

STATSFORVALTER/ FYLKESKOMMUNEN/ STATENS VEGVESEN - INNSIGELSE TIL GANG OG SYKKEL

Nasjonal PlanID:
Ringsaker kommune: 2019060936
Gjøvik kommune: 05020437

Prosjekt nr.:	113201
Oppdragsgiver:	Nye Veier
Dokumentnummer:	NV34E6MR-TRS-NOT-0007

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	31.03.25	JCRO	TVF	ESKA/ COWI
01	14.11.25	ISKD	TVF	ESKA/ COWI

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
00	Tilleggsnotat oversendt innsigelsesmyndighet og planmyndighet
01	Justert etter tilbakemelding fra innsigelsesmyndighet/planmyndighet

Innhold

Forord	4
1 Prosess	5
1.1 Innsigelse.....	5
1.2 Tilbakemelding på tilleggsnotatet.....	6
2 Kunnskapsgrunnlag og vurderinger	7
2.1 Dagens situasjon	7
2.2 Tilrettelegging for økt bruk av gange og sykkel på strekningen Moelv-Biri	7
2.3 Øvrig tilrettelegging for gående og syklende	11
3 Anbefaling	26

Forord

E6 Moelv – Roterud ble sendt på høring og offentlig ettersyn 28. juni 2024, etter å ha blitt 1. gangsbehandlet i Ringsaker og Gjøvik kommuner, med høringsfrist 19. september 2024.

Statsforvalteren Innlandet, Innlandet Fylkeskommune og Statens vegvesen fremmet innsigelser til planforslaget i høringen. I tillegg kom det inn mange merknader fra privatpersoner, lag, foreninger og næringsinteresser.

I etterkant av høringen har prosjektet, i samråd med berørte kommuner, hatt en prosess med innsigelsesmyndighetene med hensikt å komme frem til hva som skal til for å løse innsigelsene. Som en del av prosessen har det blitt gjennomført dialogmøter med de aktuelle partene.

Hensikten med notatet er å:

- tydeliggjøre hvordan planforslaget har ivaretatt temaet
- belyse informasjon som er etterspurt i innsigelsen og gjennom dialogmøtene
- ved behov foreslå endringer i planforslaget for å imøtekomme innsigelsen

Mottaker av notatet er den/de myndighetene som har fremmet innsigelsen til det temaet som er omtalt i notatet, samt berørte kommuner.

Etter at første versjon av dette notatet ble oversendt myndighetene har Statsforvalteren i Innlandet og Innlandet fylkeskommune gitt tilbakemeldinger på tilleggsnotatet, og vurdert om innsigelsen er løst basert på anbefalingen i notatet.

1 Prosess

1.1 Innsigelse

Statsforvalter har fremmet innsigelse til tema gang- og sykkel, med følgende henvisning:

Samordnet areal- og transportplanlegging

Statsforvalteren viser til *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* og nasjonale føringer om å legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer, slik at vekst i persontrafikk kan løses med kollektivtransport, sykkel og gange.

Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen ble vedtatt i fylkestinget i april 2020. Strategien skal bidra til å gjøre samarbeidspartnerne gode til å finne lokale løsninger som fremmer attraktive steder og klimavennlige transportmiddelvalg.

I planforslaget er dagens kollektivterminal ved Mjøsbrua på Gjøviksida fjernet. Denne kan erstattes med en kollektivterminal på Biri. Planforslaget fremhever at dette gir god løsning for ekspressbusser.

Alternativ 1 og 2 har i motsetning til KDP-alternativet ikke avsatt areal til kollektivterminal ved krysset mellom rv. 4 og E6 slik det er i dag. Kollektivterminal og pendlerparkering må utredes nærmere, men vi gjentar som tidligere at det fortrinnsvis bør bygges kollektivterminal som i dag i krysset mellom rv. 4 og E6. Det er vanskelig å se konsekvensene av dette når det ikke er utredet. Mulighet for kollektivbetjening, pendlerparkering og samkjøring må styrkes som følge av ny E6 og ikke svekkes. Mjøsbyen skal videreutvikles og sentralt i det må miljøvennlige transportformer stå.

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.

På denne bakgrunn fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til planforslaget. Innsigelsen er begrunnet i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.4 om klima:

- At infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikken ikke er prioritert i planleggingen.
- At det ikke er utredet om behovet for økt transportkapasitet kan dekkes gjennom et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange.
- At planleggingen ikke bidrar til å styrke sykkel og gange som transportform.

I dette notat tar vi for oss innsigelse knyttet til gang- og sykkel. Innsigelse knyttet til kollektiv omtales i eget notat.

I tillegg har Innlandet fylkeskommune følgende merknad:

d. Nærmere bearbeiding av løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru som ivaretar disse trafikantgruppenes behov.

Statens vegvesen har dette faglige rådet:

Vi har følgende faglig råd:

- **Vi anbefaler alternativ løsning for gående og syklende på dagens Mjøsbru, i tråd med gjeldende vegnormaler, inkl. regelverk for skilt og oppmerking.**

1.2 Tilbakemelding på tilleggsnotatet

Versjon 00 av dette notatet ble oversendt til Statsforvalter i Innlandet og Innlandet fylkeskommune. Med bakgrunn i den versjonen har myndigheten kommet med tilbakemelding på vurdering av innsigelsen.

1.2.1 Statsforvalteren i Innlandet

I tilbakemelding fra Statsforvalter i Innlandet på beslutningsnotatet står det følgende: *«Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget.»*

Det vurderes at innsigelsen fra Statsforvalteren i Innlandet er løst med bakgrunn i dette tilleggsnotatet. Anbefalingen i dette notatet er innarbeidet i planforslaget.

1.2.2 Innlandet Fylkeskommune

I tilbakemelding fra Innlandet Fylkeskommune på tilleggsnotatet står det følgende:

«Vår vurdering:

Dagens situasjon for Mjøsbrua er en bred tverrprofil. Dette gir rom for å snevre inn kjørefeltene og få plass til en ordinær gang- og sykkelveg med 3 meters bredde og trafikkdelere på 1,0-1,5 m utformet som rabatt. Dette mener vi vil være mer attraktivt for syklende og gående, med bedre sammenheng og uten systemskifter mot gang- og sykkelvegene i begge ender av Mjøsbrua.

Vi er tilfredse med at det er beskrevet tiltak som kan utføres for å tydeliggjøre at Mjøsbrua ikke lenger er åpen for ordinær biltrafikk. Vi er også positive til forslag om en snarveg for myke trafikanter fra Mjøsbrua i retning sør på Eriksrudvegen.

Forslag til oppfølging:

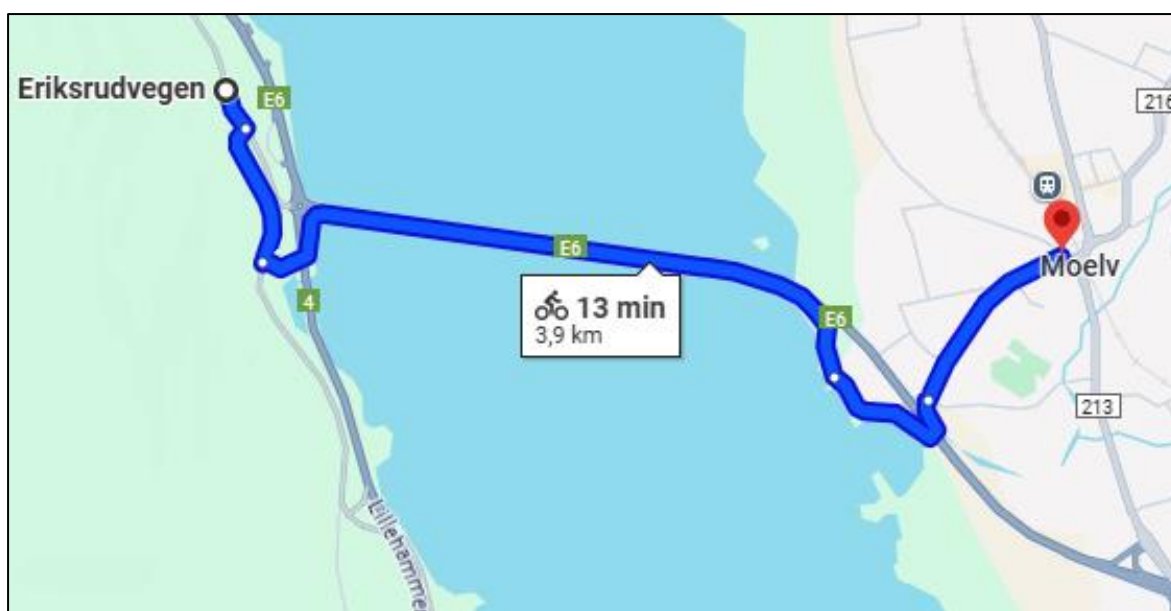
Utarbeide en løsning for dagens Mjøsbru med ordinær gang- og sykkelveg og trafikkdelere utformet som rabatt.»

Kapittel om overgangssone mellom Eriksrudvegen og Mjøsbrua, samt eksisterende Mjøsbru er i etterkant oppdatert med ny informasjon som har til hensikt i å svare ut innsigelsen fra Innlandet fylkeskommune.

2 Kunnskapsgrunnlag og vurderinger

2.1 Dagens situasjon

Avstanden mellom Biri tettsted og Moelv er rundt 8 kilometer. Syklende på denne strekningen benytter Eriksrudvegen fram til Mjøsbrua. Fra Eriksrudvegen og ut på brua er det i dag en svingete og smal (2,5 meter) gang- og sykkelvei. Det samme gjelder strekningen nærmest brua på Moelvsiden der veien for syklende og gående går via Moelv brygge og Strandvegen. På dagens Mjøsbru er det avsatt et 2,5 meter bredt areal for gående og syklende langs bruas sørside. For syklende vil dette oppfattes som for smalt dersom man møter eller tar igjen andre gående og syklende.



Figur 2-1: Foreslått rute for sykkel fra Eriksrudvegen til Moelv i dagens situasjon. Kilde: Google.

2.2 Tilrettelegging for økt bruk av gange og sykkel på strekningen Moelv-Biri

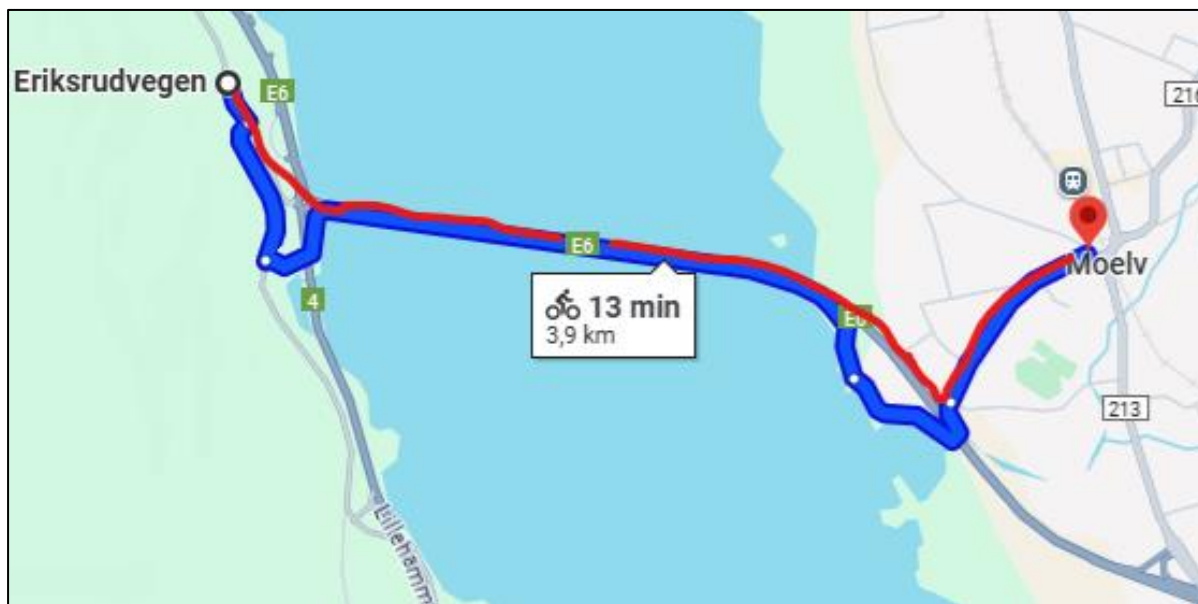
Statsforvalterens innsigelse til planen begrunnes med at det ikke er utredet om behovet for økt transportbehov kan dekkes gjennom bedre tilrettelegging for sykkel og gange, og at planleggingen ikke bidrar til å styrke sykkel og gange som transportform. Nye Veier mener at Statsforvalterens begrunnelser for innsigelse på dette temaet ikke er riktig, og har følgende kommentarer til disse delene av innsigelsen:

E6 skal dekke regionale, nasjonale og internasjonale, behov for transport av personer, varer og gods. Disse transportbehovene kan i et meget beskjedent omfang løses gjennom bedre tilrettelegging for gående og syklende. For den lokale trafikken, som er

de daglige reisene til/fra jobb, skole eller andre formål, vil inntil 30 minutters reisetid regnes som akseptabelt dersom hensikten er å komme raskest mulig fram. Med gange som transportform vil 30 minutter tilsvare reiselengder på inntil ca. 3 km, mens tilsvarende for sykkel er inntil ca. 15 km dersom vær og føreforhold tillater det. I planområdet peker strekningen Biri tettsted-Moelv (ca. 8 km) seg ut som mest aktuell der økt bruk av sykkel kan dekke et transportbehov som ellers løses med bil. Potensialet for økt transportsykling på bekostning av bil på øvrige strekninger i prosjektets influensområde, Gjøvik-Moelv og Gjøvik-Biri (begge ca. 20 km) er på grunn av avstanden vurdert å være vesentlig lavere.

Planforslaget legger, i motsetning til hva som hevdes i Statsforvalterens innsigelse, opp til en sterk forbedring av muligheten for økt transportsykling på strekningen med størst potensial for økt bruk av sykkel, dvs. mellom Biri og Moelv. Følgende fra planforslaget bygger opp rundt dette:

- De som sykler (og de få som vil gå) får en kortere, litt flatere, mer direkteført, og dermed raskere reisevei. Dette er vist i Figur 2-2 for en tenkt sykkelrute Eriksrudvegen-Moelv. I forhold til dagens situasjon (markert med blått) blir det en innkorting på begge sider av brua, ca. 400 meter på Birisiden og 200 meter på Moelvsiden. Til sammen utgjør det ca. 600 meter på strekningen som er markert med rødt i figuren, og fører til at sykkelavstanden mellom Biri og Moelv blir nesten 10 prosent kortere enn i dag.
- Kjørearealet for bil på dagens Mjøsbru blir tilgjengelig for syklistene. Dermed unngås problemet med nedsatt hastighet hvis man tar igjen eller møter andre syklende/gående på dagens 2,5 m brede gang- og sykkelvei som er for smal for toveis trafikk. Dette bedrer sikkerheten og bidrar til betydelig reisetidsbesparelse for el-syklister og andre som vil sykle fort over den 1,4 km lange Mjøsbrua.
- Når syklende flytter over til kjørearealet på dagens Mjøsbru blir forholdene for gående også bedre, som da får dagens 2,5 m brede gang- og sykkelveg for seg selv.
- Sammenlignet med dagens situasjon gjør planforslaget det mindre attraktivt å velge personbil for en tenkt reise mellom Biri og Moelv. Dette fordi Eriksrudvegen ikke blir koblet til det nye krysset med E6 og rv. 4. Foruten å føre til mindre biltrafikk i Eriksrudvegen, og med det bedre forholdene for gående og syklende, vil kjørelengde for bil øke når denne trafikken må bruke ny E6. Spesielt vil dette gjelde for planforslagets alternativ 2. De korte bilreisene mellom Biri og Moelv vil dessuten være de mest følsomme for bompengene som vil komme på den nye Mjøsbrua.



Figur 2-2: Dagens sykkelrute mellom Eriksrudvegen og Moelv er vist med blått, mens rød farge viser sykkelruta i planforslaget (Kilde: Google/COWI)

Trafikkutredningen konkluderer med at tilbudet for gående og syklende forbedres i forhold til dagens situasjon. Begge alternativene gir bedre fremkommelighet, attraktivitet og sammenhengende nett for gående og syklende både i Moelv og i Biri tettsted. I tillegg til raskere og kortere forbindelse mellom Ringsaker- og Gjøviksiden enn i dag, legger prosjektet opp til følgende forbedringer for gående og syklende:

- Gang- og sykkelveg langs Skumsrudvegen
- Gang- og sykkelmuligheter til kollektivholdeplasser, gjennom å flytte kollektivterminalen fra Sandvoll til Biri (hvor folk bor). I dagens situasjon er kollektivterminalen for langt unna til at folk kan gå eller sykle til terminalen.
- Turveiforbindelse mellom Biri og Kremmerodden.
- Eriksrudvegen blir tilrettelagt for gange og sykkel som følge av redusert trafikk.
- Bedre forbindelser for myke trafikanter mellom Moelv og Mjøsa (alternativ 1).



Figur 2-3: Sykkelruter mellom Moelv og Biri i planforslaget. Kilde: COWI AS

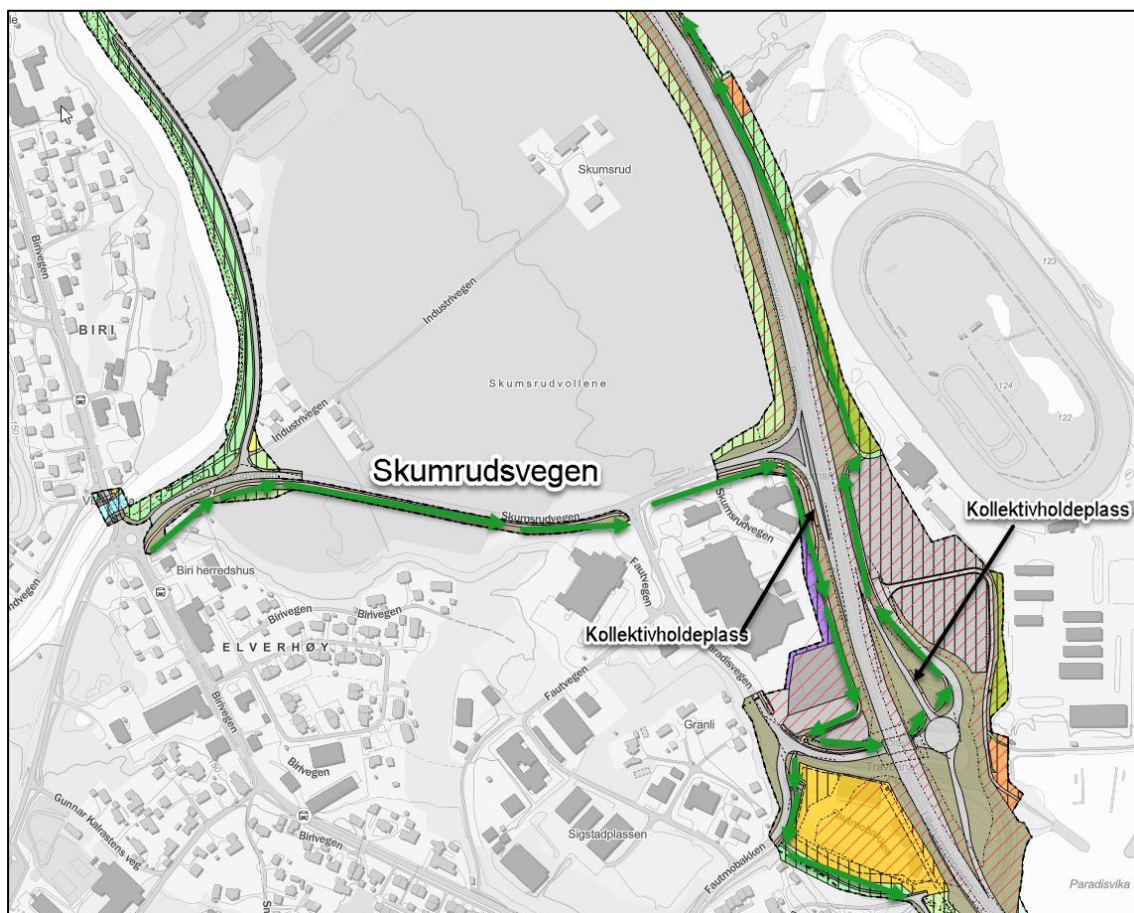
2.3 Øvrig tilrettelegging for gående og syklende

2.3.1 Gang- og sykkelveg langs Skumrudsvegen

Gang- og sykkelveg langs Skumrudsvegen vil forbedre forbindelsen mellom Biri sentrum og kollektivholdeplassene i Biri, og gjøre det enklere og tryggere å gå eller sykle til og fra bussreiser. Dette kan bidra til økt bruk av kollektivtransport og bedre tilgjengelighet for myke trafikanter.



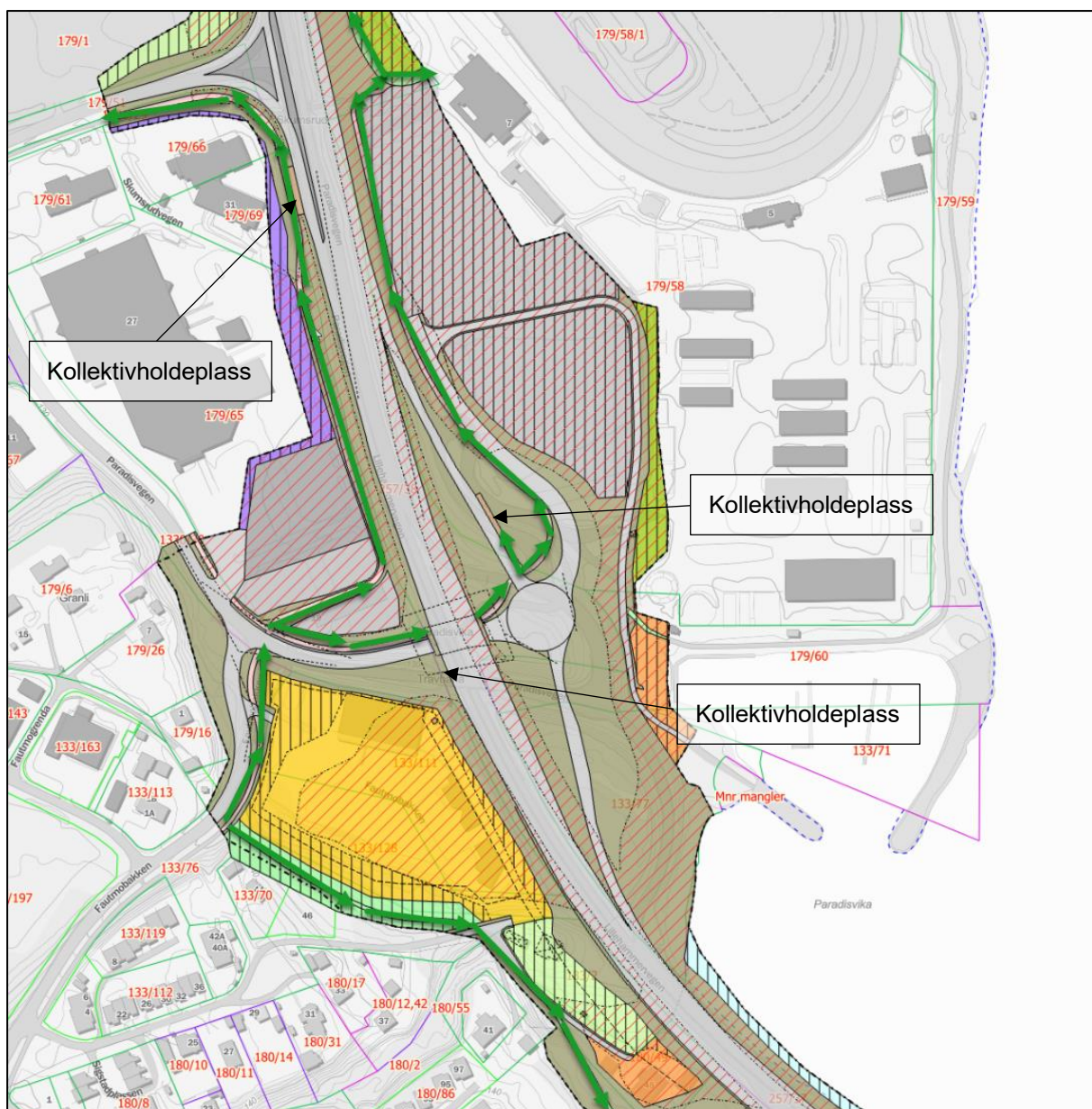
Figur 2-4: Gang- og sykkelvei langs Skumrudsvegen. Kilde: COWI AS



Figur 2-5: Illustrasjonen viser gang- sykkelvei langs Skumrudsvegen og videre til kollektivholdeplasser. Illustrasjonen viser også videre forbindelser ned mot Kremmerodden og nordover mot Vismunda.

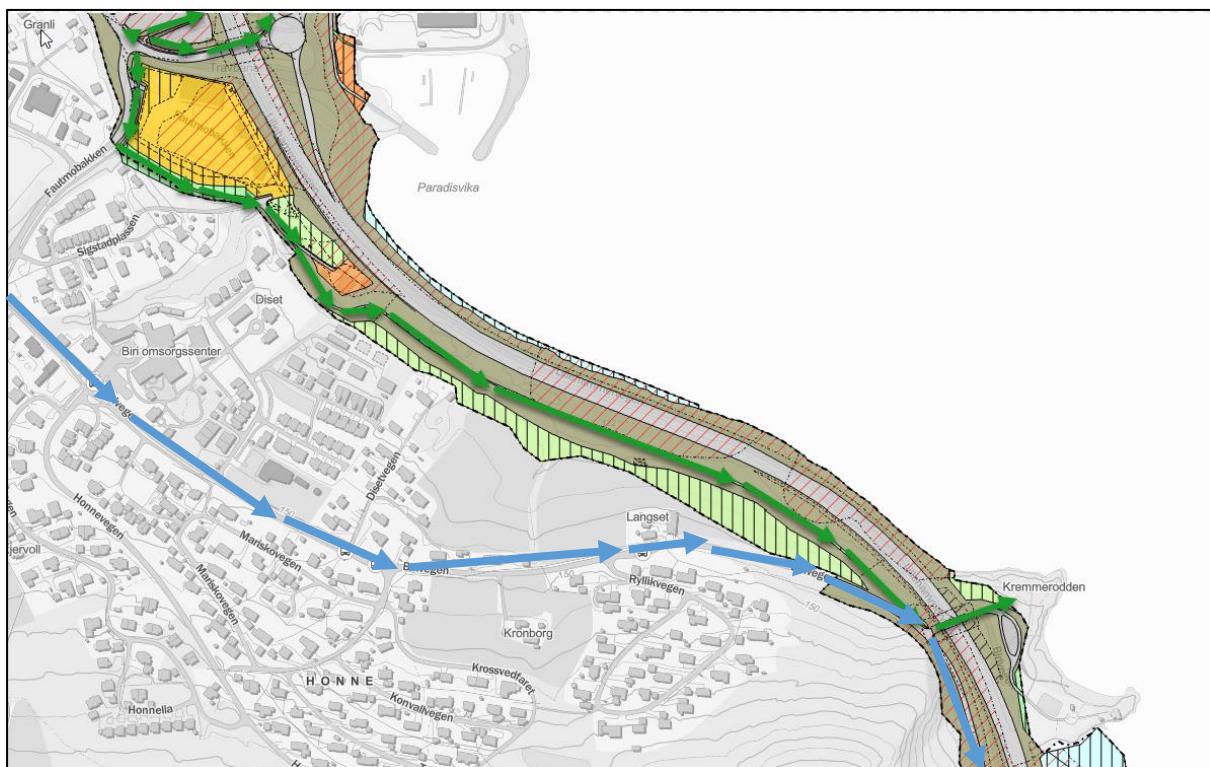
2.3.2 Gang- og sykkelforbindelser i Biri

Det er i planen regulert gang- og sykkelforbindelser til kollektivholdeplassene. Dette er illustrert i Figur 2-5: Illustrasjonen viser gang- sykkelvei langs Skumrudsvegen og videre til kollektivholdeplasser. Illustrasjonen viser også videre forbindelser ned mot Kremmerodden og nordover mot Vismunda.



Figur 2-6: Turvei/ gang- sykkelvei mellom Biri og Kremmerodden. Illustrasjonen viser også gang- og sykkelforbindelser til kollektivholdeplasser. Kilde: COWI AS

Det er også i planen tilrettelagt for en ny turveiforbindelse fra Biri til Kremmerodden. Illustrasjonen under viser gode gang- og sykkelforbindelser fra Biri og sørover.



Figur 2-7: Ny turveiforbindelse mellom Biri og Kremmerodden er illustrert med grønne piler. Blå piler viser sykkelforbindelse mot Eriksrudvegen. Kilde: COWI AS

Som nevnt innledningsvis er det både i dag, og spesielt i fremtidig situasjon med nytt sykehus i Moelv, en attraktiv sykkeltrasé fra Biri til Moelv. Planforslaget tilrettelegger for at Eriksrudvegen kan fungere som en god og sikker løsning for mange trafikanter. Ved etablering av en turvei parallelt med Eriksrudvegen, vil det medføre et større arealbeslag av dyrka mark. Vi kan ikke se at to parallelle traseer for mange trafikanter er hensiktsmessig på denne strekningen, gitt de konsekvensene tiltaket vil ha. Hvorfor Eriksrudvegen vil fungere godt for mange trafikanter er beskrevet nærmere i neste kapittel.

2.3.3 Eriksrudvegen

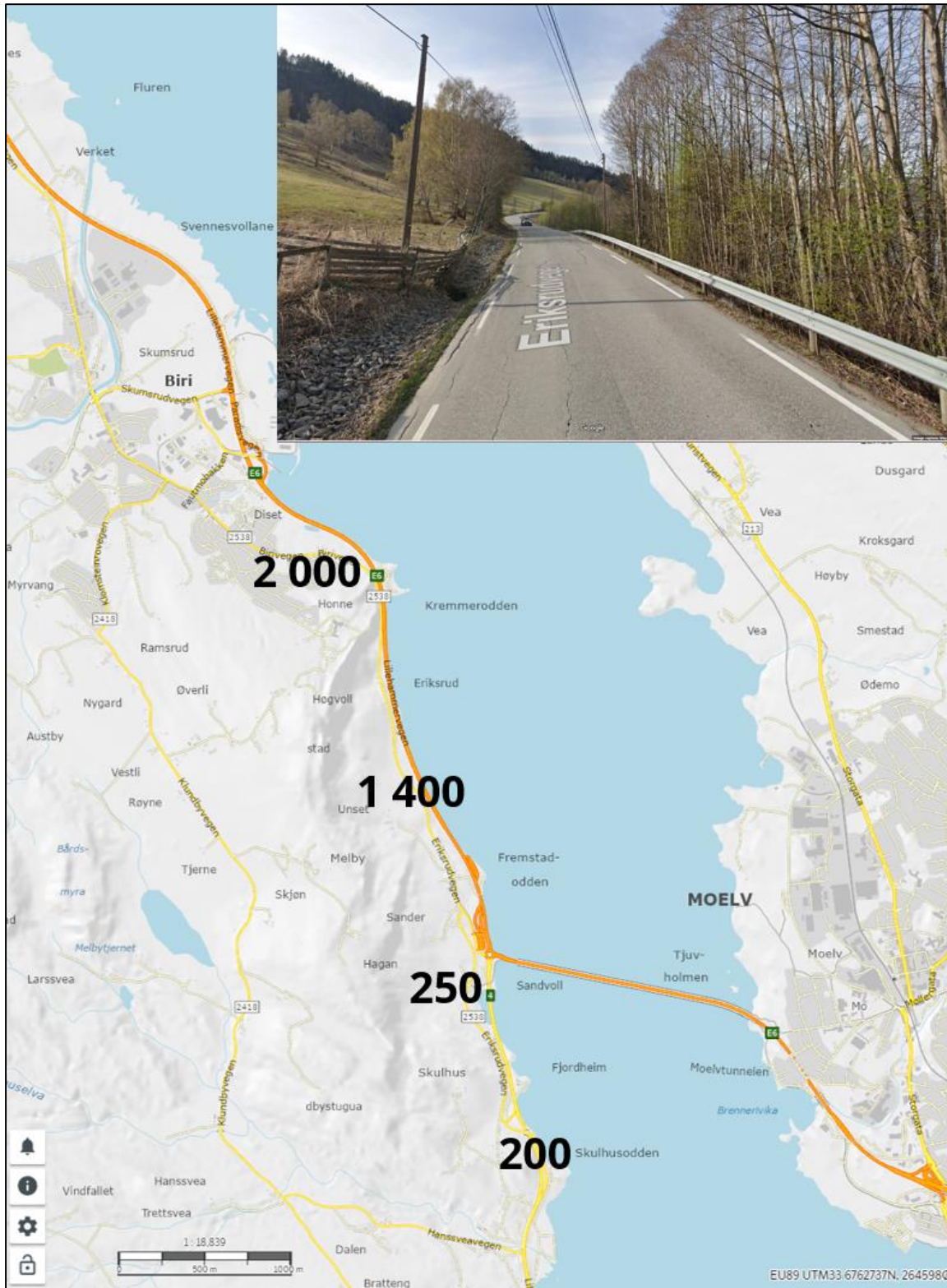
2.3.3.1 Dagens situasjon

Eriksrudvegen er en omtrent 4 km lang vei med en bredde cirka 6 meter og fartsgrense 60 km/t. Per i dag finnes det ingen gang- og sykkelvei langs strekningen.

Langs veien ligger rundt 40 husstander og eiendommer. Årsdøgnetrafikken (ÅDT) varierer mellom 200 og ca. 2000 kjøretøy. Trafikken er størst lengst nord på strekningen. Det er ikke registrert ulykker på veien i perioden 2008–2023.

Veien benyttes av lokale beboere fra områdene Biri, Eriksrudvegen og Skulhus, samt gang- og sykkeltrafikk, kollektivtransport (lokalbuss) og saktegående kjøretøy. I tillegg

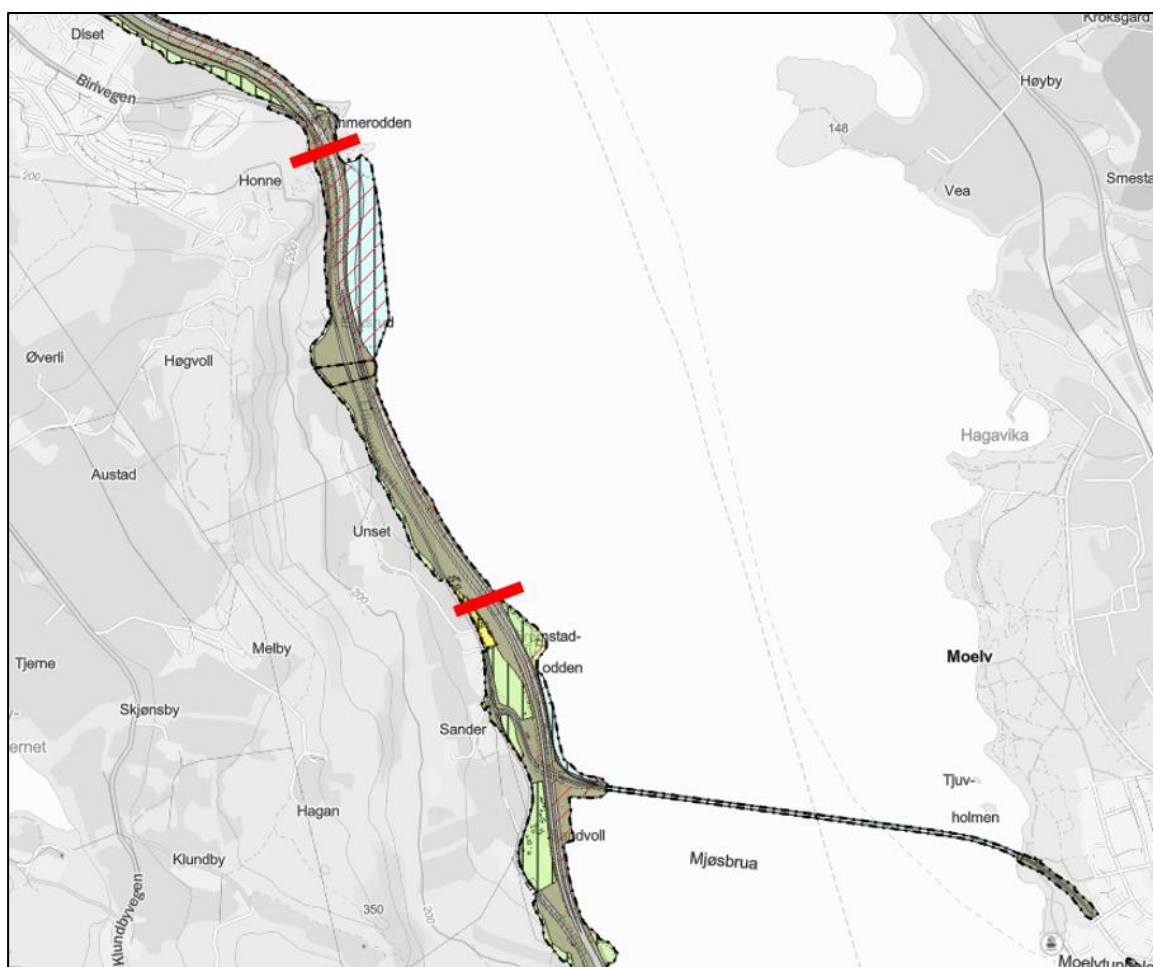
kan det forekomme noe lekkasjetrafikk i situasjoner med kø eller saktegående trafikk på E6.



Figur 2-8: Dagens situasjon fv. 2538 Eriksrudvegen. Tallene viser årssdøgntrafikk (ÅDT) langs strekningen.

2.3.3.2 Fremtidig situasjon

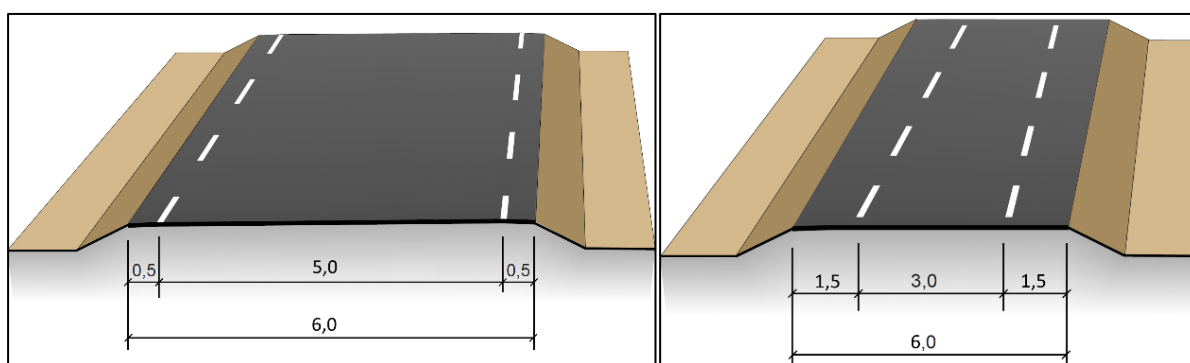
Med den planlagte veiutbyggingen vil flere husstander langs Eriksrudvegen bli fjernet, noe som vil føre til mindre biltrafikk i området. Det vil ikke være boliger langs Eriksrudvegen de første 1,8 km av strekningen mellom Kremmerodden og dagens kryss med E6 og rv. 4. Langs den resterende delen av Eriksrudvegen til Skulhussodden vil det være igjen om lag 25 boliger etter utbyggingen av E6. Dagens rundkjøring med E6, rv. 4 og Eriksrudvegen vil forsvinne, noe som gjør at Eriksrudvegen vil bli en mindre attraktiv rute for lokal biltrafikk og «lekkasjetrafikk» fra E6. Som følge av dette forventes den framtidige biltrafikken å bli ÅDT 100–200 personbiler på denne strekningen.



Figur 2-9: På strekningen Kremmerodden-Fremstadodden (markert med rødt i kartet) er det ingen boliger i fremtidig situasjon. Kilde: COWI AS

På Eriksrudvegen vil sykkeltrafikk sammen med gående og saktegående kjøretøy ha prioritet. I tillegg vil vegen fortsatt tjene de gjenværende husstandene langs vegen. Det er uvisst om lokalbuss eller skolebuss vil benytte strekningen i fremtiden. Det anbefales å søke om endring av fartsgrense til 50 km/t for å bygge opp under at myke trafikanter samt saktegående kjøretøy skal ha prioritet.

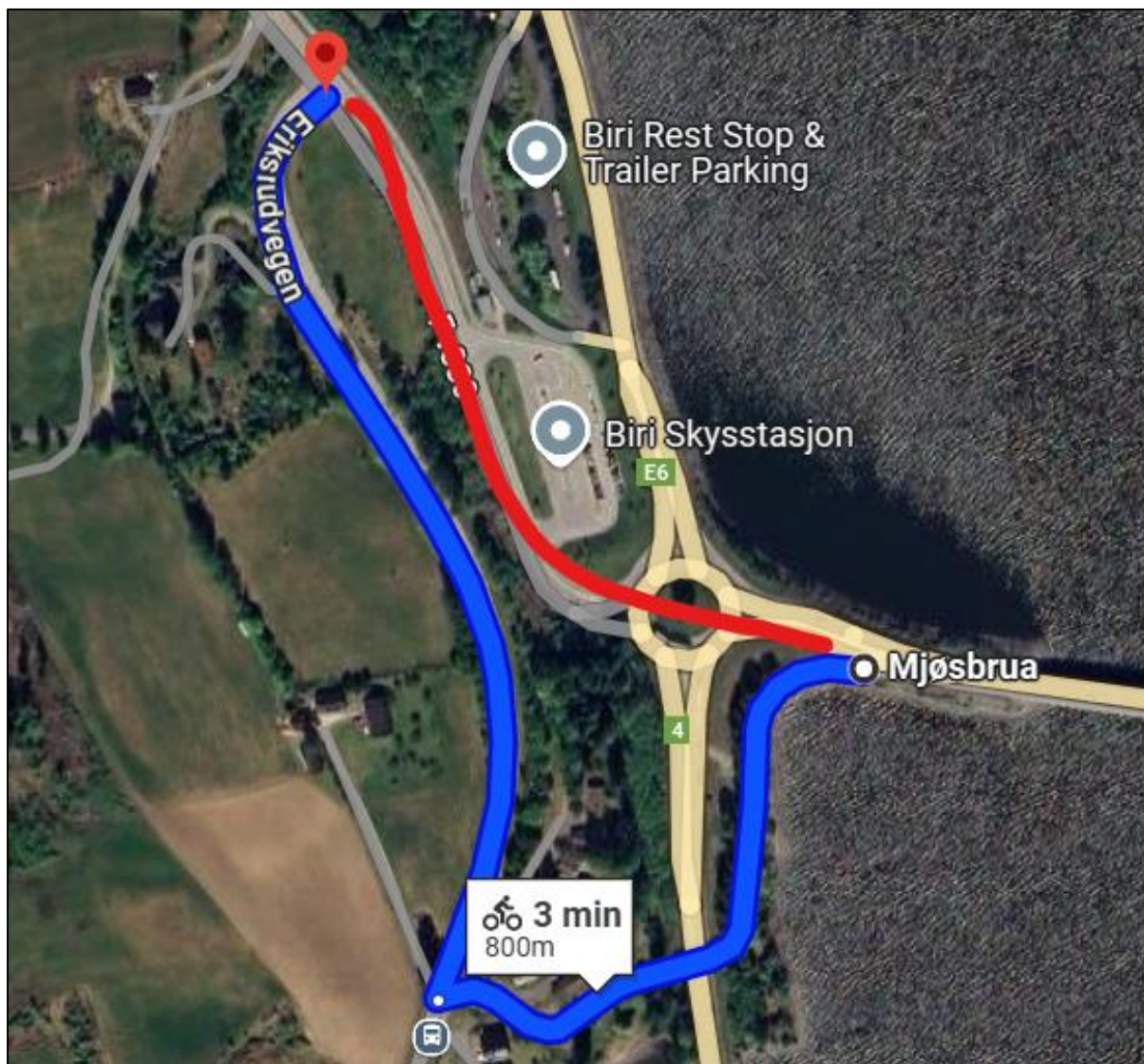
Med redusert biltrafikk på Eriksrudvegen vurderes det som akseptabelt å ha blandet trafikk med 5 m bredt kjøreareal og 0,5 m skulder på begge sider, slik som dagens løsning. Det er også mulig å endre vegoppmerkingen til ettfelts vei med bredere skuldre som gir bedre plass for gående og syklende på hver side. En slik løsning vil ha et kjøreareal for bil som er for smalt til at to biler kan møtes uten å krysse oppmerkingen på veiskulderen. Begge oppmerkingsalternativene vurderes som likestilte med tanke på trafiksikkerhet fordi biltrafikken forventes å bli svært lav. Begge løsningene vil sammen med reduksjon av fartsgrensen bidra til en trygg og funksjonell vei for lokaltrafikken, samtidig som den støtter bærekraftige transportformer og lavere hastigheter.



Figur 2-10: Illustrasjonene viser alternative oppmerkinger for Eriksrudvegen, med dagens løsning t.v. og en ettfeltsvei med brede skuldre t.h. Løsningene vurderes som likestilte alternativer mtp. trafiksikkerhet.

Eriksrudvegen vil dekke behovet for en gang- og sykkelforbindelse (GS) mellom Biri, Skulhusodden og Mjøsbrua/Moelv. Ved å gjenbruke eksisterende vei reduseres inngrepet i dyrket mark, noe som bidrar til en mer bærekraftig løsning.

Eriksrudvegen har minimalt med stigning, noe som gjør den spesielt godt egnet for syklister. Ny løsning vil også gi en kortere og mer direkteført forbindelse til dagens Mjøsbru i begge ender. Figur 2-11 viser hvordan dette vil bli for Eriksrudvegen.



Figur 2-11: Tilrettelegging for gang/sykel på Eriksrudvegen. Rød linje viser omtrentlig ny løsning som gir kortere vei av/på eksisterende Mjøsbrua.

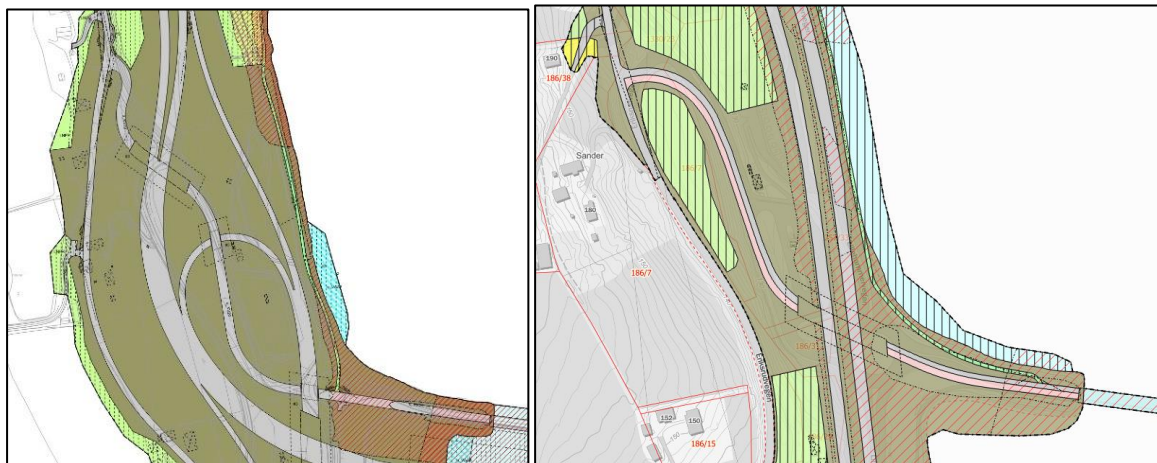
2.3.4 Overgangssone mellom Eriksrudvegen og Mjøsbrua

Tiltak for overgangssonen mellom Eriksrudvegen og Mjøsbrua:

For å sikre at Eriksrudvegen ikke benyttes som en uønsket gjennomkjøringsvei, planlegges det flere tiltak i overgangssonen mot Mjøsbrua. Hovedtiltakene inkluderer tydelig skilting med skilt 306.1 "Forbudt for motorvogn" med underskilt som tillater moped og traktor, samt en veiutforming som aktivt motvirker uønsket kjøring. Dette oppnås gjennom en linjeføring med krappe svinger, smal kjørebane og lav fartsgrense. Disse tiltakene vil bidra til at Eriksrudvegen og Mjøsbrua blir en trygg vei for syklister, gående og saktegående kjøretøy, i tråd med intensjonen for området.

I tillegg kan ekstra tiltak vurderes i etterkant dersom det allikevel skulle bli problemer med ulovlig kjøring, slik som:

- Fartshumper eller fartsputer for å redusere hastigheten ytterligere
- Påkjørbar bom eller lignende fysiske hindringer som begrenser ulovlig motorisert trafikk

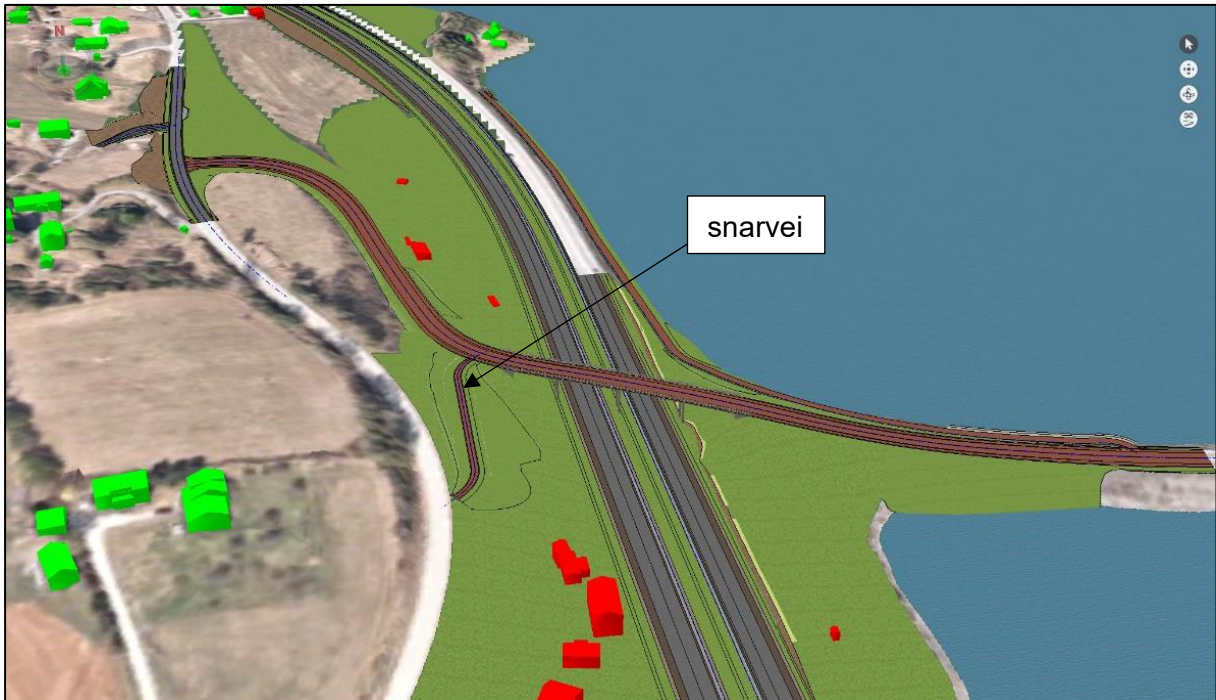


Figur 2-12: Overgangssone mellom Eriksrudvegen og Mjøsbrua i alternativ 1 (til venstre) og alternativ 2 (til høyre). Svingene kan gjøres enda krappere enn vist her. Utsnitt fra høringsversjonen av alternativ 2.



Figur 2-13: Tiltak for å hindre ulovlig kjøring med skilting og bom.

For alternativ 2 er det fra Eriksrudvegen til forlengelsen av Mjøsbrua sett på en mulig snarvei for å redusere omveien til/fra Eriksrudvegen sør, se Figur 2-14. Det foreslås en 2,5 meter bred gang- og sykkelvei for å forbedre forbindelsen sørfra langs Eriksrudvegen og mot Mjøsbrua. Tilrettelegging av den nye forbindelsen retning Gjøvik, vil ikke være i konflikt med dyrka mark, se Figur 2-14.



Figur 2-14: Ny snarvei foreslås for alternativ 2 fra Eriksrudvegen til forlengelsen av Mjøsbrua

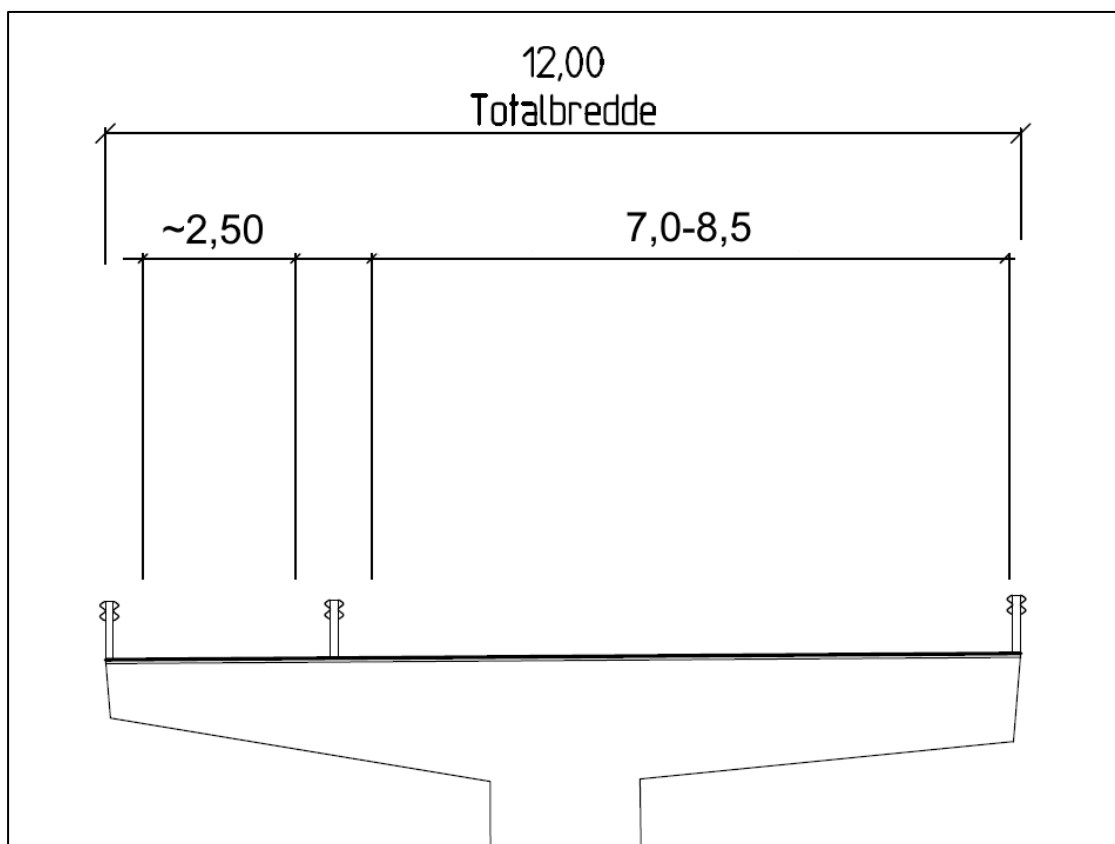
2.3.5 Eksisterende Mjøsbru

2.3.5.1 Dagens situasjon

Dagens Mjøsbru er en motorveibru (7,0 -8,5 meter) med adskilt gang- og sykkelvei (2,5 meter). Dette er vist i Figur 2-15 og Figur 2-16.



Figur 2-15: Dagens Mjøsbru med adskilt gang- og sykkelvei på den ene siden. Kilde: google maps



Figur 2-16: Illustrasjonen viser eksisterende Mjøsbru med adskilt gang- og sykkelvei. Kilde: COWI

2.3.5.2 Fremtidig situasjon

Gjennom dialog med fylkeskommunen, kommunen og Statens vegvesen har det gjennom merknad- og innsigelsesprosessen blitt diskutert ulike løsninger over Mjøsbrua. Fylkeskommunens forslag er å ha en 3 meter bred gang- og sykkelvei langs sørsiden av brua adskilt fra kjørearealet med en rabatt på 0,5 meter. Resterende bredde på brua (kjørearealet) vil være øremerket saktegående trafikk (moped/traktor).

Vår vurdering er at er at fylkeskommunens forslag vil være en dårlig løsning, noe som begrunnes med følgende:

- Den foreslåtte bredden på arealet for myke trafikanter er for smalt, bare 3 meter
- Syklistene vil trolig være trafikantergruppen med høyest hastighet på brua. At disse skal ferdes på samme smale areal som gangtrafikken (som har lavest hastighet), er uheldig både ut fra et sikkerhetsmessig hensyn og for framkommeligheten til syklistene.
- Fylkeskommunens løsning krever at rekkverket må flyttes til bruas ytterkant, noe som er komplisert teknisk sett og som gir en merkostnad på ca. 100 millioner

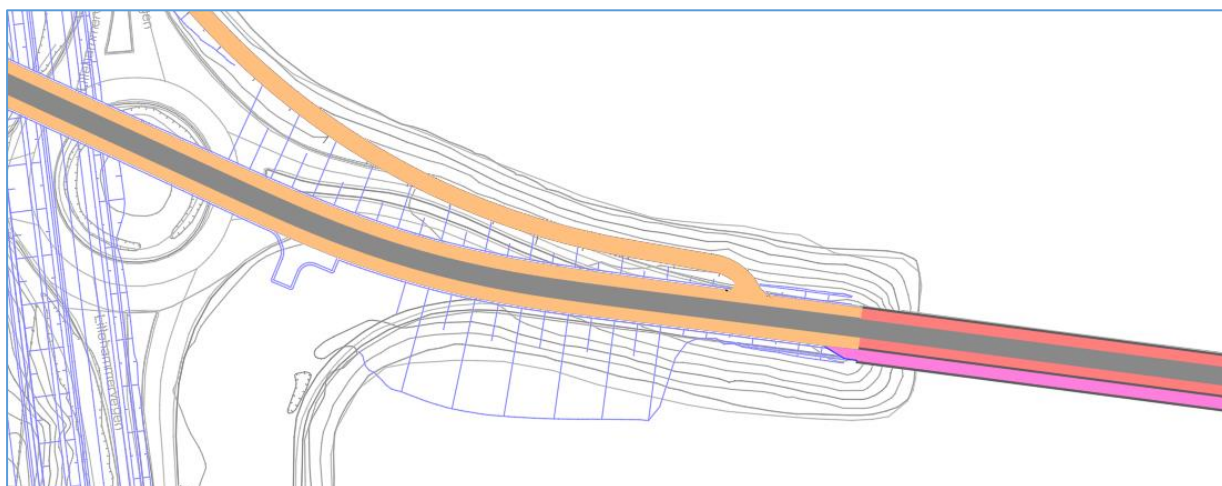
kroner. Det vil gripe inn i brukonstruksjonens kantdragere, som er kritiske elementer for hele bruas konstruksjon.

- Antallet saktegående kjøretøy som lovlig kan kjøre over brua forventes å bli svært lavt. Det er derfor urimelig å avsette et så stort areal for så lite kjørende trafikk.

Basert på faglige råd og dialog med både fylkeskommunen, Statens vegvesen og kommunen, er det laget en ny løsning. Med denne løsningen vil dagens Mjøsbrua få en veioppmerking med et fire meter bredt felt for kjørende trafikk i midten, og med inntrukne kantlinjer som gir brede skuldre på hver side. Dagens gangvei og rekkverk beholdes. De som sykler over brua, kan da velge om de vil sykle på den brede veiskulderen eller i den fire meter brede kjørebane.

For overgangsstrekningene mellom Mjøsbrua og de tilstøtende veiene på begge sider av brua, Kastbakkveien og Eriksrudveien, anbefales samme løsning med inntrukne kantlinjer. Dette vil bidra til en enhetlig løsning på hele strekningen. Det anbefales at kjørefeltet på disse strekningene ikke er for bredt. Et unødvendig bredt kjørefelt vil innby til høyere fart. Areal som er «tilgjengelig/ til overs» øremerkes myke trafikanter, mens bredden på kjørearealet holdes konstant. En kjørefeltbredde på tre meter er bredt nok for de største av kjøretøyene som lovlig kan kjøre på brua.

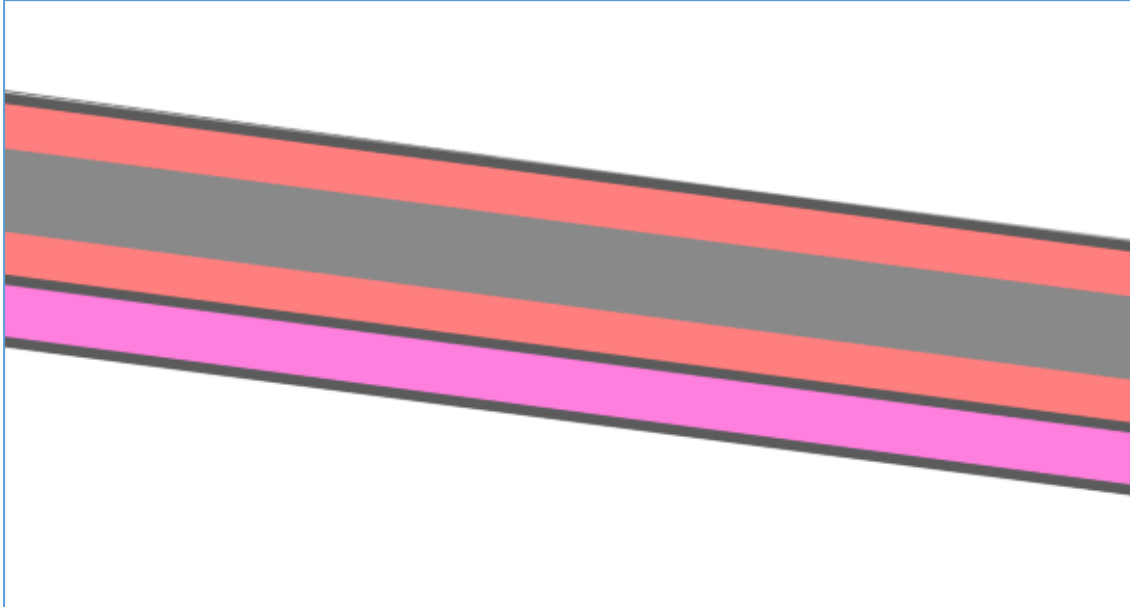
På landsiden av Mjøsbrua på vestsiden beholdes kjørefeltbredden som på Mjøsbrua, og minst 2,5 m skulder på hver side. På Figur 2-17 som viser overgangen fra Mjøsbrua til landsiden, er veiskulderen vist med oransje. Her er det ikke lenger avsatt eget areal for gående og skulderen kan benyttes av både gående og syklist. Syklist vil med dette ikke få et systemskifte her.



Figur 2-17 Løsning med inntrukne kantlinjer fra Mjøsbrua mot Eriksrudvegen. Kilde: COWI AS

Løsningen med inntrukne kantlinjer på Mjøsbrua kan bli omtrent som illustrasjonen i Figur 2-18. Skissen viser løsningen for Mjøsbrua. Grått er kjørebane, rødt er skulderen

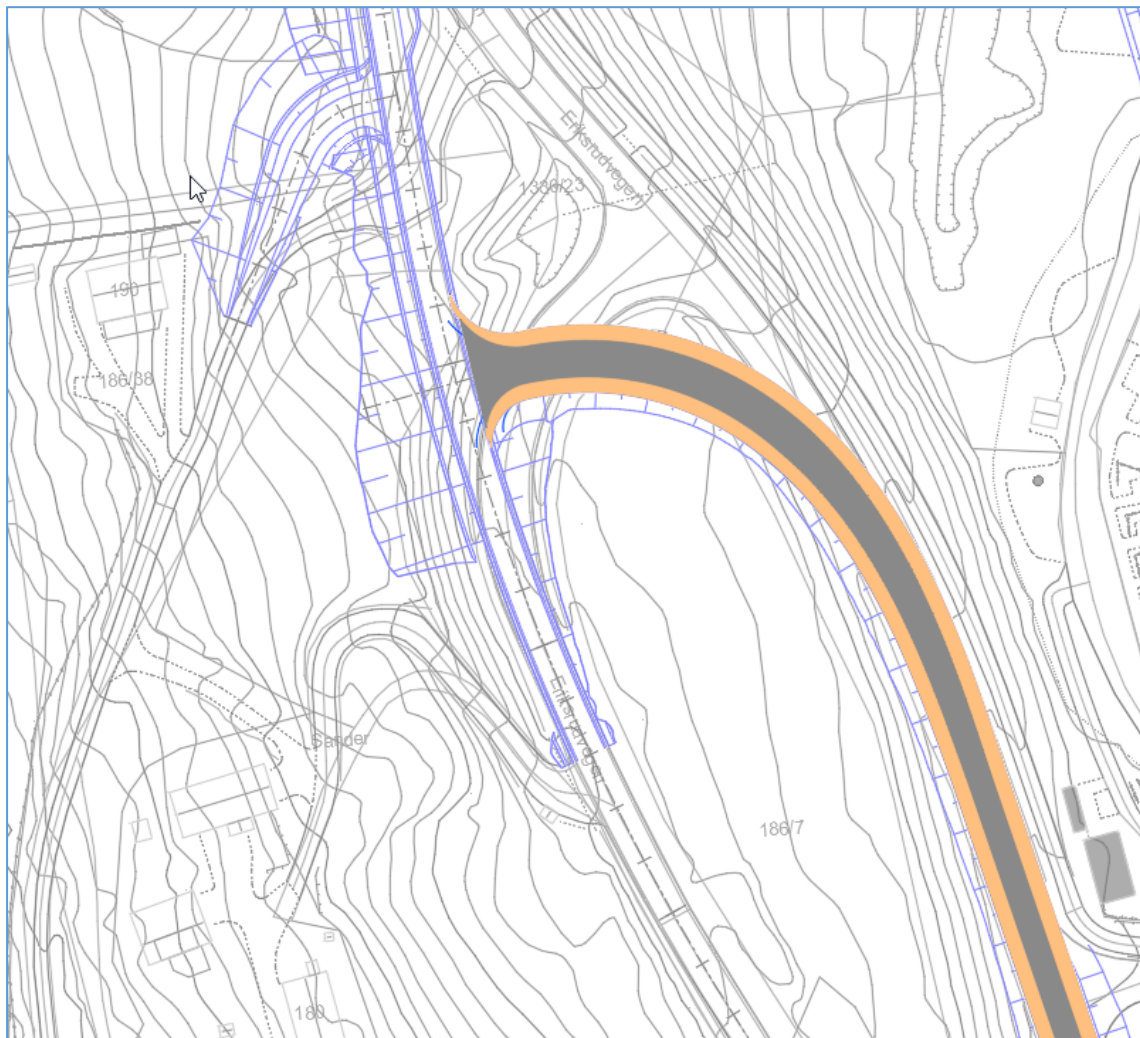
(skulderen er tiltenkt syklister, men det er ikke forbud for gående). Gangbanen er vist med rosa. De mørkegrå feltene illustrerer rekkverk og kantdragere.



Figur 2-18 Løsning med inntrukken kantlinje vist på utsnitt av Mjøsbrua. Grått areal er kjørebane for saktegående trafikk, rødt areal er inntrukken skulder for syklende, mens rosa areal er for gående. Kilde: COWI AS

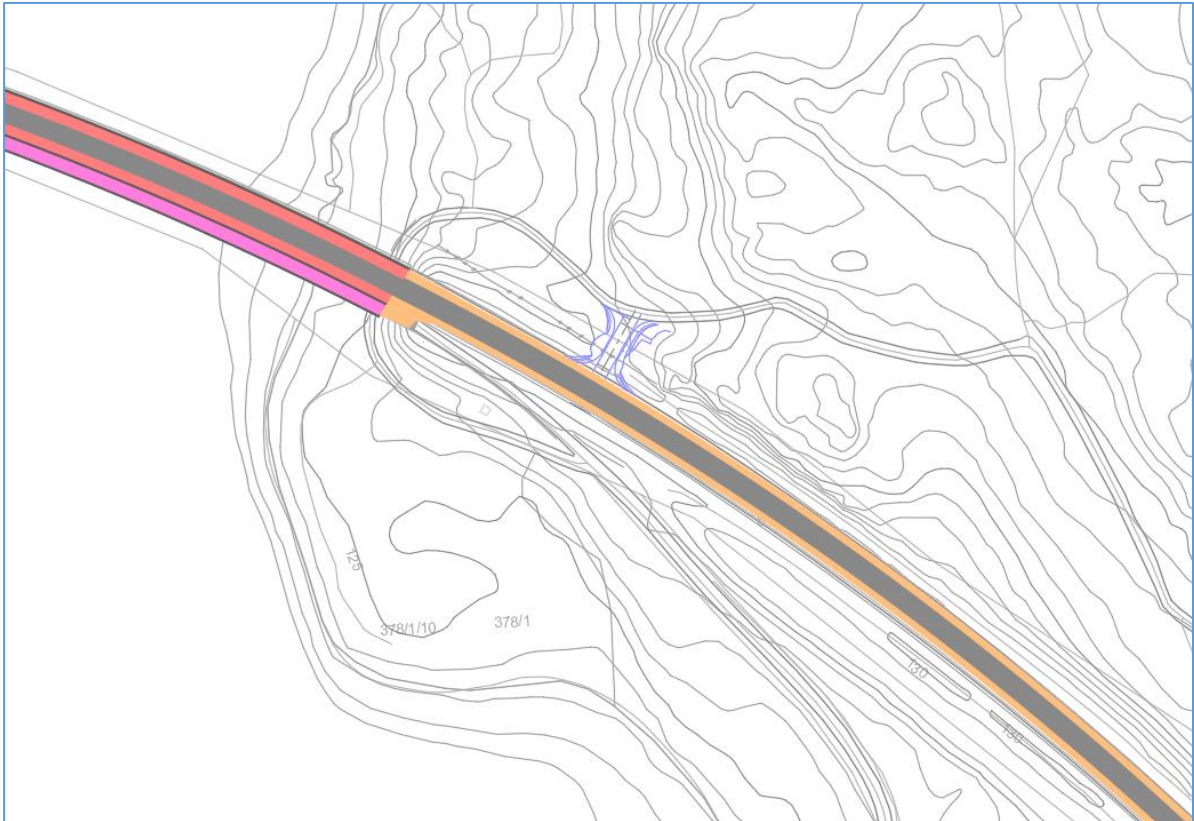
Vestover fra brua tilslutter veien seg til Eriksrudvegen i et kryss. Krysset bør utformes strammest mulig for å unngå at bilister oppfatter veien mot brua som lovlig kjørevei.

Dette skal også skiltes (skilt 306.1). Det vises ellers til kapittel 2.3.2 om alternativene for framtidige tiltak (veioppmerking) på Eriksrudvegen.



Figur 2-19 Veien tilsattes Eriksrudveien med et kryss. Det anbefales et stramt kryss.

På Mjøsbruas landside i øst er det planlagt samme løsning som i vest. Gangbanen snevres inn og brukerne ledes inn på skulder eller videre på eksisterende gangveiløsning. Den intrukne kantlinje-løsningen videreføres på det som blir "gamle" E6. Løsningen opphører ved avkjørselen til Moelv renseanlegg. Her skiltes det med skilt 306.1. Det er forventet lite trafikk i avkjørselen som i hovedsak benyttes av personell som skal til renseanlegget, samt til Moelv båtforening.



Figur 2-20 viser overgangen mellom Mjøsbrua og eksisterende E6 med forslag til ny utforming. Kilde: COWI AS



Figur 2-21 viser overgangen mellom Kastbakkveien med normal trafikk og inntrukken kantlinje, samt overgang til gang- og sykkelvei sørover langs Kastbakkveien. Grått felt er kjørebane, mens gult er inntrukken kantlinje/ gang- og sykkelvei. Kilde: COWI AS

2.3.6 Kalrasten til Roterud

Prosjektet E6 Moelv – Roterud vil ikke føre til økt trafikk på fv. 2538 Birivegen. Bompengene på den nye E6-strekningen Roterud–Storhøve vil gi noe økt trafikk og er beregnet å utgjøre omtrent 300 kjøretøy per døgn (ÅDT).

3 Anbefaling

Planforslaget vil innarbeides med følgende endringer, for å imøtekomme innsigelsen knyttet til tema gang- og sykkelveier:

- Regulere eksisterende Mjøsbru til veiformål, med anbefaling om oppmerking i planbeskrivelsen.
 - Går bort fra opprinnelig forslag om todeling av kjørearealet
 - Foreslår alternativ oppmerking av Mjøsbrua og tilstøtende veier:
 - Ettfeltsvei med brede skuldre
- Regulere inn gang- og sykkelvei (snarvei) mellom eksisterende Mjøsbru og Eriksrudvegen i sørgående retning, som illustrert på Figur 2-14.