følge. Se punkt nr. 5. 7. Ikke tatt til følge, da riggområde R1 er nødvendig for anleggsgjennomføringen. 8. Tatt til orientering.

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2.11	16.09.24	Strand Unikorn	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <ol style="list-style-type: none"> Ønsker alternativ 2. Ønsker dialog om valg av trasé for ny Kastbakkvei og valg av riggområde i anleggsfasen. I alternativ 2 er det ønskelig med byggegrense for gnr./bnr. 378/587 tilsvarende øvrige tomter langs Kastbakkvegen. Ønsker en vurdering av støysituasjonen for boligene i Marisagvegen, uavhengig av alternativ. Strand Unikorn ønsker å bidra til å finne en vegløsning Kastbakkvegen – Storgata som omkjøringsveg ved flomsituasjon. Ønsker at større del av eiendommen reguleres til næring, og ikke til annen veggrunn, iht. skisse i merknad. Ved alternativ 1 må det nødvendig støyskjerming til for eiendommen. Støysituasjonen for «område 2», ref. merknad, gjør at området ikke kan utvikles til fremtidig boligområde. Området kan imidlertid utvikles til næring, og bør derfor ha transparent støyskerm for å få til ønsket eksponering. Lengden på transparent skjerm bør være ca. 260 meter. Det er ønskelig at riggområde R1 kan utvikles uten videre båndlegging. Grunneier ønsker at området på nordsiden av E6, mot Marisagvegen, benyttes som riggområde isteden. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til orientering Ikke tatt til følge. Tatt til følge. Byggegrense er lagt inn i plankartet. Tatt til orientering. Støysituasjonen for boligene i Marisagveien er vurdert etter gjeldende retningslinjer. Det er regulert langsgående skjerming kun for alternativ 2. Enkelte boliger reguleres til innløsning som følge av støysituasjonen. Det vises til vedlagt plankart Tatt til orientering. En alternativ omkjøringsvei mellom Kastbakkvegen og Storgata er ikke en del av E6 prosjektet. Vi oppfordrer til dialog med kommunen og det nye Mjøssykehuset for å finne en løsning på denne problemstillingen. Ikke tatt til følge. Det er avsatt annen veggrunn iht behovet i prosjektet mtp. behov for støyskjerming og viltgjerder. Tatt til orientering. Behovet for støyskjerming for begge alternativ er utredet i tilhørende fagrapport støy. Ikke tatt til følge. Det er regulert skjerm på 0,8 meter forbi område 2. Det vises til tabell 5.1 i Fagrapport støy på hvor det skal bygges støyskerm og hvilket materiale som skal brukes. Støyskerm settes ut ifra faktisk bruk i dag på området. Det er imidlertid avsatt nok plass i plankartet til at en slik skjerm skal kunne bygges ved utvikling av nevnte område. Tas ikke til følge, da riggområde R1 er nødvendig for anleggsgjennomføringen.

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2.12	17.09.24	Stiftelsen Fjordheim kulturverksted ved Mjøsa (Galleri Fjordheim)	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <ol style="list-style-type: none"> Alternativ 1 er å foretrekke. Ved alternativ 2 er det ønskelig at brua inn til Fjordheim må kunne bære større kjøretøy som brannbil og større varebiler. For alternativ 2 må dagens parkeringsplass erstattes, med flere parkeringsplasser enn det som er foreslått i planen. Det er ønskelig med flere parkeringsplasser langs vegen, i tillegg til minimum 50 parkeringsplasser lengre nord. Det må tilrettelegges slik at biler kan snu inne på tunet til Fjordheim. I tillegg til to HC-parkeringer. Som erstatning til beslag av uteoppholdsareal, er det ønskelig at det opprettes nytt uteoppholdsareal på østsiden av husene. Det er ønskelig med støyskjerming mot E6. Støyskjerming med isolerende vinduer på alle bygg, er ønskelig. Det er ønskelig med ny brygge og adkomst til denne. Ved valg av alternativ 2 er det ønskelig med dialog om punktene over. I tillegg til drift i anleggsperioden. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til orientering Tatt til orientering. Brua er dimensjonert for større kjøretøy. Ikke tatt til følge. Det er regulert ca 50 parkeringsplasser i nærhet til Fjordheim. Det vises til vedlagt plankart. Tatt til orientering. Det er plass for at personbil skal kunne snu inne på tunet. Reguleringsplanen detaljerer ikke utformingen av tunet på Fjordheim. Tatt til følge. Reguleringsbestemmelsene legger til rette for tiltak som fremmer området bruk som friområde. Det er lagt inn bestemmelse som åpner for utfylling av uteområde/tilrettelegging av uteoppholdsareal. Det er også regulert inn støyskjermer på områdets sørside for å tilrettelegge for fortsatt bruk av Fjordheim som et rekreasjonsområde. Tatt til følge. Det reguleres støyskjermer forbi Fjordheim. Ikke tatt til følge. Det vises til vedlagt støyrapport for E6. Det er vist støyskjerming for de arealer som ihht retningslinje T1442 faller inn under kravet om skjerming. Det er i utgangspunktet ikke krav til støyskjerming av Fjordheim, men det er likevel lagt inn støyskjermer langs Fjordheim i nytt planforslag for å styrke områdets verdi som et viktig rekreasjonsområde. Ikke tatt til følge. Reguleringsplanen regulerer ikke nytt bryggeanlegg ved Fjordheim. Tatt til orientering.

2.13	17.09.24	Strand Brænderi	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Det trekkes frem ulemper alternativ 1 medfører for nærmiljøet i Moelv.</p> <p>2. Fordeler ved nærmiljøet og strandsonen trekkes frem for alternativ 2, men påpekes at en fylling i Møkkvika må gjøres så estetisk og miljømessig gunstig som mulig.</p> <p>3. Det er ønskelig at adkomst til nytt fremtidig sykehus i Moskogen ivaretas, og at fremkommelighet ved flom sikres.</p> <p>4. Det er ønskelig at det reguleres inn en avkjøring, i tillegg til det som er foreslått, inn mot arealene på gbnr. 378/305. Plassering av avkjørsel ønskes gjort gjennom dialog med grunneier.</p> <p>5. Det er ønskelig at det tilrettelegges for støyskjerming opp til 3m langs E6 mot fremtidig bolig- og friluftsområde ved Møkkvika og mot Marisagvegen. Gjelder for alternativ 2.</p> <p>6. Det er ønskelig at riggområde R1 kan utvikles uten videre båndlegging. Grunneier ønsker at området på nordsiden av E6, mot Marisagvegen, benyttes som riggområde isteden.</p> <p>7. Det er ikke ønskelig med midlertidige tiltak, slik som avvanning av muddermasser, som kan medføre forurensning av grunn og dermed vanskeliggjøre utvikling av området til boligformål.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til orientering.</p> <p>3. Tatt til orientering. E6-planen har ikke til oppgave å sikre adkomst til nytt sykehus, men prosjektet vil ikke være til hinder for at sykehuset kan etablere flomsikker adkomst fra Moskogen. E6 planlegges med minst to kjørefelt over flomnivå, og sykehuset må selv finne en adkomst og løsning som ivaretar sykehusets fremkommelighet i en flomsituasjon.</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Det reguleres ikke ny adkomst til dette arealet i utgangspunktet for å skjerme sykehustrafikken (utrykningskjøretøy).</p> <p>5. Tatt til følge. Det er regulert støyskjerm med høyde 3m på sørsiden av E6 i alternativ 2 med tanke på å skjerme friluftsområdene ved Møkkvika. Det etableres imidlertid ikke støyskjerming mot fremtidige nærings- og boligområder, men det settes av tilstrekkelig plass i reguleringsplanen, slik at utbygger av nærings- og boligområdene har mulighet for å sette opp støyskjermer uten at det må erverves areal til støyskjermingstiltak.</p> <p>6. Ikke tatt til følge, da riggområde R1 er nødvendig for anleggsgjennomføringen.</p> <p>7. Tatt til orientering. I Sedimentundersøkelsene i Mjøsa viser at forurensningsnivået i traseene for E6 Moelv-Roterud ligger mellom tilstandsklasse 1 og 4 for sedimenter i ferskvann. Prøvene er klassifisert iht. tilstandsklassene gitt i M608 for sedimenter. Disse grenseverdiene ligger generelt under tilstandsklassene for jord gitt i Miljødirektoratets veileder for forurenset grunn. Det er grenseverdiene for jord som benyttes når det gjøres vurderinger om akseptabelt forurensningsnivå i grunn i forbindelse med planlagt og eksisterende arealbruk.</p> <p>Om man sammenligner påviste konsentrasjoner i toppsedimentene i traseene med grenseverdier gitt for forurenset grunn, tilsier resultatene at avvannet sedimenter vil ha en konsentrasjon tilsvarende tilstandsklasse 1 til 3 for forurenset grunn. I forbindelse med mulig utbygging av et område vil arealbruk bestemme akseptabelt forurensningsnivå i toppjord (0-1 meters dybde under terreng). For boligområder (for eksempel boligbebyggelse, idrettsanlegg, lekeplasser, parkområder) er tilstandsklasse 1-2 akseptabelt, mens for sentrumsområder (for eksempel sentrumsformål, forretninger, næringsvirksomhet, vei og parkeringsplasser) er tilstandsklasse 1-3 akseptabelt.</p> <p>For aktuell plass er det ikke beskrevet permanent gjenbruk av avvannede muddermasser da området kun skal benyttes for avvanning av muddermassene før gjenbruk av disse massene andre steder i prosjektet. I forbindelse med avvanningen av muddermassene må det sikres at denne prosessen ikke får negative konsekvenser for framtidig bruk. Dette ivaretas gjennom søknader som skal utarbeides i forkant av anleggsgjennomføringen. Det må videre legges til rette for en effektiv avvanning av muddermassene, og overvåking og kontroll av denne prosessen. Forurensingen som er tilknyttet sedimenter er i all hovedsak partikkelbundet noe som vil si at om det er kontroll på massene, og avrenningen av disse massene, vil man også ha</p>
------	----------	-----------------	---	---

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
				kontroll på forurensingen og spredningen av forurensing. Endelige tiltak og løsninger må detaljeres i videre arbeid.
2.14	17.09.24	Tema Eiendom v/Stian Molstadkroken	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arealer til midlertidig riggområde vanskeliggjør planlagte prosjekter for grunneiere. Det bør være mulig å finne alternative steder for riggområder. 2. Det er ønskelig med støyskjerm på begge sider av E6, også mot sør, tilpasset fremtidig bruk av arealene. 3. Støyskjerming må gjøres transparent med tanke på synliggjøring av fremtidige næringsområder. 4. Det er ønskelig at området nord for E6 (ved Marisagvegen) benyttes til riggområde. Området har betydelige masser som kan nyttes i E6-prosjektet, og løsningen anses å være en vinn-vinn situasjon for både Nye Veier og Tema Eiendom. 5. Område Ind1 er kraftig redusert fra eksisterende regulering og byggegrense fra veg er betydelig lengre avstand enn fra tomter tilstøtende E6. Dette anses som dårlig arealutnyttelse. Ønsker at næringsområdet utvides, og formålsgrensen flyttes. 6. Det ønskes absorberende støyskjerming mot område 3 og 4 (iht merknad) for å kunne tilrettelegge for fremtidig boligområde. 7. Området benevnt 2 (ref. merknad) er tenkt utviklet til næring, og det ønskes derfor transparent skjerm for å sikre eksponering mot E6. 8. Ønsker at alternativ 2 realiseres. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. Arealer regulert til midlertidig riggområde er arealer som er vurdert å være egnet til formålet og er nødvendige for bygging av E6 Moelv-Roterud. Dersom det er konkrete utbyggingsforslag for et område regulert til midlertidig rigg- og anlegg, bes det om å ta kontakt med Nye Veier og kommunen for å se på muligheten for å tilpasse situasjonen, uavhengig av reguleringsplanen. 2. Tatt til orientering. Det er regulert inn tilstrekkelig areal til annen veggrunn i reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud slik at det muliggjør oppsetting av støyskjermer. Reguleringsplan for E6 Moelv – Roterud setter imidlertid ikke opp disse skjermene, det blir opp til utbygger av fremtidige næringsområder å gjøre. 3. Ikke tatt til følge. Det er regulert inn tilstrekkelig areal til annen veggrunn i E6-planen slik at det muliggjør oppsett av støyskjermer. E6 Moelv – Roterud setter imidlertid ikke opp disse skjermene, det blir opp til utbygger av fremtidige næringsområder å gjøre. 4. Ikke tatt til følge. Basert på en helhetlig vurdering av riggområder og anleggsgjennomføring, er det ikke aktuelt å benytte nevnte område som riggområde. 5. Delvis tatt til følge. Formålsgrensen er satt iht hva som er nødvendig for å sikre etablering av veg og sideareal for vegen i alternativ 1. Byggegrense er justert og lagt i formålsgrense for IND1. I alternativ 2 er formålsgrense justert slik at areal for IND1 er utvidet. Byggegrense i alternativ 2 er lagt inn 15 meter fra vegen. 6. Tatt til orientering. Det er regulert inn tilstrekkelig areal til annen veggrunn i E6-planen slik at det muliggjør oppsett av støyskjermer. 7. Ikke tatt til følge. Det er regulert 3 meter høy støyskjerm forbi område 2. Glassfelt i skjerm på bru over Kastbakkveien (over 90 cm høyde). Glass fra profil 1100 og vestover (glass over 90 cm høyde). 8. Tatt til orientering.

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2.15	17.09.24	Vegforum Innlandet	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Mener bygging av nytt Mjøssykehus burde vært vektlagt langt sterkere, sett i lys av måloppnåelse om redusert reisetid og bedre fremkommelighet.</p> <p>2. Ny Mjøsbru og ny E6 må bygges ferdig senest samtidig med nytt sykehus. Nye Veier må vektlegge nytt sykehus når de skal gjøre prioriteringer over hvilke prosjekter som skal bygges.</p> <p>3. Vegforum Innlandet støtter Nye Veiers forslag om å velge alternativ 2.</p> <p>4. Det kan bli behov for å tilføre Innlandet fylkeskommune ekstra midler til drift og vedlikehold ved overtakelse av eierskap for eksisterende Mjøsbru.</p> <p>5. Aksepterer forslaget om døgnhvileplass så fremt det har samme størrelse som i dag.</p> <p>6. Fremkommelighet og trafikkflyt må vektlegges i anleggsgjennomføringen. Det gjelder også for modulvogntog.</p> <p>7. Vegforum Innlandet ber om at E6 Moelv – Roterud prioriteres for utbygging.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Så lenge nytt Mjøssykehus ikke har vedtatt finansiering eller vedtatt reguleringsplan, er det ikke krav i plan- og bygningsloven om å inkludere nytt sykehus i 0-alternativet. E6-prosjektet har likevel hatt jevnlig dialog med sykehusprosjektet, og tilrettelagt slik at ny E6 ikke skal være til hinder for utvikling av nytt sykehus.</p> <p>2. Tatt til orientering. Som følge av at nytt Mjøssykehus ikke har vedtatt finansiering eller vedtatt reguleringsplan, kan det ikke inngå i beregningene i reguleringsplanen for E6. Nye Veier har imidlertid rom for å gjøre separate vurderinger knyttet til prioritering for utbygging.</p> <p>3. Tatt til orientering.</p> <p>4. Tatt til orientering. Fordeling av midler styres ikke gjennom reguleringsplanen.</p> <p>5. Tatt til orientering. Døgnhvileplassen har samme kapasitet som i dagens situasjon.</p> <p>6. Tatt til orientering. Fremkommelighet i anleggsperioden vil prioriteres.</p> <p>7. Tatt til orientering. Det er Nye Veier som prioriterer prosjekter for utbygging, etter at reguleringsplanen er vedtatt.</p>
2.16	18.09.24	Innlandet Travforbund – Biri Trav As	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Er godt fornøyd med planforslaget, men har likevel noen innspill. Ønsker støyskjerm mellom Vismunda og den nye rundkjøringen til Biri, for å sikre hestevelferden. Eksisterende støyvoll er tatt bort.</p> <p>2. Rettstrekningen som benyttes til trening av hester, brukes også mye av barn som rir. Trafikksikkerhet og hesteverd henger sammen med sikkerhet til ridende barn, herunder barn med spesielle behov. Støyskjerming mot E6 er derfor svært ønskelig.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Det er regulert inn en støyskjerm med høyde 0,8 m over vegbanen på strekningen mellom Vismunda og Paradisvegen 13, nord for travbanen.</p> <p>2. Tatt til orientering. Det er regulert inn en støyskjerm 0,8 meter over vegbanen fra Vismunda og Paradisvegen 13, nord for travbanen.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2.17	18.09.24	Moelv Idé og Næringsforum v/ John Retzius	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <ol style="list-style-type: none"> Ønsker at alternativ 2 realiseres. Det forventes at ny E6 blir bygget før nytt Mjøssykehus, og at ansvarlige myndigheter involveres for å unngå en uakseptabel situasjon ved at nytt sykehus etableres før ny veg. Det bes om at beregnet samfunnsnytte, hvor nytt sykehus inngår i beregningene, legges frem og synliggjøres. Det er først da en får den reelle samfunnsnytt for prosjektet. Avlastningsveg for E6-trafikken må sikres, slik at anleggsgjennomføringen kan gjennomføres uten store trafikklekkasjer til sideveisnett. Nye Veier bør løse dette ved å bidra til etablering av adkomstveien som planlegges til Mjøssykehuset. Selv om alternativ 2 vil passere mellom to av gravrøysene, vil det åpne for mulige kompensierende tiltak som vil sikre et videre vern av kulturminnene og tilgjengeliggjøre dem i en langt større grad for allmenheten. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til orientering. Tatt til orientering. Det er fordelaktig om ny E6 bygges før nytt sykehus. For å kunne bygge ny E6, må reguleringsplanen i første omgang vedtas i kommunene, før Nye Veier kan prioritere prosjektet for utbygging. Tatt til orientering. I fagnotat Nytt Mjøssykehus er det gjort beregninger av netto nytte for prosjektet, dersom det også inkluderer nytt Mjøssykehus. Netto nytte blir bedre dersom nytt Mjøssykehus inkluderes i beregningene, men det kan ikke legges til grunn i reguleringsplanens formelle beregninger grunnet forhold i plan- og bygningsloven om hva som kan inngå. Tatt til orientering. Ved anleggsgjennomføring planlegges det for at E6-trafikken kan fortsette å kjøre på E6. Unntaket gjelder en omkjøring i Biri ved Skumsrudvegen og Industrivegen. Tatt til orientering. Tilgjengeliggjøring er implementert i planforslaget gjennom krav om etablering av stiforbindelse.
2.18	19.09.24	Biri Næringsforening v/ Siw Bruun de Neergaard	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <ol style="list-style-type: none"> Er bekymret for konsekvensene av at så mange hus på Biri-siden forsvinner som følge av alternativ 2. Påpeker at nordre alternativ har langt færre negative konsekvenser for bomiljø. Ønsker at løsninger for myke trafikanter og lokaltrafikk er på plass før E6 legges midlertidig om via Skumsrudvegen og Industrivegen. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til orientering. Når ny firefelts E6 skal etableres, vil det medføre behov for større plass. Konsekvensene av nytt veianlegg vil blant annet være at boliger må innløses. Tatt til orientering. Tatt til orientering. Løsning for myke trafikanter og adkomst for boliger langs Industrivegen/Skumsrudvegen vil sikres før strekningen brukes som omkjøringsveg for E6-trafikken i midlertidig periode.

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2.19	19.09.24	Kristoffer Bergum	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Reguleringsplanen må omfatte strekningen helt til Roterud, iht slik det ble varslet.</p> <p>2. Støytiltak som tidligere er utført knyttet til arbeidet med utvidet vei mellom Sembshagan og Roterud, er ikke basert på fartsgrense 110 km/t.</p> <p>3. Gang- og sykkelveg må bygges sammenhengende fra Mjøsbrua til Vingrom før byggestart for ny E6.</p> <p>4. Viltgjerde må settes opp helt til Roterud.</p> <p>5. Mjøsbrualternativet må utformes slik at en sikrer god trafikkflyt, og slipper omkjøring på fylkesvei.</p>	<p>1. Ikke tatt til følge. Det er godkjent fravik på å kunne kjøre 100 km/t på eksisterende firefeltsveg mellom Svenes og Roterud. Det er derfor ikke behov for tiltak på strekningen, og dermed heller ikke inngå i reguleringsplanen.</p> <p>2. Tatt til orientering. Planlagt fartsgrense er 100 km/t.</p> <p>3. Tatt til orientering. Det vises til tilleggsnotat gang- og sykkel. Eriksrudvegen vil få vesentlig redusert trafikkmengde i fremtidig situasjon, og vil dermed være godt egnet til gange og sykkel. E6 Moelv-Roterud fører ikke til økt trafikk på Birivegen, og utløser derfor ikke behov for gang- og sykkelveitiltak langs strekningen.</p> <p>4. Tatt til følge. Reguleringsplanen sikrer at det etableres sammenhengende viltgjerde helt til opprinnelig plangrense på Roterud.</p> <p>5. Tatt til orientering. God trafikkflyt har vært viktig i utforming av prosjektet. Ved anleggsgjennomføring vil E6-trafikken fortsatt kunne kjøre på E6, med unntak av strekningen fra Skumsrudvegen – over Vismunda, her blir det omkjøring via Industrivegen.</p>

2.20	19.09.24	Moelven Mjøsbruket AS	<p>Merknaden er kommet inn via merknadsportal.</p> <p>1. Planforslaget berører i stor grad Moelven Mjøsbruket sin virksomhet, og de vil få betydelige driftsforstyrrelser under den planlagte anleggsperioden.</p> <p>2. Det er ca. 40 lastebiler som kjører inn/ut av anlegget per dag, i tillegg til ca. 40 personbiler. I merknaden forklares produksjonen og prosessen ved tømmeret, og lagringsbehovet og logistikken tydeliggjøres.</p> <p>3. Det må innarbeides rekkefølgebestemmelse som sikrer at anleggsområdet inne på Mjøsbruket ikke kan tas i bruk før det er opparbeidet alternativt lagringsområde for tømmer.</p> <p>4. Det må sikres gjennom bestemmelsene at anleggsområde inne på Mjøsbruket ikke beslaglegges lengre enn det som er absolutt nødvendig. Dette med hensyn til kostnader.</p> <p>5. Det må utarbeides en bestemmelse som sikrer oppsetting av fysisk sikring mot tømmeret, slik at ikke tømmeret ruller inn i anleggsområdet.</p> <p>6. Det må sikres en rekkefølgebestemmelse om at byggherre må sette opp ny varig skjerming senest før ny E6 åpner for trafikk. Skjerming må gjøres mellom E6 og tømmerlagringen.</p> <p>7. Det må lages en bestemmelse som sikrer at Moelven Mjøsbruket er sikret tilgang til vanningsvann i etablert lagune, eller på annen måte, både i midlertidig og permanent situasjon.</p> <p>8. Ønsker at det reguleres inn varig rundkjøring dimensjonert for modulvogntog i krysset Skumsrudvegen x Industrivegen.</p> <p>9. Det må sikres tilstrekkelig areal langs Industrivegen for ventende modulvogntog, slik at ikke trafikken på omlagt E6 må vente.</p> <p>10. Trafikk fra Mjøsbruket må få mulighet til å kjøre sørover. Det må derfor etableres en rundkjøring nord for Mjøsbruket, som sikrer at kjøretøy får snudd. Bestemmelsene må sikre at denne er på plass før trafikken legges om Industrivegen. Bestemmelsen må utformes slik</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til orientering.</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Planbestemmelsene er ikke revidert iht merknaden. Før området kan tas i bruk som anleggsområde må imidlertid området klargjøres for midlertidig anleggsområde, og flytting av tømmer vil være aktuelt i den forbindelse.</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Planbestemmelsene er ikke revidert iht merknaden, men muligheten for midlertidig omkjøring via Industrivegen og bruk av anleggsområdet på Mjøsbruket, er en mulighet i planen nettopp for å redusere anleggstiden på bygging av strekningen forbi Svennesvollene og bru over Vismunda. Bestemmelsene sikrer imidlertid at området istandsettes innen en gitt tid etter at anleggsarbeidet på E6 er ferdig.</p> <p>5. Tatt til orientering. Regelverket rundt anleggsgjennomføring vil ivareta behovet for nødvendig sikring.</p> <p>6. Ikke tatt til følge. Det planlegges ikke for ny skjerm i dette området, men skråning med annen vegggrunn vil istandsettes iht bestemmelsene og estetisk prosjektplan. Vegetasjon som vokser opp vil dermed kunne fungere som en skjerm i fremtidig situasjon. Skjermingsbehovet, slik det er forstått gjennom dialog, handler om at vanningsanlegget ikke skal påvirke kjørebanen. Det er vurdert at risikoen er svært lav for at vann på kjørebanen har store negative konsekvenser, da vanning av tømmer skjer i perioden mai til september.</p> <p>7. Tatt til følge. Planbestemmelsene er supplert med føringer om at anleggsperioden ikke skal påvirke driften av området gjennom frafall av vann- og avløp.</p> <p>8. Tatt til følge.</p> <p>9. Tatt til følge. Det er utarbeidet forslag til løsning for midlertidig situasjon ved en eventuell omkjøring via Industrivegen. Se planbeskrivelsen for mer detaljer. Plankartet er utvidet for å sikre at foreslått løsning kan etableres.</p> <p>10. Tatt til følge. Anleggsområdet nord for Vismunda er utvidet for å kunne sikre etablering av en midlertidig rundkjøring som muliggjør trafikk fra Mjøsbruket og sørover. Se planbeskrivelsen for skisse av foreslått kjøremønster i mulig midlertidig situasjon.</p>
------	----------	-----------------------	---	--

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
			<p>at den fanger opp at det skal være mulig å bruke rundkjøringen for det som er maksimal tillatt vogntog / tømmerbil størrelse på tidspunktet anlegget pågår.</p> <p>11. Det må inn rekkefølgekrav om sensorstyrt lysregulering for utkjøring fra eiendommen, før trafikken fra E6 legges om.</p> <p>12. Det må inn en rekkefølgebestemmelse som sikrer at det legges til rette for at myke trafikanter kan komme frem til Mjøsbruket, før Industrivegen tas i bruk som omkjøringsveg.</p> <p>13. Det må inn en byggegrense mot E6 på 15 meter.</p> <p>14. Det må kreves at både ny og midlertidig bru over Vismunda bygges bredere og høyere enn dagens bru, av hensyn til ispropper som oppstår under eksisterende bru.</p>	<p>11. Tatt til orientering. Planforslaget viser mulig omlegging av kjøremønster i industrivegen dersom denne benyttes til omkjøringsveg. I foreslått løsning er det ikke tatt inn lysregulering, men det er likevel noe som kan bli aktuelt ved anleggsgjennomføringen. Behov for lysregulering avgjøres og vurderes nærmere i forbindelse med byggeplan, og inngår ikke i reguleringsplanen.</p> <p>12. Tatt til orientering. Fremkommelighet for gående og syklende skal opprettholdes i anleggsfasen, og trygg skolevei skal sikres. Dette er sikret gjennom bestemmelsene.</p> <p>13. Tatt til orientering. Byggegrense er lagt i formåls grensa for å kunne utnytte området best mulig. Byggegrense mot E6 varierer, men vil være over 15 meter. Formåls grense og byggegrense avgrenses av Lagunen (BSV) som renner forbi Mjøsbruket.</p> <p>14. Tatt til orientering. Midlertidig og ny bru bygges iht. gjeldende krav. Krav til ny bru er at den skal sikres mot flom og isgang.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
2.21	27.09.24	Forum for natur og friluftsliv Innlandet	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. FNF er betenkt den negative påvirkningen tiltaket har på natur, landskap, friluftsliv og rekreasjonsområder, gitt overordnede mål knyttet til miljø og klima.</p> <p>2. Kommunene må ta et stort ansvar for å minimere negative konsekvenser av tiltaket, både i midlertidig og permanent situasjon.</p> <p>3. Uansett hvilket alternativ som velges, påpeker Forum for natur og friluftsliv at det er uheldige konsekvenser for natur og friluftsliv.</p> <p>4. Kommunene må sikre at viktige natur- og friluftsområder blir offentlig tilgjengelige. Området mellom Skulhusodden og Biri Bruk og Moavika nevnes. Revegetering og utvikling av grønne lunger bør inn som avbøtende tiltak.</p> <p>5. Ønsker at støyskjerming i større grad blir vurdert på ny Mjøsbru, samt for å skåne natur- og friluftsområder. Moskogen og Steinsodden må bevares som et stille område, inkludert rekreasjonsområder langs Mjøsa, mellom Moelv – Biri.</p> <p>6. Ser ingen helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen Redalen – Moelv – Biri. Det bør inn en bestemmelse som sikrer tilrettelegging for syklende, eventuelt trafikkbegrensende tiltak, langs Eriksrudvegen.</p> <p>7. Savner omtale av Mjøstråkk, som er skiltet sykkelrute rundt Mjøsa, i Fagrapport friluftsliv, by og bygdeliv.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til orientering.</p> <p>3. Tatt til orientering.</p> <p>4. Tatt til orientering. Området er regulert til offentlig friområde. Det er satt bestemmelser til blant annet revegetering.</p> <p>5. Delvis tatt til følge. Det er regulert støyskjermer der det iht. gjeldende regelverk er påvist behov. Det reguleres ikke støyskjerming på ny Mjøsbru. Det er regulert støyskjerm mot Kremmerodden og støyskjerm mot Fjordheim. Det vises til tilleggsnotat friluftsliv for nærmere vurdering av støyskjermingseffekter mot friluftsområder.</p> <p>6. Tatt til orientering. E6 Moelv – Roterud medfører svært redusert trafikkmengde på Eriksrudvegen i fremtidig situasjon. Det er vist til forslag for alternativ oppmerking av vegen for å ytterligere tilrettelegge for fremkommelighet for gående og syklende. Sammen med at dagens Mjøsbru tilrettelegges for myke trafikanter, vil det i fremtidig situasjon være vesentlig bedre å ferdes mellom Biri og Moelv for gående og syklende, enn det er i dagens situasjon.</p> <p>7. Tatt til følge. Mjøstråkk er omtalt under kap. 8.3.2 Friluftsliv/by og bygdeliv i planbeskrivelsen.</p>

B. Merknader til planforslaget etter offentlig ettersyn

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
3		Høringsinstanser		
3.1	29.07.24	Norsk Maritimt Museum	Merknaden er kommet inn via e-post. 1. Det ble i 2020 gjennomført en arkeologisk undersøkelse av vann- og strandområdene i planområdet. Det ble ikke påvist freda eller verna kulturminner. Undersøkelsesplikten i henhold til kulturminnelovens § 9 er oppfylt for disse områdene. NMM har ingen merknad til detaljreguleringsplanforslaget.	1. Tatt til orientering.

3.2	11.09.24	Statens vegvesen – Merknad til Gjøvik kommune	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. Innsigelse: Innsigelse til rundkjøring på rv. 4 i alt. 2. Løsningen mangler godkjent fravik og er i strid med veinormalene.</p> <p>2. Innsigelse: Innsigelse til mangelfull utredning av konsekvenser for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer, ut fra kravene i plan- og bygningsloven (pbl.). Innsigelsen kan løses på tilsvarende måte som i planprosessen for E6 Roterud-Storhove, med supplerende trafikkprognoser. Prognosene må gjøre rede for en situasjon med utbygd Roterud-Storhove med bom, og vise trafikklekkasje til fv. 213 for hele bompengerperioden for Roterud-Storhove. Det må også redegjøres for en situasjon med utbygd Roterud-Storhove med bom og samtidig anleggsperiode for Moelv-Roterud. Dette vil vi måtte komme nærmere tilbake til i den videre prosessen.</p> <p>3. Krysset rv.4 x Hanssveavegen: Konsekvenser for trafiksikkerheten i krysset er hverken utredet eller omtalt i planmaterialet. Statens vegvesen støtter vedtaket i Gjøvik kommune om at det skal utredes trafiksikkerhetstiltak for kryssområdet. Vi forutsetter at nye utredninger vil bli lagt ut på (begrenset) høring.</p> <p>4. Kollektiv: Statens vegvesen legger til grunn at funksjonene knyttet til kollektivtilbudet opprettholdes gjennom hele anleggsperioden, frem til permanente løsninger er på plass før ny E6 tas i bruk. I dette inngår å sikre fremkommelighet og trafiksikre løsninger for gående, syklende og reisende med kollektiv, og sykkelparkering.</p> <p>5. Kontrollstasjon, pendlerparkering og rasteplass: Vi legger til grunn at funksjonene opprettholdes gjennom hele anleggsperioden, frem til permanente løsninger er på plass senest 1,5 år etter at ny E6 er åpnet. I dette inngår å ivareta fremkommelighet og trafiksikre løsninger for gående, syklende og reisende med kollektiv.</p> <p>6. Kontrollstasjon: Statens vegvesen forutsetter at krysset med fv. 2538 Paradisvegen er fremkommelig også for modulvogntog, der kjøremåte A legges til grunn. Om nødvendig må reguleringsplanen justeres for å sikre dette. Nødvendig innskilting fra E6 i begge kjøreretninger skal på plass.</p> <p>7. Vi legger videre til grunn at rekkefølgekravene justeres i tråd med våre forutsetninger over, bl.a. må det innarbeides nytt rekkefølgekrav som sikrer etablering av kontrollstasjon.</p> <p>8. Vi forutsetter at betegnelsen kontrollplass tas ut av planbeskrivelse og reguleringsbestemmelser, og erstattes av korrekt betegnelse mindre kontrollstasjon.</p>	<p>1. Tatt til følge. Fraviksknad er sendt og godkjent. Innsigelsen er løst.</p> <p>2. Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat trafikk som svarer ut innsigelsen, og som er oversendt Statens vegvesen. Det konkluderes i anbefalingen med at «det foreslås ingen endringer av planforslaget. Det anbefales å følge opp trafikkutviklingen i de to trafikkellepunktene på fv. 213 Moelv nord og Søre Ål i forbindelse med anleggsgjennomføringen på E6 Moelv-Roterud.»</p> <p>3. Tatt til følge. Konsekvenser for krysset rv. 4 x Hanssveavegen er omtalt i tilleggsnotat trafikk. Tilleggsnotatet er oversendt Statens vegvesen.</p> <p>4. Tatt til følge. Bestemmelsene ivaretar allerede hensyn til kollektivtilbud, gange og sykkel, men er supplert med også å ivareta behovet for pendlerparkering. Det er også sikret at «Fremkommelighet for gående og syklende skal opprettholdes i anleggsfasen, og trygg skolevei må sikres. Adkomst til berørte eiendommer må ivaretas i anleggsperioden. Det skal sikres en midlertidig kollektivløsning i anleggsperioden.</p> <p>5. Tatt til følge. Bestemmelsene er supplert med en ordlyd som ivaretar <i>funksjonene</i> også i anleggsperioden. Eksisterende rasteplass benyttes også til kontroll av større kjøretøy. Se også utsvar i pkt. 4.</p> <p>6. Tatt til følge. Innkjøring til kontrollstasjon ivaretar fremkommelighet for modulvogntog med kjøremåte A. Dette er også illustrert i planbeskrivelsen.</p> <p>7. Tatt til følge.</p> <p>8. Tatt til følge. Omtale i bestemmelser og planbeskrivelse er endret iht merknad.</p>
-----	----------	---	--	--

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
			<p>9. Rasteplassstrategien er oppfylt for både E6 og rv. 4. Vi mener det kunne vært lagt ned noe mer arbeid med å utrede alternative plasseringer med større attraktivitet, f.eks. mot Mjøsa. Vurdert ut fra kvalitetskravene til hovedrasteplasser vil rasteplassen være lite attraktiv med plassering tett på E6 og fv. 2538, plassen vil være lite synlig fra E6, og har ikke direkte adkomst fra E6. Statens vegvesen forutsetter at det vil være mulig å skilte til rasteplassen fra E6.</p> <p>10. Konsekvenser for kollektivtrafikk er gjort rede for i Fagrapport trafikkutredning, der dagens situasjon legges til grunn, med henvisning til Utredningsinstruksen. Vi vil gjøre oppmerksom på at Utredningsinstruksen ikke gjelder når det i lov er fastsatt særskilte regler, slik som f.eks. plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Det er derfor utredningskravene i pbl. som er førende for planarbeidet, og ikke Utredningsforskriften. Etter forskrift om offentlig vei skal arealbruk og veifunksjoner vurderes i et 20-års perspektiv, og trafikkutvikling kartlegges for alle trafikantergrupper.</p> <p>11. For å kompensere for ulempene med et dårligere kollektivtilbud, anbefaler vi at holdeplass langs fv. 2538 Paradisvegen reguleres inn i planen. Dette vil muliggjøre fremtidig overgang mellom lokalbuss og buss langs E6. Vi mener det er viktig å få dette på plass i denne planen, for å se adkomst til holdeplassen i sammenheng med andre funksjoner og gangforbindelser i dette området.</p> <p>12. Vi mener at to saktegående kjøretøy må ha plass til å møtes på eksisterende Mjøsbru. Vår anbefaling er derfor inntrukken kantlinje med sykling på bred skulder. Løsningen for gående forblir som i dag, fysisk adskilt fra kjørebane med rekkverk. Vi vil understreke at løsningen må kunne tilpasses trafikkregler og veinormaler, koblet til både oppmerking og skilting.</p> <p>13. Statens vegvesen støtter Gjøvik kommunes forslag til alternative reguleringsbestemmelser.</p>	<p>9. Tatt til orientering. I planprosessen har alternative plasseringer av rasteplassen blitt vurdert. Sambruk, tilkomst til kollektiv og servicefunksjoner og arealeffektivitet har vært viktige kriterier ved valg av plassering. Tilkomst er tilrettelagt via nytt kryss i Biri. Det er også gangadkomst til Biri båthavn og andre servicefunksjoner fra rasteplassen. Skilting ivaretas gjennom egen skiltplan.</p> <p>10. Tatt til orientering. Det er vurdert at henvisning til utredningsinstruksen ikke nødvendigvis gjør utredningen i konflikt med plan- og bygningsloven. Veien er planlagt med et 20-års perspektiv, og forskrift om offentlig vei er dermed ivaretatt.</p> <p>11. Tatt til følge. I tilleggsnotat kollektiv er merknaden svart ut. Det reguleres inn holdeplass for lokalbuss på brua over E6 i Biri, inkludert rekkefølgekrav til opparbeidelse. Løsningen er diskutert med SVV, Gjøvik kommune og Innlandet fylkeskommune. Det reguleres én holdeplass tilpasset større busser.</p> <p>12. Tatt til følge. Oppmerkingen av eksisterende Mjøsbru er revidert, og legger opp til en bedre løsning for myke trafikanter og saktegående trafikk. Det vises til utsvaret i tilleggsnotat gang- og sykkel for forslag til oppmerking.</p> <p>13. Tatt til orientering. Se utsvaret av merknad fra Gjøvik kommune i dette dokumentet.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
3.3	12.09.24	Statens vegvesen – Merknad til Ringsaker kommune	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. Innsigelse: Innsigelse til mangelfull utredning av konsekvenser for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer, ut fra kravene i plan- og bygningsloven (pbl.). Innsigelsen kan løses på tilsvarende måte som i planprosessen for E6 Roterud-Storhove, med supplerende trafikkprognoser. Prognosene må gjøre rede for en situasjon med utbygd Roterud-Storhove med bom, og vise trafikklekkasje til fv. 213 for hele bompengerperioden for Roterud-Storhove. Det må også redegjøres for en situasjon med utbygd Roterud-Storhove med bom og samtidig anleggsperiode for Moelv-Roterud. Dette vil vi måtte komme nærmere tilbake til i den videre prosessen.</p> <p>2. Vi anbefaler alternativ løsning for gående og syklende på dagens Mjøsbru, i tråd med gjeldende veinormaler, inkl. regelverk for skilt og oppmerking. Vår anbefaling er inntrukken kantlinje med sykling på bred skulder. Løsningen for gående forblir som i dag, fysisk adskilt fra kjørebane med rekkverk.</p> <p>3. I planmaterialet er det nevnt fare for snikkjøring over brua. I tillegg til god skilting, anbefaler vi at det sees på utforming/forbindelser til lokalvei på hver side av brua for å forhindre lokaltrafikk på brua.</p> <p>4. Planbestemmelser for alternativ 1 og 2 bør være samsvar. Rekkefølgebestemmelse i alternativ 1 punkt 6.2.3 står det: <i>Gang- og sykkelveier og fortau vist på plankartet, med unntak av o_GS4, skal opparbeides før ny E6 tas i bruk.</i> Mens rekkefølgebestemmelse for alternativ 2 står det <i>Gang- og sykkelveier opparbeides innen ny E6 tas i bruk.</i></p>	<p>1. Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat trafikk som svarer ut merknaden.</p> <p>2. Tatt til følge. Oppmerkingen av eksisterende Mjøsbru er revidert, og legger opp til en bedre løsning for myke trafikanter og saktegående trafikk. Dette er videre omtalt i tilleggsnotat gang- og sykkel.</p> <p>3. Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat gang- og sykkel som svarer ut merknaden.</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Det er ingen fortau i Ringsaker alternativ 2, derfor er ikke fortau nevnt i bestemmelsene for det alternativet. Det er imidlertid ikke aktuelt å inkludere o_GS4 inn i rekkefølgekravet for Alternativ 1.</p>
3.4	18.09.24	Bane NOR	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. Planforslaget berører ikke eksisterende eller planlagt jernbane, og Bane NOR har derfor ingen merknader.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p>
3.5	18.09.24	Mattilsynet	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. Vi registrerer at det er laget bestemmelser for å sikre riktig håndtering av fremmede arter, men savner bestemmelser som hindre spredning av plantesykdommer og floghavre.</p> <p>2. Vi registrerer at det skal legges til rette slik at fiskevandring blir ivaretatt i elver og bekker. Vi minner også om at det må tas hensyn til fiskevelferden der det er fare for endringer i vannkvaliteten i form av slam og partikler i anleggsperioden.</p> <p>3. Angående fiskesykdommer savner vi bestemmelser som skal ivareta kravene til å hindre spredning av fiskesykdommer ved anleggsarbeid. Det kan for eksempel være krav til rengjøring av utstyr som brukes i og i nærheten av vassdrag.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Hensynet til plantesykdommer og floghavre er dekket gjennom matjordplanen, som er gjort juridisk bindende.</p> <p>2. Tatt til orientering. Dette vil inngå i Plan for miljøoppfølging, og ivaretas på den måten.</p> <p>3. Tatt til følge. Dette blir dekket i Plan for miljøoppfølging. Bestemmelsene er også supplert med krav til desinfisering av utstyr som flyttes mellom vassdrag, for å unngå spredning av fiskesykdommer.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
3.6	18.09.24	Miljørettet helsevern	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. Vi anbefaler at støyskjermende tiltak etableres så tidlig som mulig, og helst før anleggsstart, slik at omgivelsene også skjerms i størst mulig grad mot bygge- og anleggsstøy.</p> <p>2. Dersom området vil medføre luftforurensning (bygge- anleggsvirksomhet, veitrafikk) som overstiger de anbefalte grenseverdiene i retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T1520), bør det derfor tas særlig hensyn i planleggingen.</p> <p>3. Tilgjengelighet på grønne arealer og rekreasjonsområder er viktig for befolkningens helse og trivsel, og det er viktig at disse hensynene tas med i en helhetsvurdering i den videre planleggingen.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Det er også ambisjonen at støyskjermingen skal på plass så tidlig som mulig. På grunn av anleggsgjennomføringen er det imidlertid ikke like enkelt å få til i praksis. Det er sikret i bestemmelsene at lokale støyreducerende tiltak, samt permanente langsgående støyreducerende tiltak, skal være ferdig etablert før E6 tas i bruk.</p> <p>2. Tatt til orientering. Retningslinjene i T-1520 vil følges i anleggsgjennomføringen. Det er ikke områder i planforslaget som overskrider grenseverdiene i T-1520.</p> <p>3. Tatt til orientering. Tilgang på friluftsområder er ivaretatt gjennom planforslaget. Planforslaget sikrer fremkommelighet til de viktigste friluftsområdene langs Mjøsa, samt støyskjerming av flere rekreasjonsarealer. Konsekvenser for friluftsliv fremkommer av fagrapport Friluftsliv, by- og bygdeliv.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
3.7	19.09.24	Direktoratet for mineralforvaltning	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. DMF vurderer at adkomst til Sembshagen masseuttak er ivaretatt ved at kulverten beholdes og er vist i plankartet.</p> <p>2. For vurdering av konsekvenser for Syverstuberget, i fagrapport naturressurs, går det frem at forekomsten har lokal betydning, men at verdien i fagrapporten er vurdert til å være ubetydelig fordi hele ressursen er regulert til andre formål og at utnyttelse av ressursen er ikke mulig i dagens situasjon. Selv om forekomsten er juridisk utilgjengelig og vanskelig å hente ut på grunn av at den er delvis nedbygd, kan ressursen i seg selv likevel fortsatt ha en større verdi. Det er tidligere foregått uttak i forekomsten. Dersom ressursene er ferdig utdrevet kan det legges til grunn for å senke verdien. DMF kan ikke se at fagrapporten behandler spørsmålet om det er gjenværende ressurser i forekomsten.</p> <p>3. I tabell 4-4 er M6 Syverstuberget kategorisert som naturstein. Riktig kategori er knust fjell (pukk).</p> <p>4. DMF sin generelle anbefaling er at området hvor det skal drives uttak av masser (Skulhusberget alternativ 1) reguleres til arealformålet råstoffutvinning, også ettersom det er uklart hvor lenge området skal brukes som masseuttak.</p> <p>5. Det er ønskelig at det gjøres rede for forventet varighet av uttaket innenfor området.</p> <p>6. Samlet uttak på mer enn 10 000 m³ masse krever konsesjon før drift kan starte, jf. mineralloven § 43. Drift, sikring og avslutning av masseuttak blir regulert av mineralloven med forskrifter og gjennom eventuelle vilkår satt av DMF.</p> <p>7. DMF mener ordlyden i andre avsnitt for bestemmelse §5.5 bør endres til: «Før oppstart av uttak skal det foreligge driftskonsesjon etter mineralloven.»</p> <p>8. DMF råder til at det blir utformet bestemmelser som krever at uttaksområdet alltid er forsvarlig sikret, for eksempel: «Uttaksområdet skal til enhver tid være forsvarlig sikret.»</p> <p>9. Hvis det er behov for skjerming av uttaket, må dette skje innenfor området som er avsatt til uttak.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Det følger av tabell 6-29 i SVV håndbok V712 at mineralforekomster i form av puk og grus minst må være oppført som viktig for å gi "Noe verdi". Ressursen står oppført med lokal betydning, som gir "Noe verdi" for mineralressurser, men ikke for puk og grus (se nederste rader). Ut ifra det ovennevnte vurderes det ikke riktig å endre verdien fra "Ubetydelig verdi" til "Noe verdi".</p> <p>3. Tatt til orientering. Endring av kategori til knust fjell påvirker ikke vurderingen eller anbefalingene i fagrapport naturressurs.</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Området er regulert til masseuttak gjennom bestemmelsesområde #6, i tillegg til midlertidig anleggsområde, da uttaket skal gjøres i forbindelse med utbyggingen av regulert strekning Molev-Roterud. Rekkefølgebestemmelsene tilsier at alle berørte områder skal være istandsatt senest 1,5 år etter anleggsperioden. Det samme vil dermed gjelde for masseuttaket.</p> <p>5. Tatt til følge. Forventet varighet for masseuttaket ses i sammenheng med anleggsgjennomføringen for E6 Moelv – Roterud. Forventet anleggsperiode for veiprojektet er anslått å være 3-5 år. Masseuttaket vil være tilsvarende. Dette er presisert i planbeskrivelsen. Det er sikret i rekkefølgebestemmelsene at alle berørte arealer skal istandsettes senest 1,5 år etter at E6 er tatt i bruk.</p> <p>6. Tatt til orientering. I alternativ 1 er det beregnet et uttak på 550 000 m³ masse, og krav om konsesjonssøknad vil dermed inntreffe. Eventuell konsesjon søkes etter at reguleringsplanen er vedtatt.</p> <p>7. Tatt til følge. Ordlyden i bestemmelsen er endret i tråd med merknaden.</p> <p>8. Tatt til følge. Bestemmelsene til området for midlertidig masseuttak er supplert med føring om at uttaksområdet til enhver tid skal være forsvarlig sikret.</p> <p>9. Tatt til orientering. Gjennom krav til innhold i driftsplanen skal det vises hvordan og hvor området skal skjermes. Skjerming skal opparbeides innenfor området som er avsatt til uttak.</p>

NR	DATO	AVSENDER	SAMMENDRAG AV MERKNADEN	KOMMENTAR
3.8	19.09.24	Helse Sør-Øst RHF	<p>Merknaden er kommet inn via medvirkningsportal.</p> <p>1. Helse Sør-Øst RHF støtter anbefalingen av alternativ 2 som løsning for ny E6 Moelv – Roterud.</p> <p>2. Helse Sør-Øst RHF støtter anbefalingen om at E6-prosjektet bygges før sykehuset tas i bruk. For sykehuset er sikkerhet og beredskap viktigste årsak til at E6 må bygges først.</p> <p>3. Helse Sør-Øst RHF mener at Nye Veier må planlegge og bygge veisystemet i planforslaget slik at det ikke kreves ytterligere ombygginger for å tilpasse adkomst til sykehusets tomt, blant annet slik at Kastbakkvegen med forlengelse (eksisterende E6-trasé) og tilhørende systemer for gang- og sykkeltrafikk, bygges for 200-årsflom og dimensjoneres for forbikjøring av utrykningskjøretøy.</p> <p>4. Helse Sør-Øst RHF mener at Nye Veier må planlegge og bygge veisystemet i planforslaget slik at det ikke kreves ytterligere ombygginger for å tilpasse adkomst til sykehusets tomt, blant annet slik at ny bru over Moelva (for Kastbakkvegen) planlegges og bygges slik at den er beregnet for trafikklasten et nytt sykehus vil medføre.</p> <p>5. For anleggsperioden og midlertidige løsninger mener Helse Sør-Øst RHF at Nye Veier må sørge for hensiktsmessig avkjøring fra E6 til sykehustomten. Helse Sør-Øst RHF mener at en rundkjøring på E6 mellom Moelvtunellen og Mjøsbrua vil være en slik løsning.</p> <p>6. Helse Sør-Øst RHF mener at planområdet for E6 Moelv – Roterud må utvides slik at rundkjøring sør for Moelvkrysset planlegges og bygges for å ivareta trafikkbelastningen et nytt sykehus vil medføre.</p> <p>7. Helse Sør-Øst RHF presiserer at ny helhetlig, adkomstløsning til sykehustomten er viktig for gjennomføringen av sykehusprosjektet «Videreutvikling av Sykehuset Innlandet».</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til orientering.</p> <p>3. Tatt til følge. E6 er hevet, slik at Helse Sør-Øst har mulighet til å bygge Kastbakkvegen over 200-årsflom, i kryssingen med E6. E6 Moelv-Roterud er dermed ikke til hinder for at Helse Sør-Øst kan sikre adkomst til nytt sykehus over 200-årsflom. Kastbakkvegen i alternativ 1 er planlagt som en H2-vei, med den hensikt å sikre mulighet for lokaltrafikk til/fra sykehuset i fremtidig situasjon. I alternativ 2 videreføres dagens E6, uten ytterligere tiltak enn heving av ny E6 for å sikre sykehusets muligheter for å sikre fremkommelighet over 200-årsflom.</p> <p>4. Tatt til orientering. Eksisterende bru over Moelva har ikke E6-prosjektet behov for å bytte. Prosjektet baserer seg på gjenbruk av brua, men reguleringsplanen åpner for at ny bru kan etableres. Dersom sykehuset har behov for ny bru, er dette noe som må bekostes av sykehuset.</p> <p>5. Ikke tatt til følge. Helse Sør-Øst må selv sikre hensiktsmessig avkjøring til sykehustomten, både i midlertidig periode og i permanent situasjon for sykehuset. Dersom Mjøssykehuset bygges før ny E6, vil E6 måtte hensynta eksisterende situasjon i en anleggsperiode. Nye Veier har imidlertid bistått sykehuset med fraviksknåd for en midlertidig rundkjøring som nevnt i merknaden.</p> <p>6. Ikke tatt til følge. Trafikkberegningene viser at bygging av ny E6 ikke utløser behov for å bygge om rundkjøringen i Moelvkrysset. Dersom nytt sykehus gir økt trafikkbelastning i Moelvkrysset, og dermed behov for tiltak, må det reguleres og bygges av Mjøssykehuset.</p> <p>7. Tatt til orientering. Ny E6 Moelv – Roterud er ikke til hinder for at Mjøssykehuset kan etablere og planlegge for en helhetlig adkomstløsning via Kastbakkvegen/ Moskogen.</p>

3.9	19.09.24 Statsforvalter i Innlandet	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <ol style="list-style-type: none">Innsigelse: Manglende tilrettelegging for kollektivløsning ved Mjøsbrua. Det vises til at infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikken ikke er prioritert i planleggingen og det ikke er utredet om behovet for økt transportkapasitet kan dekkes gjennom et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange.Innsigelse: Manglende vurdering av mulighet for forlenget kulvert i Moelv i alternativ 1. Vi etterlyser en nærmere vurdering av virkninger for Moelv og for de bolig- og nærområdene som blir direkte berørt. Vi forutsetter også at det gjøres en vurdering av hvordan en forlenget kulvert kan bidra positivt til en god kobling mellom Moelv sentrum og Mjøsa.Innsigelse: Valg av løsning for ilandføring av bru på Moelvsida, med utfylling i Mjøsa for alternativ 2. Det må utredes alternative løsninger som har mindre negative konsekvenser. Vi kan ikke se at det tidligere har vært vurdert å sette Alternativ 2 opp på pilerer fremfor å fylle ut i Mjøsa, og da heller ikke hvilken kostnad eller konsekvenser et slikt tiltak vil få fremfor utfylling i Mjøsa.Innsigelse: 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.Innsigelse: Manglende kunnskapsgrunnlag på at avsatte arealer er store nok til å gjennomføre reetablering av naturlig innsjøbunn og at slike tiltak er gjennomførbare. E6 går allerede tett på Mjøsa i dag, og dagens strandsone er homogen og uten noe særlig kantvegetasjon. Vi mener det sør for Kremmerodden er et potensiale for forbedring, og at det må reetableres en strandsone med større grad av variasjon.Innsigelse: Mangelfull skjerming av støy i verneområde. Det vises til planbestemmelse om støy i naturreservat som er angitt fra 1. mars til 31. mai. Statsforvalter mener at 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.Innsigelse: Beslag av dyrka jord er økt betydelig fra kommunedelplanen, og vurdering av løsninger for redusert beslag er ikke tilstrekkelig. Det etterspørres en vurdering av om arealet regulert	<ol style="list-style-type: none">Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat for kollektiv som svarer ut denne innsigelsen. Utredningen synliggjør hvordan prosjektet har tilrettelagt for kollektivløsninger gjennom plassering av nytt kollektivpunkt i Biri, i nærhet til hvor folk bor.Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat for Moelvtunnelen som svarer ut denne innsigelsen. Alternativ 1 foreslås med en kulvertlengde på 200 meter.Tatt til orientering. Gjennom planprosessen er det synliggjort konsekvenser for alternative løsninger. Gjennom prosessen har Statsforvalter synliggjort at utredningen svarer på kunnskapsgrunnlaget, men at innsigelsen opprettholdes med hensyn til valgt løsning. Innsigelsen anses ikke løst og anmodes til meklings.Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat for barriereeffekt av to bruer som svarer ut denne innsigelsen.Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat for utforming av strandsonen som svarer ut denne innsigelsen.Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat for støy i naturreservat som svarer ut denne innsigelsen.Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat for dyrka mark som svarer ut denne innsigelsen.
-----	--	--	--

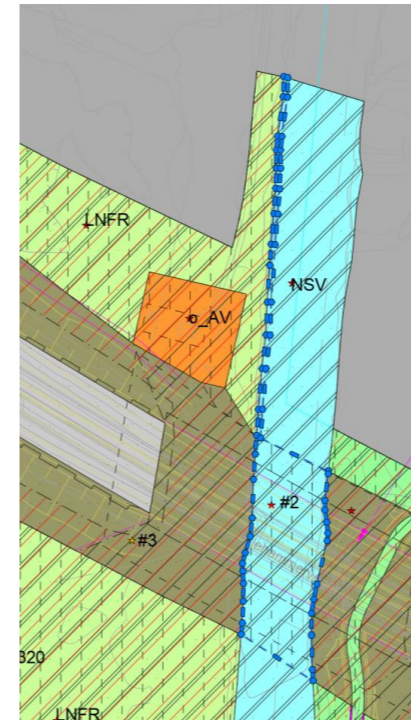
	<p>til annen veigrunn kan utformes slik at det kan tilbakeføres til landbruk etter endt anleggsperiode. Det er dessverre ikke noen foreliggende avtale/mulighet for nydyrking. Ved utarbeiding av reguleringsplan har beslag av dyrka jord økt sammenlignet med kommunedelplanen. På strekningene nord for Roterud har det vært samme utvikling. Dette må endres og arealbeslaget må ned mot det som er vedtatt i KDP alternativet. Noe av omdisponeringen kan eventuelt erstattes med nydyrking forutsatt at dette gir en arrondering med akseptable løsninger for de som mister dyrka mark.</p> <p>8. Innsigelse: Mangelfull ROS-analyse og manglende sikring mot flom. Manglende og redusert framkommelighet i nordgående kjørefelt ved 200-årsflom i flom i Mjøsa. Det er ikke tilstrekkelig å om dirigere 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 risikoreducerende 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.</p> <p>9. Innsigelse: Mangelfull sikring av friluftshensyn langs Mjøsa. Det vises til behov for mer støyskjerming av friluftsområder langs Mjøsa og nye forbindelser mellom ulike friluftsområder. Merknaden viser til en punktliste på seks punkter for nærmere presisering av innsigelsen.</p> <p>10. Innsigelse: Hensyn til estetikk og landskap er ikke sikret i planbestemmelsene. Reguleringsplanen skal gi grunnlag for å bygge veien uten videre byggesaksbehandling. Hensyn til estetisk utforming av omgivelsene er ikke sikret i planbestemmelser og kart. Dette er et viktig hensyn vektlagt i formålsparagraf i plan- og bygningsloven § 1-1 og vi forventer at planbestemmelsene må sikre estetiske krav. Det er hjemmel for å stille slike krav etter pbl § 12-7. Dette må utredes nærmere før vedtak av plan, og må blant annet omfatte linjeføring, utforming av konstruksjoner, materialbruk i tekniske installasjoner, utforming av fyllinger og veiskjæringer og kryssinga av vassdrag.</p> <p>11. Innsigelse: Grenseverdier for støy for uteoppholdsareal og friluftsområder overskrides uten at tilstrekkelig avbøtende tiltak er sikret i planforslaget. I henhold til støyretningslinjen kapittel 5.2.4 om samferdselsanlegg bør det tas inn rekkefølgekrav som sikrer at</p>	<p>8. Tatt til følge. Merknaden er svart ut i tilleggsnotat flom og beredskap. ROS analysen er også oppdatert, og det er supplert hvordan tiltakene er fulgt opp i planbeskrivelsen.</p> <p>9. Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat for friluftsliv som svarer ut denne innsigelsen. Det er regulert inn flere støyskjermer mot friluft- og rekreasjonsarealer.</p> <p>10. Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat landskapshensyn og estetikk som svarer ut denne innsigelsen. Bestemmelsene er endret, slik at rekkefølgekravet for etablering av lokale støyskjermingstiltak skal gjøres før ny E6 kan tas i bruk. Estetisk strategiplan er oppdatert i henhold til dialog med Statsforvalter.</p> <p>11. Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat støy i uteoppholdsareal som svarer ut denne innsigelsen. Reguleringsbestemmelsene er endret i tråd med Statsforvalters innsigelse.</p>
--	--	---

	<p>nødvendige avbøtende tiltak er etablert før anlegget tas i bruk. Dette er bare delvis sikret i bestemmelsene gjennom at lokale tiltak skal gjennomføres innen 2 år etter at anlegget er tatt i bruk. Dette vil omfatte ca. 250 boliger og Statsforvalteren mener dette er et vesentlig avvik fra støyretningslinjen. Det er også lagt opp til at for de boliger som hvor det skal gjøres avbøtende tiltak kan støyklasse D aksepteres. Dette er en økning i 5 dB fra lydklasse C. Mange er plaget ved lydklasse D. Det bør gjøres nærmere rede for i hvilke tilfeller dette kan aksepteres og at dette kun unntaksvis kan aksepteres. Vi mener også at uteoppholdsareal ikke er tilstrekkelig sikret i planbestemmelsen. Støyretningslinjen kapittel 5.2 om planlegging av samferdselsanlegg er tydelig på at uteoppholdsarealer ved eksisterende boliger skal sikres tilfredsstillende støy nivå i tråd med grenseverdier i tabell 2 i retningslinjen. For boliger som skal skjermes med lokale tiltak legger reguleringsbestemmelsene opp til skjerming av en mindre plass (9-25 kvadratmeter) ved hver bolig. Dette er ikke i tråd med støyretningslinjen.</p> <p>12. Innsigelse: Klimagassutslipp/ lavutslippsløsninger er ikke sikret i planbestemmelsene. Vi anbefaler at prosjektet optimaliseres ytterligere i det videre arbeidet for å holde utslippene lavest mulig, og hvor dette følges opp i anskaffelsesprosessene gjennom kravspesifikasjoner og vektning, samt ved bruk av sjekklisten for klimatiltak i anleggssektoren som Nye Veier har utarbeidet sammen med Zero. I optimaliseringen bør det også tas høyde for teknologiutvikling, materialutvikling og andre løsninger i markedet som kan komme, herunder om det kan legges til rette for å produsere fornybar energi til drift jf. Nye Veiers kartlegging av dette i markedet i år. Vi savner imidlertid at klimahensyn sikres gjennom planbestemmelser. I fagrapport om klima er det vist til mulige lavutslippsløsninger samtidig som det er kommentert at dette har en kostnadsside. Bruken av lavutslippsløsninger skal vurderes senere i prosjekteringsfase.</p> <p>13. Nullalternativet er rangert som nummer en i samfunnsnyttvurderingen og det bør derfor ses på en optimalisering av dette som et realistisk alternativ.</p> <p>14. Gang- og sykkelveinett må sikres bedre i alternativene. Vi viser her til Gjøvik kommune sin vurdering i saken og forventer at kommunens vilkår for å legge ut saken på høring innarbeides i planforslaget.</p> <p>15. Statsforvalter stiller spørsmål til om riggområde nord for dagens Mjøsbru, på Moelvsiden, trengs, og etterspør avbøtende støytiltak for å unngå plutselige lyder under hekkeperioden.</p>	<p>12. Tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat for klimagass som svarer ut denne innsigelsen, og reguleringsbestemmelsene er oppdatert for å sikre at hensyn til klimagass videreføres til neste fase av prosjektet.</p> <p>13. Tatt til orientering. Endringer vurderes i forhold til nullalternativet, og eventuelle konsekvenser synliggjøres ut fra dette. Derfor er nullalternativet rangert som nummer én, ettersom det ikke medfører noen endring sammenlignet med dagens situasjon.</p> <p>14. Tatt til orientering. Det er utarbeidet et tilleggsnotat for gang- og sykkel som svarer ut denne merknaden.</p> <p>15. Delvis tatt til følge. Det er behov for riggområdet i forbindelse med bygging av ny Mjøsbru og ny E6 i alternativ 1. Det er utarbeidet et tilleggsnotat for støy i naturreservat som svarer ut denne merknaden mtp. støytiltak.</p>
--	--	--

16. Det er ønskelig at det settes bestemmelse om at inngrep i kantsonen i Vismunda skal begrenses til det som er strengt tatt nødvendig.

16. Tatt til orientering. I bestemmelsene står det følgende under 2.1.2: «Det skal reetableres kantvegetasjon mellom veikropp og Mjøsa. Inngrep i eksisterende gruntvansområder skal begrenses.»

I området merket i blått i utsnittet under er det regulert anleggsbelte ned til Vismunda. Dette området vil være nødvendig i forbindelse med byggingen av brua over E6, samt oppføringen av flommuren på nordvestsiden av brua. Langs resten av Vismunda er det avsatt en buffersone på 1 meter langs elvebredden hvor det ikke tillates inngrep.



17. Statsforvalter undrer seg over vektleggingen av de ulike hensynene i valget av utbyggingsalternativ. Det går frem av planbeskrivelsen at «...avstanden mellom alternativene i netto nytte er større enn avstanden mellom noe og middels negativ konsekvens, derfor er alternativ 2 vurdert som det beste utbyggingsalternativet samlet sett». Vi er ikke enige i denne vurderingen, og viser blant annet til at en ved å velge Alternativ 2 blant annet vil ødelegge hele Møkkvika og ta i bruk nye og til dels uberørte områder for utbygging. Disse effektene vil en ikke få ved å velge Alternativ 1, og vi mener dette kommer for dårlig frem i totalvurderingen.

17. Tatt til orientering. I en samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er hovedhensikten å veie fordelene mot ulemper og vurdere om de enkelte alternativer er samfunnsøkonomisk lønnsomme (summen av fordelene er større enn summen av ulempene for samfunnet). Det er lagt til ytterligere begrunnelse i kapittel 13 i planbeskrivelsen.

18. Statsforvalter ønsker å bli involvert i utarbeidelsen av Plan for miljøoppfølging.

18. Tatt til orientering.

19. Under temaet avrenning i planbestemmelsene er det nødvendig med en bestemmelse som ivaretar Svenesvollene naturreservat. Vi ber om at under § 2.3.6; at følgende bestemmelse settes inn: «Svenesvollene naturreservat skal skjermes fra avrenning som kan påvirke verneverdiene negativt».

19. Tatt til følge.

	<p>20. For områdene som kommer tett på ny E6 og ny bru, er det viktig at det i bestemmelsene er satt krav om lys- og lydskjerming, da veien går rett inntil Mjøsa og andre arealer som er viktig for flere arter, slik som Svennesvollene naturreservat og skogområdene rundt. Minimum bør det være en bestemmelse om at «Gruntområder i Mjøsa skal skjermes fra trafikklys og veibelysning».</p> <p>21. Den eksisterende Mjøsbrua skulle i utgangspunktet rives, i henhold til kommunedelplanen, i forbindelse med utbygging av ny Mjøsbru, men dette har en gått vekk ifra. Vi understreker at det er viktig at en ser på utformingen av den gamle brua når den nye E6-en blir bygd, og hvilke tilpasninger en kan gjøre med konstruksjonen i form av lyssetting og lyddemping for å begrense påvirkningen på dyrelivet i og rundt Mjøsa.</p> <p>22. I alternativ 1 skal ny Brennerivika bru bygges like vest for dagens bru. Tiltaket medfører økt skyggelegging av elva der ny bru krysser, utfylling ut mot elvekanten i utløpet av Moelva, og erosjonssikring av brupilarer og landkar. Det skal ikke etableres permanente fundamenter eller pilarer i vannstrengen. I bestemmelsene står det at anleggsarbeider som medfører direkte berøring av vannstrengen i Moelva som hovedregel bare skal skje i perioden 15. juni-15. september. E6 krysser Moelva nede ved utløpet til Mjøsa, og strekningen fram til og under E6 fungerer hovedsakelig som en vandringsvei til gyteområder lengre opp. Statsforvalteren mener derfor at å overholde overnevnte tidsperiode er av mindre betydning, og at det heller burde unngås inngrep og påvirkning i oppgangstida til ørret (sept-okt) og harr (mai-juni). Tilsvarende merknad er også gitt for Vismunda.</p> <p>23. Vi anbefaler at det presiseres i bestemmelse at fiskevandring skal opprettholdes både i anleggsfasen og i driftsfasen. Det gjelder både for Vismunda og Moelva.</p> <p>24. Begge alternativene unngår permanente inngrep i Skulhuselva, men innebærer et riggområde like nord for elvas utløp. Riggområdet for bruarbeider gjør arealbeslag i den øvre del av kantsonen til elva. Det er viktig at det beholdes en buffer bestående av kantvegetasjon mellom riggområdet og elva.</p> <p>25. Fyllingen i alternativ 2: Masseutskiftning og utfylling av denne størrelsesordenen vil kunne føre til vesentlig forurensing gjennom bl.a. spredning av partikler og potensielt forurensete sedimenter, samt utfordrende massehåndtering. I tillegg vil det være behov for vedlikeholdsmudring gjennom bruas levetid. Dette medfører videre en fare for forurensing ved hvert tilfelle av mudring og behov for håndtering av muddermassene. Generelt synes vi behovet for</p>	<p>20. Tatt til følge. Det er lagt inn bestemmelse om at vannflaten ikke skal lyssettes. Mot Svennesvollene naturreservat er det i planen regulert tett rekkverk.</p> <p>21. Tatt til orientering. Det er ikke planlagt tiltak på eksisterende Mjøsbru, med unntak av alternativ oppmerking for å sikre bedre fremkommelighet for myke trafikanter. Støyskjerming anses ikke relevant da det ikke planlegges store trafikkmengder på dagens bru.</p> <p>22. Tatt til følge. Bestemmelsene er endret.</p> <p>23. Tatt til følge.</p> <p>24. Tatt til orientering. For alternativ 2 er det 3 meter på det smaleste til Skulhuselva fra anleggsbeltet til elvekant. For alternativ 1 er det 5 meter på det smaleste fra anleggsbeltet til elvekant.</p> <p>25. Tatt til orientering. Det faktiske behovet for vedlikeholdsmudring må vurderes i detaljprosjekteringen, når man har mer kunnskap om grunnforholdene. Dersom det blir et større behov må det utarbeides et overvåkningsprogram og en vedlikeholdsplan. For beskrivelse av miljøpåvirkning av vedlikeholdsmudring viser vi til revidert plan for vannhåndtering.</p>
--	--	--

	<p>vedlikeholdsmudring og de potensielle miljøpåvirkningene og kostnadene knyttet til dette er for dårlig belyst. Vedlikeholdsmudringen vil også kunne kreve tillatelse etter forurensningsloven i tillegg til tillatelse til fysiske tiltak i vassdrag.</p> <p>26. Planbestemmelsene sikrer at miljøtilstanden i berørte vannforekomster skal overvåkes før anleggsstart, gjennom anleggsfasen og etter at ny E6 er tatt i bruk. Statsforvalteren mener dette er viktig for å få en oversikt over påvirkning og utvikling, og for å følge opp ett av miljømålet for naturmangfold som sier at økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag skal ikke forringes i permanent situasjon sammenlignet med dagens tilstand.</p> <p>27. Skulhusberget skal sprenges bort og massene skal brukes i veianlegget. Produksjonsanlegg for knusing og sortering av stein er lagt inn som bestemmelsesområde i LNFR i alternativ 1, og ligger innenfor annet veiformål i alternativ 2. Støy fra produksjonsanlegget er ikke vurdert i støyutredningen. Statsforvalteren forutsetter at etablering og drift av produksjonsanlegg for knusing og sortering av stein skjer i tråd med forurensningsforskriftens kap. 30.</p> <p>28. Statsforvalteren mener at det er svært uheldig at det er lagt opp til en kort kulvert til erstatning for Moelvtunnelen i alternativ 1. Dette gir en forverring av støysituasjonen i området, og gir en svært uheldig barrierevirkning mellom Moelv sentrum og Mjøsa. Vi forutsetter at kulverten forlenges, og at dette innarbeides i alternativ 1. Se våre vurderinger og innsigelse under delkapittel Samordnet areal og transportplanlegging.</p> <p>29. Statsforvalteren oppfordrer til at det ses på en utvidet ordning for innløsning av boliger. Det må ses på den totale belastningen med støy, luftforurensning, barrierevirkning og lys/visuell forurensning som grunnlag for hvilke boliger som skal tilbys innløsning.</p> <p>30. Et ferdig utbygd Mjøssykehus er ikke lagt inn i referansealternativet/0-alternativet. Dette har konsekvenser for den samfunnsøkonomiske analysen og beregning av netto nytte. Dersom Mjøssykehuset tas inn i referansealternativet vil netto nytte øke – noe som igjen har innvirkning på veiprojektets prioritet i Nye Veiers portefølje.</p> <p>31. Statsforvalteren forutsetter at det ikke vedtas en reguleringsplan som legger til rette for tiltak som er til hinder for, eller som vanskeliggjør etablering av atkomst til nytt Mjøssykehus via Kastbakkvegen.</p>	<p>26. Tatt til orientering.</p> <p>27. Tatt til orientering. Gjennom krav til innhold i driftsplanen skal det vises hvordan og hvor området skal skjermes. Skjerming skal opparbeides innenfor området som er avsatt til uttak. Reguleringsplanen forutsetter at forurensningsforskriftens kap. 30 legges til grunn ved utarbeidelse av driftsplanen.</p> <p>28. Ikke tatt til følge. Det er utarbeidet et tilleggsnotat Moelvtunnelen som svarer ut merkningen.</p> <p>29. Tatt til orientering. Planforslaget har innløst flere boliger som følge av vurdering av totalbelastningen. Dette gjelder spesielt i Gjøvik.</p> <p>30. Tatt til orientering. Det vises til definisjonen av nullalternativet i henhold til Håndbok V712 Konsekvensanalyser. Det er utarbeidet en fagrapport om Mjøssykehuset, som viser netto nytte ved å bygge det nye Mjøssykehuset som første tiltak. Hvorvidt Mjøssykehuset tas inn i grunnlaget for Nye Veiers prioritering, har ingenting med reguleringsplanen å gjøre, men vil helt klart påvirke netto nytte beregningene i positiv forstand.</p> <p>31. Tatt til orientering. Fremtidig adkomst til nytt Mjøssykehus er sikret i reguleringsplanen. Det har vært tett dialog med sykehuset i reguleringsprosessen.</p>
--	--	--

	<p>32. Vi forutsetter at det stilles krav i planbestemmelsene til dimensjonering av den strekningen som er regulert til gang/sykkelvei og saktegående trafikk, fram til aktuell avkjøring inn til sykehus i Moskogen. Denne strekningen må bygges med tanke på at den kan tas i bruk som atkomst til sykehuset i framtiden.</p> <p>33. I begge planalternativene er strekningen der Kastbakkvegen krysser under E6 vist med hensynssone flom. Det betyr at en framtidig hovedatkomst til sykehuset via Kastbakkvegen, med utbygging av ny E6 i begge alternativ, er flomutsatt. I en flomsituasjon vil alternativ atkomst bli via Strandgata. Vi forutsetter at kryssing under E6 bygges slik at den har tilfredsstillende sikkerhet mot flom, jf. Planbestemmelse § 4.2.2.</p> <p>34. Nye Veier skriver at det må bygges en ny bru over Moelva som er beregnet for en vesentlig større trafikklaster enn det eksisterende bru er beregnet for, dersom Kastbakkvegen skal benyttes til lokaltrafikk til/fra Mjøspsykehuset. Det er uklart hvorvidt dette også gjelder for en situasjon der ny E6 er stengt, og gammel E6/Mjøsbru må brukes som omkjøring/beredskapsvei. Dette må avklares i reguleringsplanen.</p> <p>35. Risiko- og sårbarhetsanalysen er ikke oversendt sammen med de øvrige høringsdokumentene. Den finnes ikke på kommunens hjemmeside, men på Nye Veiers hjemmeside under fagrapporter. Det er viktig for grunnlaget for planmyndighetens behandling av planen at analysen sendes ut til kommunestyret sammen med de øvrige dokumentene slik at kommunestyret får lett tilgang til dokumentasjon på at samfunnsikkerhet i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 er ivaretatt.</p> <p>36. Vi ber om at sammenhengene mellom foreslåtte tiltak i risiko- og sårbarhetsanalysen og planen for øvrig blir tydeliggjort. I planbeskrivelsen kap. 10.1 om risiko- og sårbarhetsanalysen anbefales det at det gjøres en vurdering av alle tiltak denne analysen foreslår i neste fase slik at risikoen kan reduseres så langt det er praktisk mulig. Vi understreker at tiltak som har betydning for reguleringsplanen må tydeliggjøres i analysen og det må dokumenteres hvordan dette er innarbeidet i planen.</p> <p>37. Rekkefølgebestemmelse § 6.3.5 Flomvoll ved Vismunda stiller krav om at flomvoll ved Vismunda senest 1,5 år etter at E6 er tatt i bruk utbedres til gjeldende flomkote for 200-års flom + klimapåslag iht. gjeldende regelverk. Vi har ikke funnet noe i risiko- og sårbarhetsanalysen som ligger til grunn for kravet om flomvoll eller</p>	<p>32. Tatt til orientering. Arealbehovet er ivaretatt for en framtidig adkomst til sykehuset i planforslaget. Nye Veier har ansvar for bygging av ny E6. Det har vært tett dialog med sykehuset om deres behov. Planen legger til rette for adkomst til nytt framtidig sykehus.</p> <p>33. Tatt til følge. Merknaden er svart ut i tilleggsnotat flom og beredskap. ROS analysen er også oppdatert, og det er supplert hvordan tiltakene er fulgt opp i planbeskrivelsen.</p> <p>34. Tatt til følge. Eksisterende bru skal ikke benyttes som omkjøringsvei. Omkjøring vil skje via Lillehammer, slik som dagens løsning. Dette er beskrevet bedre i planbeskrivelsen.</p> <p>35. Tatt til orientering.</p> <p>36. Tatt til følge. Merknaden er svart ut i tilleggsnotat flom og beredskap. ROS analysen er også oppdatert, og det er supplert hvordan tiltakene er fulgt opp i planbeskrivelsen.</p> <p>37. Tatt til følge. Merknaden er svart ut i tilleggsnotat flom og beredskap. ROS analysen er også oppdatert, og det er supplert hvordan tiltakene er fulgt opp i planbeskrivelsen. Bestemmelsen er endret, og flomvoll skal utbedres senest et halvt år etter at E6 er tatt i bruk.</p>
--	--	--

		<p>bakgrunnen for at den skal etableres senest 1,5 år etter at E6 er tatt i bruk. Vi ber om at det blir vurdert at kravet om denne flomvollen skal være etablert når E6 blir tatt i bruk.</p> <p>38. Innsigelse: Flomfare for Kastbakkvegen er ikke spesifikt redegjort for i risiko- og sårbarhetsanalysen eller i planbeskrivelsen. Vi anser derfor at risiko- og sårbarhetsanalysen er mangelfull og fremmer innsigelse til planen på dette punktet.</p> <p>39. Risiko- og sårbarhetsanalysen inneholder ikke vurderinger knyttet til etablering av nytt Mjøssykehus i Moelv. Vi viser til Statsforvalterens uttalelse til varsel om oppstart i brev datert 06.02.24 der vi blant annet påpekte følgende:» <i>Mjøssykehuset har en viktig beredskapsfunksjon og er en kritisk samfunnsfunksjon i hele krisespekteret fra fred til krig. Det er derfor viktig at det i risiko- og sårbarhetsanalysen foretas analyser av all viktig infrastruktur som kreves for å holde sykehuset i drift i hele krisespekteret. Konsekvenser av bortfall av enkeltfunksjoner og tiltak for å redusere konsekvenser må beskrives der dette er relevant for reguleringsplanen. Dette omfatter blant annet: Veiadkomst som sikrer adkomst for utrykningskjøretøyer i tillegg til adkomst for ansatte</i>». Vi understreker betydningen av at alternative adkomster fra ny E6 blir sikret gjennom denne reguleringsplanen.</p>	<p>38. Tatt til følge. Merknaden er svart ut i tilleggsnotat flom og beredskap. ROS analysen er også oppdatert, og det er supplert hvordan tiltakene er fulgt opp i planbeskrivelsen.</p> <p>39. Tatt til følge. Merknaden er svart ut i tilleggsnotat flom og beredskap. ROS analysen er også oppdatert, og det er supplert hvordan tiltakene er fulgt opp i planbeskrivelsen.</p>
--	--	---	---

3.10	26.09.24	NVE	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. Planmaterialet er omfattende og at det for mange fagtema gir et godt kunnskapsgrunnlag for tiltaket. Det er imidlertid vanskelig å se hvordan konklusjoner og anbefalinger i enkelte fagrapporter følges opp i plankart og bestemmelser.</p> <p>2. Ingen av dokumentene som omhandler vassdragsmiljø er nevnt i §1 i bestemmelsene.</p> <p>3. Bestemmelsene viser til flere planer som skal utarbeides for å ivareta videre detaljering og viktige hensyn. Oppfølging og godkjenning av dette er uklart.</p> <p>4. NVE er av den oppfatning at det er problematisk at det foregår en bit for bit-nedbygging i hvert enkelt prosjekt uten at den samlede belastningen vurderes av tiltakshaver.</p> <p>5. NVEs faglige råd er at vannhånderingsplanen som et minimum bør avdekke grunnforhold på de aktuelle utfyllingsstrekningene, og gjennom det være mer konkret på hvordan etablering av ny strandsone, både over og under vann, skal utformes. I dette legger vi både utforming av strandsonen bestående av små vik, odde og buktninger og naturlig variasjon i dybdeforhold.</p> <p>6. En kartlegging av dybde vil legge grunnlag for å vurdere praktisk gjennomførbarhet av tiltakene for å gjenskape ny strandlinje og variasjon i dybdeforhold.</p> <p>7. Vannhånderingsplanen bør vise prinsipper for vassdragskryssinger og hvordan ivareta flom- og erosjonsforhold, ivaretagelse av kantsone mv.</p> <p>8. Det er ikke angitt noen bredde på kantsoner langs vassdrag i bestemmelsene. I bestemmelse § 2.1.2 står det kun at det «... skal bevares så mye kantvegetasjon som mulig». I den estetiske planen finner vi en beskrivelse av at kantvegetasjon mot vann og vassdrag bør bevares i minimum 6 meters bredde i størst mulig utstrekning. Langs Mjøsa og større vassdrag som Moelva og Vismunda, er det NVEs faglige råd at det bør legges opp til en mer differensiert tilnærming til bredden på kantsona og at breddeangivelsen bør økes slik at kantsona faktisk kan være</p>	<p>1. Tatt til orientering. Forstås som at dersom vi innarbeider merknadspunktene under, så er det imøtekommet. Merknadene fra NVE er svart mer utfyllende ut i helhetlig plan for vannhåndtering.</p> <p>2. Tatt til følge. Helhetlig plan for vannhåndtering gjøres juridisk bindende, iht punkt 10 i denne merknaden.</p> <p>3. Tatt til følge. Dette er beskrevet bedre i planbeskrivelsen.</p> <p>4. Tatt til orientering. Det vises til vedtaket i kommunedelplanen (KDP) og understrekes at prosjektet har bidratt til en løsning som medfører en mindre belastning enn det som er lagt til grunn i føringene. I arbeidet har det vært tydelig fokus på minst mulig utfylling i Mjøsa, bevare/finne erstatningsområder for dyrka mark, ta hensyn til natur/naturmangfold og friluftsområder. Det vises til vedlagt plankart hvordan odde/utbuktninger et tatt vare på i prosjektet, samt unngått inngrep i viktige naturområder som Svenesvollene, Paradisvika mm. Det har vært fokus på gjenbruk av eksisterende vei. Utsvar rundt den samlede belastningen er svart ut under kap. 2.4.2 i Helhetlig plan for vannhåndtering.</p> <p>5. Tatt til orientering. Det vises til endringer gjort i Helhetlig plan for vannhåndtering. Merknaden er svart ut i kap 2.4.1 og 2.4.2 i Helhetlig plan for vannhåndtering.</p> <p>6. Tatt til følge. Dybdeforhold i Mjøsa er kartlagt. Det vises til utsvaret rundt utforming av strandsone i Helhetlig plan for vannhåndtering kap. 2.4.1.</p> <p>7. Tatt til følge. Helhetlig plan for vannhåndtering er supplert med prinsipper for håndtering av vassdragskryssinger, kantsoner og flom- og erosjonsforhold.</p> <p>8. Delvis tatt til følge. Det er kun vist midlertidig bygge- og anleggsgrense der det er nødvendig for tiltaket. Der det ikke skal bygges ny flomvoll og bru ved Vismunda er det sikret et belte på 1 meter. Ved Moelva er det anleggsbelte over Moelva for å kunne bygge ny bru. Det er gjort vurderinger for å innskrenke anleggsbeltet for å bevare strandsonen i størst mulig grad. Det vises til bestemmelse 2.1.2 mtp. reetablering. Langs Mjøsa er det gjort endringer i plankartet og flere odde og vik er bevart ved at anleggsgrensen er trukket noe lengre inn mot land.</p>
------	----------	-----	---	---

	<p>leveområde for planter og dyr og hindre avrenning til vassdragene, jf. kravet i vannressursloven § 11.</p> <p>9. Det skal utarbeides en helhetlig tiltaksplan for inngrep i vassdrag der anleggsarbeider vil foregå nært eller i vassdrag (bestemmelse § 2.3.5). Utarbeidelse av slik plan er sikret gjennom rekkefølgekrav § 6.1.3. NVE forutsetter at tiltaksplanen legger prinsippene i den helhetlige vannhåndteringsplanen inkludert våre innspill over, til grunn. Vi anbefaler at bestemmelse § 2.3.5 henviser til den helhetlige vannhåndteringsplanen.</p> <p>10. Vi savner innarbeiding av prinsippene i vannhåndteringsplanen i plankart og bestemmelser. Vårt sterke faglige råd er at helhetlig plan for vannhåndtering suppleres ut fra våre innspill over og at den gis juridisk virkning gjennom planbestemmelsene, for eksempel i bestemmelse § 1. Dette er etter vårt syn en forutsetning for at reguleringsplanen kan ivareta hensynet til allmenne interesser i vassdrag.</p> <p>11. NVE vurderer at kryssing av Mjøsa og utvidelsen av E6 på strekningen langs Mjøsa berører eller kan berøre allmenne interesser på en slik måte at dette kan være konsesjonspliktig etter vannressursloven § 8. Vi vurderer at planbeskrivelsen har beskrevet tiltaket og at det er tilstrekkelig grunnlag til å vurdere konsekvensene tiltaket har for vassdraget og vassdragsmiljø. Vi vurderer videre at dersom planen blir vedtatt i tråd med de forutsetninger og råd vi har gitt her, vil planen ivareta de hensyn som vannressursloven skal ivareta. Planbehandlingen vil derfor kunne erstatte konsesjon, jf. vrl. 20 d).</p> <p>12. NVE forutsetter at massedeponi ikke medfører varig lukking av vassdrag.</p>	<p>9. Tatt til følge. Bestemmelse § 2.3.5 er supplert med formulering om at prinsippene i Helhetlig plan for vannhåndtering skal ligge til grunn ved utarbeidelse av helhetlig tiltaksplan.</p> <p>10. Tatt til følge. Prinsippene i vannhåndteringsplanen er gjort juridisk bindende gjennom planbestemmelsene.</p> <p>11. Tatt til orientering.</p> <p>12. Tatt til orientering. Fremkommer av plan for massehåndtering og helhetlig plan for vannhåndtering. Tiltaket medfører varig lukking av dammen ved Langset og Sandvoll. Dette er dammer som er kunstig avsnørt fra tidligere utbygging av E6.</p>
--	--	--

3.11	Innlandet Fylkeskommune (både Ringsaker og Gjøvik)	<p>1. Innsigelse: På det nåværende stadium fremmes det innsigelse til brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet, med begrunnelse i at det vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi.</p> <p>2. Innsigelse: Fylkesutvalget fremmer innsigelse til mangelfull trafikkutredning og trafikale forhold som ikke er tilstrekkelig avklart i planforslaget. Det etterspørres følgende:</p> <p>a) Tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveier gjennom bompengerperioden. En nærmere vurdering av konsekvenser for sideveisnettet som følge av anleggsfasen og bompengerperioden for ny E6, samt at det blir færre påkoblingspunkter mellom lokalvei og ny hovedvei. Det må gjøres helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov for samtlige trafikantgrupper på sideveisnettet som følge av E6-utbyggingen. Vi viser spesielt til mangelfull utredning av trafikale konsekvenser for sideveisnettet 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, rapporten tar heller ikke for seg konsekvenser i anleggsperioden.</p> <p>b) Mulighet for kollektivbetjening, pendlerparkering og 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.</p> <p>c) 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.</p> <p>d) Et oppdatert tallgrunnlag for bompengerinntekter, herunder lekkasje til sideveisnettet, i tråd med oppdaterte bompengerprognoser.</p> <p>e) Etter en nærmere konkretisering av trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.</p> <p>3. Innsigelse: Det er behov for å utrede konsekvenser av en forbedret løsning for brutraséalternativ 1 med lengre tunnel/kulvert, med kostnadsanslag og derved mulighet for å veie samlede fordeler og ulemper for de to traséalternativene opp mot hverandre. Det etterspørres følgende:</p> <p>a) sikring av nødvendig areal og gjennomførbarhet for framtidig ny adkomstvei til Mjøssykehuset og Moelv sentrum via forlengelse av Kastbakkveien.</p> <p>b) bedre utredning av virkninger for Moelv og de berørte boligområdene i alternativ 1. Nye Veier har sagt at kulverten i alternativ 1 sikrer ferdsel mellom Moelv og Mjøsa, og at støyskjerming sikrer anbefalte støynivåer.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Nye Veier ønsker å ta innsigelsen til mekling.</p> <p>2 a). Tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat trafikk som svarer ut denne innsigelsen. Det er også utarbeidet en trafikksikkerhetsvurderingsrapport av fv. 213.</p> <p>2b) Tatt til følge. Se tilleggsnotat kollektiv for nærmere utredning av plassering av kollektivterminal.</p> <p>2c) Tatt til følge. Se tilleggsnotat kollektiv for nærmere beskrivelse. Plassering av holdeplass i Biri for lokalbuss er gjort gjennom tett dialog med blant annet Innlandet Fylkeskommune.</p> <p>2d) Tatt til følge. Se tilleggsnotat trafikk for nærmere beskrivelse av temaet.</p> <p>2e) Tatt til følge. Det er satt rekkefølgekrav til utbygging av kollektivløsninger, og krav i bestemmelsene om at hensyn til kollektiv, gange og sykkel skal ivaretas også i anleggsperioden.</p> <p>3. Tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat Moelvtunnelen som svarer ut denne innsigelsen.</p>
------	--	---	---

	<p>Fylkesutvalget ønsker en vurdering av varianten med ytterligere forlenget tunnel som tiltak mot negative virkninger for de nærmeste boligområdene. Fylkesutvalget forventer også en vurdering av hvordan en forlenget tunnel kan forbedre forbindelsen mellom Moelv sentrum og Mjøsa. Fylkesutvalget etterlyser en utredning av konsekvensene, både prissatte og ikke prissatte, av en forlenget tunnel sammenlignet med alternativ 2.</p> <p>4. Innsigelse: Fylkesutvalget fremmer innsigelse til manglende gang- og sykkelvei langs fv. 2538 mellom Kalrasten i Biri og Roterud. Behovet utløses av trafikkøkning som følge av bompenggeinnkreving på ny E6.</p> <p>5. Fylkesutvalget vil motsette seg at dagens Mjøsbru med tilhørende veiforbindelser skal bli fylkesvei, og forutsetter at brua fortsatt skal driftes og vedlikeholdes av staten. Dette begrunnes med at dagens Mjøsbru fortsatt vil ha en riksveifunksjon når ny bru bygges uten et tilbud til gående, syklende og saktegående trafikk. Brua vil også utgjøre en del av beredskapen ved større hendelser på ny E6-bru, og der framtidig nytt sykehus i Moelv vil forsterke behovet.</p> <p>6. Fylkesutvalget krever at alle skader på fylkesveier, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Det må utføres tilstandsregistreringer for veiene før og etter anleggsperioden. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesveinettet i anleggsperioden som følge av ny E6.</p> <p>7. Veiutbyggingen kan ikke planlegges isolert, men må inngå i et helhetlig plangrep hvor også hensyn og behov som går utover det konkrete veiprojektet er utredet og tilstrekkelig hensyntatt. I tillegg til ny E6, planlegges også bygging av dobbeltsporet jernbane (InterCity) mellom Brumunddal og Moelv, og nytt «Mjøssykehus» i Moskogen. Framtidig bymessig utvikling i Moelv må også ses i sammenheng med dette.</p> <p>8. Fylkesutvalget ber om at både Innlandet fylkeskommune, Ringsaker og Gjøvik kommuner i regionalt planforum løfter frem Mjøssykehuset sin påvirkning på trafikk tall og trafikksystemet (E-6 Moelv-Roterud) totalt sett til, selv om det foreløpig ikke er gjort en investeringsbeslutning for Mjøssykehuset. Dette må også sees i sammenheng med ansvaret Nye Veier har fått for utbyggingen av RV4 Mjøsbrua-Hunndalen og det forventes at også Nye Veier hensyntar dette i sin videre planlegging.</p>	<p>4. Ikke tatt til følge. E6 Moelv-Roterud fører ikke til økt trafikk på Birivegen, og utløser derfor ikke behov for gang- og sykkelveiltak langs strekningen.</p> <p>5. Endelig omklassifisering av nytt veinett avklares i etterkant av vedtatt reguleringsplan og følger egen prosess. Det foreslås å omklassifisere veien til fylkesvei (fv.). Den gamle veien nedklassifiseres til et lavere nivå, i tråd med vanlig praksis og som beskrevet i rundskriv fra Statens vegvesen.</p> <p>6. Tatt til orientering, og vil bli fulgt opp videre i egen dialog. Det presiseres at dette ikke behandles gjennom reguleringsplanen, da det dreier seg om kontraktsforhold.</p> <p>7. Tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat Moelvtunnelen og tilleggsrapport Mjøssykehus. Det har vært tett dialog med Mjøssykehuset gjennom planprosessen, og E6 har vært opptatt av å ikke være til hinder for behov som nytt Mjøssykehus utløser.</p> <p>8. Tatt til følge. Det har vært en tett dialog med sykehusprosjektet, hvor både behov og utfordringer er blitt grundig gjennomgått. Mjøssykehuset er omtalt i notatet om Mjøssykehuset. Riksvei 4 (Rv4) er foreløpig ikke kommet like langt i planleggingsfasen, men alle større beslutninger som er tatt i prosjektet, har hensyntatt Rv4.</p>
--	---	---

3.12	Vedtaks punkt er Ringsaker kommune	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. Puttentunnelen må opprettholde dagens lengde på 200 m, en 40 m bred gangforbindelse kan ikke aksepteres av hensyn til barrierevirkning, støy- og luftforurensning.</p> <p>2. Det må etableres støyskjerm 0,8 m høyde over hele Mjøsbrua med innslag av glass.</p> <p>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.</p> <p>4. 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.</p> <p>Brualternativ 1 (nordre):</p> <p>5. Puttentunnelen må opprettholde dagens lengde på 200 m, en 40 m bred gangforbindelse kan ikke aksepteres av hensyn til barrierevirkning, støy- og luftforurensning.</p> <p>6. Det må etableres støyskjerm 0,8 m over hele Mjøsbrua, på begge sider, med innslag av glass.</p> <p>7. Mengde innslag og plassering av glass i støyskjermer mot boligbebyggelse ved Puttentunnelen må avklares i dialog med kommunen i høringsfasen av planforslaget.</p> <p>8. Støyskjerming 1-3 over Moelva på sørsiden av E6 må forlenges østover forbi renseanlegget og opp til Kastbakkvegen for å sikre skjerming av friområder.</p> <p>9. Redusert hastighet på E6 gjennom Moelv til 90 km/t vil være ønskelig for å redusere belastningen på nærområdet i forhold til luft og støy kvaliteten i Moelv.</p> <p>Brualternativ 2. (søndre):</p> <p>10. Det må etableres støyskjerm 0,8 m over hele Mjøsbrua, med innslag av glass. Støyskjerm 2-3 på sørsiden av E6 på fyllingsfot, må endres til 3 m høy skjerm og forlenges til Kastbakkvegen for skjerming av friluftsområde og kulturminner.</p> <p>Endringer i reguleringsbestemmelser alternativ 1:</p>	<p>1. Tatt til følge. Det er i tilleggsnotat Moelvtunnelen sett på konsekvenser for lengre kulvert i Moelv, inkludert en vurdering av kostnadsanslag og påvirkningen på prissatte konsekvenser. Alternativ 1 er planlagt med en kulvertlengde på 200 m.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat friluftsliv.</p> <p>3. Tatt til følge. Av hensyn til friluftsområdet i Møkkvika er det regulert inn en støyskjerm med høyde 3m.</p> <p>4. Tatt til orientering. Fartsgrensen reguleres ikke gjennom planen. Overgangen fra 100 til 90 km/t medfører ingen vesentlig endring i veiens geometri. En eventuell endring i fartsgrense vil imidlertid påvirke prosjektets netto nytte.</p> <p>5. Tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat Moelvtunnelen.</p> <p>6. Ikke tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat friluftsliv.</p> <p>7. Tatt til orientering. Det har vært dialog med Ringsaker kommune i forbindelse med prosjektet. 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 skal sikre sikt der dette er ønskelig, samtidig som tette partier i skjermen benyttes for å hindre innsyn til elementer som strølys og ny E6.</p> <p>8. Ikke tatt til følge. Det er gjort beregninger på en forlenget støyskjerm. En forlenging av støyskjermer vil gi begrenset effekt for friluftsområdet.</p> <p>9. Tatt til orientering. Fartsgrensen reguleres ikke gjennom planen. Overgangen fra 100 til 90 km/t medfører ingen vesentlig endring i veiens geometri. En eventuell endring i fartsgrense vil imidlertid påvirke prosjektets netto nytte.</p> <p>10. Ikke tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat friluftsliv.</p>
------	------------------------------------	---	---

	<p>11. § 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.</p> <p>12. § 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.</p> <p>13. § 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.</p> <p>14. § 3.1.6 er supplert med maks størrelse på bygg, 107 m² BRA.</p> <p>15. § 3.3.3 antas det at det er skrevet feil bruksnr. på to eiendommer.</p> <p>16. § 6.1.10 Det må angis hvem som skal være godkjenningmyndighet av estetisk plan.</p> <p>17. § 6.2.5 Tatt inn ny bestemmelse som sier at Turveg TV1 under ny og eksisterende Mjøsbru skal lyssettes som kriminalitetsforebyggende tiltak, det samme gjelder fortauet under brua langs Moelva.</p> <p>Endringer i reguleringsbestemmelser alternativ 2:</p> <p>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.</p> <p>19. § 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.</p> <p>20. § 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</p>	<p>11. Tatt til følge. Navn på rapport er lagt inn i bestemmelsene med dato. Det legges også inn tabell i bestemmelsene.</p> <p>12. Tatt til følge.</p> <p>13. Tatt til følge.</p> <p>14. Tatt til følge.</p> <p>15. Tatt til følge.</p> <p>16. Tatt til orientering. Vi legger ikke inn godkjenningmyndighet i reguleringsbestemmelsene. En oversikt over godkjenningmyndighet ligger i planbeskrivelsen. Estetisk strategiplan med påfølgende estetisk prosjektplan er Nye Veiers dokumenter. Estetisk strategiplan er gjort juridisk bindende gjennom henvisninger i bestemmelsene.</p> <p>17. Tatt til følge. Det er også lagt inn bestemmelse om at vannflate ikke skal lyssettes.</p> <p>18. Tatt til følge. Navn på rapport er lagt inn i bestemmelsene. Legger også inn tabell i bestemmelsene.</p> <p>19. Tatt til følge.</p> <p>20. Tatt til følge.</p>
--	--	---

	<p>plan- og bygningslovens § 20-1, samt fradeling til slike formål, kan ikke finne sted før området inngår i ny godkjent detaljreguleringsplan.</p> <p>21. § 5.4 Bestemmelsesområde #5 Stiller krav om detaljregulering for både område BA OG F/K/T2</p> <p>22. § 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. Utenomhusplanen skal som et minimum vise:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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. <p>23. § 6.1.10 Det må angis hvem som skal være godkjenningmyndighet av estetisk plan.</p> <p>24. § 6.1.12, rekkefølgekrav om at utenomhusplan jf. § 5.7 skal være godkjent av Ringsaker kommune før igangsetting av anleggsarbeidene.</p> <p>25. § 6.3.3 Krav om lyssetting. Lyssetting av fortau under brua langs Moelv og undergangen mellom o_TV3 og o_TV4, bør lysesettes før E6 tas i bruk, og ikke senest 1,5 år senere.</p> <p>26. 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.</p> <p>27. Plankart. 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 tomte, og om regulerte byggegrenser kan legges enda nærmere tilstøtende veier.</p>	<p>21. Tatt til følge. Det stilles krav om videre detaljregulering av områdene BA og F/K/T2.</p> <p>22. Tatt til følge. Det er satt krav til utomhusplan som skal forelegges kommunen for godkjenning.</p> <p>23. Ikke tatt til følge. Se svar i punkt 16.</p> <p>24. Tatt til følge. Utomhusplan skal godkjennes av kommunen før igangsetting av anleggsarbeid.</p> <p>25. Delvis tatt til følge. 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.</p> <p>26. Tatt til orientering. 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.</p> <p>27. Tatt til følge. Det er gjort tilpassinger av formålsgrenser for å sikre størst mulig areal for Moelv renseanlegg. Dette er gjort gjennom dialog med Ringsaker kommune.</p> <p>28. Tatt til følge.</p>
--	---	---

	<p>28. Sosi-fil/plankart. I alternativ 1 er E6 lagt i bru over Moelva (Vertikalnivå 3), i tillegg er det sendt over en fil med Pilgrimsleden i bru over Moelva (vertikalnivå 3). Disse overlapper hverandre og kan ikke fysisk presenteres slik i en sammenslått plandatabase, jf. bilde under. Enten må Pilgrimsleden 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.</p> <p>29. Det opererer 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.</p>	<p>29. Ikke tatt til følge. Plankart er tegnet iht nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister.</p>
--	--	--

3.13	Vedtaks punkt er Gjøvik kommune	<p>Merknaden er kommet inn via e-post.</p> <p>1. Gjøvik kommune forventer at det arbeides videre med følgende fram mot sluttbehandling: en turveiløsning fra Kremmerodden til Mjøsbrua, med rekkefølgekrav</p> <p>2. Gjøvik kommune forventer at det arbeides videre med følgende fram mot sluttbehandling: løsninger for støyskjerming av ny Mjøsbru</p> <p>3. Gjøvik kommune forventer at det arbeides videre med følgende fram mot sluttbehandling: en vurdering av trafikkfordeling og trafikkflyt for E6 og sideveisnettet som inkluderer utbygging av firefelts rv. 4 og Mjøsøykehuset.</p> <p>4. Gjøvik kommune forventer at det arbeides videre med følgende fram mot sluttbehandling: tydeligere forankring av kollektivløsninger, som inkluderer overganger til lokalruter</p> <p>5. Gjøvik kommune forventer at det arbeides videre med følgende fram mot sluttbehandling: alternative arealer for næringsutvikling med god tilgang til hovedveinettet til erstatning for arealene som tapes som følge av E6-utbygginga</p> <p>6. Gjøvik kommune forventer at det arbeides videre med følgende fram mot sluttbehandling: hele arealet ved gamle Biri bruk reguleres til offentlig friområde, med forutsetning om at Nye Veier erverver arealet og overfører dette til Gjøvik kommune</p> <p>7. Det skal utredes trafiksikkerhetstiltak tilknyttet kryssområdet Hanssveavegen x rv. 4 og tiltak innarbeides med rekkefølgekrav i planen før sluttbehandling.</p> <p>8. Gangveiforbindelse mellom Smedmoen-Mjøsbrua, Mjøsbrua-Biri sør, samt Biri-nord-Roterud skal innarbeides i planen før godkjenning.</p>	<p>1. Ikke tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat friluftsliv og tilleggsnotat gang- og sykkel. For å gjøre det enda mer attraktivt å ferdes langs Eriksrudvegen, er det regulert inn et sittested/ møtested like nord for Eriksrudvegen. Det er ikke regulert inn turveiløsning fra Kremmerodden til Mjøsbrua, da dette vil kunne gi økt arealbeslag av dyrka mark og dermed stride med nasjonal jordvernstrategi. Kommunedelplanen la opp til turveiløsning på nevnte strekning, men kommunedelplanen var også forutsatt med vesentlig mer utfylling i Mjøsa. Reguleringsplanen har imidlertid klart å redusere utfyllingen i Mjøsa vesentlig, sammenlignet med kommunedelplanløsningen. Eriksrudvegen vil få vesentlig mindre trafikkmengde ved bygging av E6 Moelv – Roterud, og dermed kunne fungere som en godt egnet gang- og sykkelstrekning.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat friluftsliv, hvor det fremkommer at støyskjerming på ny Mjøsbru vil ha svært liten til ingen støyskjermingseffekt for viktige områder på land.</p> <p>3. Tatt til orientering. Trafikkberegninger for sideveisnettet som følge av rv.4-prosjektet, må løses i det gjeldende prosjektet. Tilsvarende for trafikk fra Mjøsøykehuset.</p> <p>4. Tatt til følge. Merknaden er svart ut i tilleggsnotat kollektiv. Det er regulert inn holdeplass for lokalbuss i Biri, med hensikt å sikre mulighet for bedre overgang mellom lokal- og ekspressbuss.</p> <p>5. Ikke tatt til følge. Nye veier har ansvar for bygge ny E6. Nye næringsarealer må fastsettes i egen plan. E6-planen beslaglegger noe næringsareal i Biri ved etablering av rasteplass, parkering og mindre kontrollstasjon. Det har blitt sett på ulike muligheter for plassering av nevnte funksjoner, men konkludert med at planforslagets plassering totalt sett gir best løsning. Dette til tross for at noe ubebygde næringsarealer i Biri beslaglegges.</p> <p>6. Tatt til følge. Merknaden er svart ut i tilleggsnotat friluftsliv, og plankartet er utvidet med et større friluftsområde enn det som var tilfelle i høringsversjonen.</p> <p>7. Tatt til orientering. Det er utredet trafiksikkerhetstiltak, men ikke innarbeidet rekkefølgekrav i planen. Prosjektet medfører ikke økt risiko i krysset. Alternativ 2 er også bedre enn dagens situasjon mtp rundkjøringen. Se tilleggsnotat trafikk for mer detaljert vurdering av trafiksituasjonen i dette krysset, samt hvilke muligheter veier har til å forbedre situasjonen.</p> <p>8. Delvis tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat gang- og sykkel. Tilleggsnotatet viser at det er gode muligheter for sykkeltrasé på Eriksrudvegen i fremtidig situasjon, som følge av grep tatt i E6 Moelv- Roterud. E6-planen regulerer ikke gang- og sykkelvei fra Kalrasten til Roterud, da prosjektet ikke utløser økt trafikk på strekningen.</p>
------	---------------------------------	--	---

	<p>9. Det må sikres tilstrekkelig framkommelighet på lokalvei i forbindelse med omkjøringsmulighet ved stenging av eks- og ny E6, dimensjonert for 25,25 vogntog over brua ved Vismunda.</p> <p>10. Ny E6-bru over Vismunda må dimensjoneres i samråd med Forsvaret for å kunne bære vogntogvekter på opptil 122 tonn.</p> <p>11. Oppsittere som ikke blir innløst i prosjektet, men som ønsker frivillig innløsning, bør bli tilbudt dette etter samme erstatningsvilkår som andre innløste eiendommer.</p> <p>12. Kryssløsning E6-Rv4 skal bygges som et likeverdig kryss etter H3-standard.</p> <p>13. De to eksisterende gangforbindelsene mellom Vertshuset v/E6 og Biri Travbane skal opprettholdes.</p> <p>14. I forbindelse med kollektivterminal i Biri må det sikres tilstrekkelig antall biloppstillingsplasser samt trygg og sikker parkering for sykkel og mindre kjøretøyer.</p> <p>15. Etableringen av ny E6 i området Smedmoen - Skulhus - Fremstadodden har en svært høy kostnad, prissatt og ikke-prissatt, for beboere i området. Denne kostnaden må storsamfunnet i mye større grad kompensere enn det planforslaget legger opp til, uansett valgt alternativ for ilandføring av ny bru.</p> <p>16. Utvalget (SBT) mener staten bør ha eierskapet til dagens Mjøsbru, dersom den skal ha funksjon som beredskapsvei.</p> <p>17. Området på innsiden av E6 (ved vannbehandlingsanlegget og sørover) kan reguleres til næringsformål.</p>	<p>9. Tatt til orientering. Ved prosjektering av ny midlertidig bru over Vismunda følges standarder for bru- og veiprosjektering. Det tas dermed høyde for framkommelighet for de største kjøretøyene, inkludert forsvarets kjøretøy.</p> <p>10. Tatt til orientering. Dette er ivaretatt i planen.</p> <p>11. Tatt til orientering. Reguleringsplanen viser boliger som må innløses for å kunne gjennomføre prosjektet. Det er ikke hjemmel i en reguleringsplan å innløse boliger uten grunn. I revidert planmateriale etter høring, er det måttet innløse noen flere boliger på strekningen Skulhus - Kremmerodden, som følge av justeringer i løsningen.</p> <p>12. Tatt til orientering. Krysset er utformet som et trompetkryss. Forutsetningen for krysstypen er blant annet god trafikkflyt i alle tre armene og en konfliktfri gjennomkjøring for alle trafikkstrømmer. Valgt kryssløsning er den løsningen som ivaretar best trafikkflyt både mellom Hamar - Lillehammer, og Hamar - Gjøvik. Vegdirektoratet har satt føring om at E6 skal være gjennomgående. Krysstypen bygger på de samme forutsetningene som krysset i KDP-løsningen la til grunn.</p> <p>13. Tatt til følge. Det vises til tilleggsnotat friluftsliv. Reguleringsplanen legger opp til en sikker kryssing over E6. Det er utredet mulighet for kryssing under E6, i området ved Vertshuset. Det viser seg å være teknisk svært utfordrende som følge av at E6 utvides fra to til fire felt, inkludert påkjøringsrampe i sørgående retning</p> <p>14. Tatt til følge. Merknaden er svart ut i tilleggsnotat kollektiv. Parkeringsplassen i Biri har kapasitet til flere biler enn det dagens kollektivterminal ved Mjøsbrua har. Det er i tillegg regulert inn ekstra muligheter for parkering og samkjøring ved Biri bruk i alternativ 2. Bestemmelsene sikrer opparbeidelse av sykkelparkering i Biri.</p> <p>15. Tatt til orientering. Ved planlegging av større infrastrukturprosjekter er det naturlig at enkelte områder vil ha større negativ konsekvens enn andre områder, dette fremkommer også av konsekvensutredningen som følger prosjektet. For det nevnte området er det foreslått innløsning av en del boliger som følge av veiltaket. Det er også planlagt et større friområde og småbåthavn ved Biri bruk, noe som anses som et samlende nærmiljøanlegg. Hvordan området ved Smedmoen blir påvirket av rv. 4- prosjektet, er ikke avklart enda da det følges av egen planprosess for rv. 4.</p> <p>16. Tatt til orientering. Dagens Mjøsbru er ikke planlagt som en beredskapsvei, annet enn at blålyskjøretøy har mulighet for å kjøre der - slik de også kan kjøre på andre veier.</p> <p>17. Ikke tatt til følge. Disse arealene er ikke en del av E6 prosjektet. I reguleringsplanen for E6 har det blitt jobbet med å redusere arealbeslaget av dyrka mark. Arealbruksendring fra jordbruk til næringsformål for nevnte område vil være i strid med nasjonal jordvernstrategi.</p>
--	---	--

		<p>18. Driften ved Mjøsbruket og Madshus skal sikres i reguleringsarbeidet slik at de ikke blir skadelidende i anleggsperioden.</p> <p>19. Det skal legges til rette for ivaretagelse av naturmangfoldet tilknyttet etablerte og nye naturområder.</p>	<p>18. Tatt til følge. Det vil sikres tilfredsstillende drift i anleggsperioden. I planprosessen har det vært gjennomført flere møter med både Mjøsbruket og Madshus for å sikre at løsninger i anleggsperioden som de kan akseptere. Det vises til planbeskrivelsens kapittel om anleggsgjennomføring for nærmere omtale av mulig faseplan ved omkjøring langs Industrivegen.</p> <p>19. Tatt til orientering. Reguleringsplanen har til hensikt å sikre verdifulle naturområder. I etterkant av høringsperioden har det vært dialog med Statsforvalter angående eventuelle justeringer av plankart og bestemmelser for å sikre tilstrekkelig sikring av viktige naturområder.</p>
--	--	--	---