

STATSFORVALTER- INNSIGELSE TIL KOLLEKTIV

Nasjonal PlanID:

Ringsaker kommune: 2019060936

Gjøvik kommune: 05020437

Prosjekt nr.:	113201
Oppdragsgiver:	Nye Veier
Dokumentnummer:	NV34E6MR-PLA-NOT-0008

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	28.03.25	MGGR	TVF	ESKA/ COWI
01	14.11.25	CAFN	ISKD	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 Innsigelsen	5
1.2 Tilbakemelding på anbefaling gitt i dette notatet.....	6
2 Kunnskapsgrunnlag	9
2.1 Strategisk ruteplan.....	9
2.2 Hvilke endringer i kollektivtilbudet er viktigst for å få flere passasjerer i små og mellomstore byer	10
3 Vurderinger av plassering av kollektivterminal	11
3.1 Krysset rv.4 og E6.....	11
4 Fremkommelighet og effektivt kollektivtilbud	17
5 Muligheter for mer pendlerparkering	17
6 Anbefalinger	19

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 Innsigelsen

Statsforvalter har innsigelse til kollektiv. Punktene nedenfor oppsummerer begrunnelsen for innsigelsen.

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.

Det som omhandler sykkel og gange vil bli omtalt i et annet notat.

Innlandet fylkeskommune og Gjøvik kommune har også merknader i forbindelse med kollektiv. Innlandet fylkeskommune skriver følgende «*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.*»

Gjøvik kommune sine merknader går ut på blant annet at det må komme tydelig frem hvordan koblingen mellom lokal, regional og ekspressrutene skal tilrettelegges. Kommunedirektøren mener videre at det er vanskelig å se at planforslaget bidrar i en positiv retning i forbindelse med nullvekstmålet slik det foreligger, og peker spesielt på etablering av Mjøsseykehuset som en av de største arbeidsplassene i området. Kommunedirektøren mener at en helhetlig kryssløsning mellom E6 og rv. 4 som også ivaretar påkobling av fylkesvegen også vil være positivt og gi mer fleksibilitet i kollektivavviklingen.

Statens vegvesen skriver blant annet i sine merknader om kollektiv at nye holdeplasser i tilknytting Birikrysset vil gi dårligere løsning uten overgangsmulighet til lokalbuss ut fra dagens rutetilbud. De forstår at det av flere årsaker har vært vanskelig å finne en god løsning for kollektiv i kryssområdet med rv. 4. De skriver videre at «*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.*»

I dette notatet vil hovedfokus være å besvare innsigelsen fra Statsforvalter, men vi vil også forsøke å besvare merknadene til Innlandet fylkeskommune og Gjøvik kommune.

Målet med dokumentet er å svare på innsigelsen fra Statsforvalteren.

1.2 Tilbakemelding på anbefaling gitt i dette notatet

Versjon 00 av dette notatet ble oversendt til Statsforvalter, Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune. Med bakgrunn i den versjonen har myndighetene kommet med tilbakemelding på vurdering av innsigelsene knyttet til fagtemaet.

1.2.1 Statsforvalteren i Innlandet

I tilbakemelding fra Statsforvalter i Innlandet på tilleggsnotatet 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 er konklusjonen delt inn i tre delpunkt.

1. Delpunkt: utrede mulighet for plassering av kollektivterminal i krysset mellom rv. 4 og E6:

«*Vår vurdering: Vi er tilfredse med at det er gjort rede for forutsetninger som ligger til grunn for utbyggingsprosjektet og som påvirker mulighet for videreføring av en kollektivterminal i kryssområdet E6/rv.4. Vi støtter vurderingen av at Biri vil kunne fungere godt som et framtidig kollektivknutepunkt, med effektiv av- og påstigning på ramper. I framtiden regner vi med at behovet for omstigning mellom busser vil være mindre enn i dag, og at bussruter må tilpasses nytt vegsystem. Den funksjonen som vi anser at blir dårligere enn i dag, gjelder mulighet for parkering i forbindelse med samkjøring. Innfartsparkering/pendlerparkering må i framtiden skje ved Biri, Moelv eller sørover langs rv. 4. Det må sikres god kapasitet i disse punktene.*»

Det vurderes at innsigelsen fra Innlandet Fylkeskommune er løst på dette punktet. Anbefalingen i dette notatet er innarbeidet i planforslaget.

2. Delpunkt: Bearbeiding av løsning for kollektivterminal på Biri:

«*Vår vurdering:*

- a) *Innlandet fylkeskommune er opptatt av at ny kollektivterminal ivaretar god lesbarhet, korte gangavstander mellom innfartsparkering og holdeplasser, kort gangavstand mellom holdeplass for lokalbuss og ekspressbuss, ventefasiliteter og god kapasitet på innfartsparkering. Vi har stilt spørsmål ved om det er mulig å flytte sørgående holdeplass på E6-rampe noe lengre mot sør for å komme nærmere pendlerparkeringen og dermed gjøre knutepunktet mer kompakt. På grunn av konflikt med akselerasjonsfelt er ikke dette mulig å få til på forsvarlig vis. Vi tar det til etterretning.*

Det vurderes at dette punktet er løst. Anbefalingen i dette notatet er innarbeidet i planforslaget.

- b) *Det er positivt at det nå er lagt inn holdeplass for lokalbuss langs østsiden av Paradisvegen. Vi har kommet fram til at det er behov for holdeplass i begge retninger for å gi tilstrekkelig fleksibilitet ved planlegging av bussruter. Vi ber om at dette reguleres inn.*

Med utgangspunkt i denne innsigelsen ble det foreslått en alternativ løsning for plassering av holdeplass for lokalbuss. Holdeplass for lokalbuss ble foreslått plassert på brua over E6 i Biri og løsningen ble presentert i et møte. Tilbakemeldingen var at denne innsigelsen løses ved å regulere holdeplass for lokalbuss på brua i Biri. Det vurderes dermed at dette punktet er løst.

- c) *Situasjonen i dag i området for framtidig kollektivknutepunkt er en stor utflytende asfaltplass, der det også foregår varelevering til eksisterende næringsbygg. Det er planlagt for en kontrollplass i det samme området. Vi ser det som uheldig at myke trafikanter skal bevege seg til og fra holdeplasser og pendlerparkering i blanda trafikk med store kjøretøy, og uten egen tilrettelegging. Vi anser løsningen som ikke godt nok bearbeidet og mener det må utarbeides en situasjonsplan som viser gangforbindelser til og fra holdeplasser, sykkelparkering, leskur, rasteplass osv.*

Det er supplert med oppdatert situasjonsplan for framtidig kollektivknutepunkt i kapittel 3.1.3 i dette dokumentet. Situasjonsplanen legger løsning i punkt b til grunn. Det er også satt bestemmelser til krav om utomhusplan for nevnte område. Det vurderes at innsigelsen til dette punktet er løst gjennom revidert situasjonsplan.

- d) *Det må sikres gjennom rekkefølgebestemmelser hvilke tiltak som skal opparbeides i kollektivknutepunktet, og til hvilken fase i E6-utbyggingen tiltaket skal gjennomføres. Det må også beskrives hvordan busstilbudet kan betjenes i anleggsfasen.*

I planbestemmelsene er det satt rekkefølgekrav om at det skal sikres holdeplasser, leskur og sykkelparkering før ny E6 tas i bruk. Det er også gitt bestemmelser som sikrer at funksjonene for kontrollstasjon, pendlerparkering og rasteplass skal opprettgodes i anleggsperioden. Kapittel 4 viser en muligheter til hvordan utbygging av ny E6 kan tilpasses slik at busstilbudet kan opprettholdes også i anleggsfasen. Det vurderes at innsigelsen til dette punktet er løst gjennom foreslåtte tiltak.

- e) *Vi mener kontrollplassen ikke kan ligge i kollektivknutepunktet, og at det må sees på alternativ plassering i dialog med Statens vegvesen.»*

Gjennom dialog med Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen og Gjøvik kommune har det blitt forståelse for at kontrollplassen må ligge i dette området, for å ha enkel tilkobling fra hovedveinettet. Det ble også forstått at IFK så plasseringen av kontrollplassen som problematisk som følge av at myke trafikanter måtte krysse inn/utkjøringen til kontrollplassen i en overgangssituasjon mellom lokal- og ekspressbuss. Ved å flytte holdeplassen for lokalbuss til brua over Biri unngås konfliktpunktet i en slik overgangssituasjon. Gjennom dialogen med myndighetene og felles forståelse for revidert løsning, vurderes det at innsigelsen til dette punktet er løst.

3. Delpunkt pendlerparkering

«Innfartsparkering for å benytte kollektivtransport vil kunne løses i Biri, som er nærmere der flere folk bor og også gir god tilgjengelighet med sykkel. For reiser til Mjøsbykehuset vil det trolig ikke være behov for et stoppunkt på den andre siden av Mjøsbrua, siden gjenstående reisestrekning er kort. Behovet for pendlerparkering er knyttet til andre typer reiser. Når det gjelder muligheter for samkjøring, vurderer vi at planforslaget gir dårligere muligheter enn i dagens situasjon. Når pendlerparkering flyttes bort fra hovedkrysset for E6 og rv. 4, vil det bli en omveg til parkeringsplasser som er aktuelle å benytte ved samkjøring når man kommer fra ulike retninger og vil samkjøre videre. f.eks. dersom man kjører fra Lillehammer og Gjøvik i hver sin bil og vil samkjøre til Hamar. Det vil ha mye å si hvor lang tid det tar å kjøre for å komme til parkering, og hvor vidt dette vil oppleves som en rasjonell reise på mellomlange distanser (mellom Mjøsbyene). Det er opplyst om at det er begrensninger i vegprosjektet når det gjelder hvor det kan etableres av- og påkjøringer knyttet til motorvegen. Det er ikke sett på muligheter for å regulere inn en parkeringsplass i tilknytning til nytt vegkryss for E6 og rv. 4.»

Gjennom dialog med myndighetene er det synliggjort at reguleringsplanen også tilrettelegger for flere parkeringsplasser ved Biri Bruk i alterantiv 2. Alternativ 2 har en effektiv tilkomst til Biri bruk via rundkjøringen, og det ligger godt til rette for at området også skal kunne fungere som en parkeringsplass ved samkjøring. Det vurderes at innsigelsen er løst på dette punktet.

2 Kunnskapsgrunnlag

Hovedmålet med ny Moelv-Roterud er å korte ned reisetid og gi bedre trafikkflyt. Nye Veier sine mål med strekningen er:

- Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre fremkommelighet for personer og gods
- Reduksjon i ulykker
- Reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold

I dette dokumentet vil vi gjennomgå kunnskapsgrunnlaget for vurderingene som er gjort og deretter se på konsekvensene for de ulike løsningene. Vi vil belyse konsekvensene ved å ha kollektivterminal i krysset E6 og Rv.4, og belyse virkningene ved å heller ha en kollektivløsning i Biri krysset. Vi vil belyse hvilke løsninger som er gjort i prosjektet for å styrke fremkommeligheten for kollektivreisende og få et effektivt kollektivtilbud, herunder pendlerparkering og samkjøring. Vi vil også vise mulige løsninger for Biri for lokalbuss.

2.1 Strategisk ruteplan

Strategisk ruteplan utarbeidet i 2020 på oppdrag fra Oppland fylkeskommune en utredning om fremtidig kollektivtilbud mellom Lillehammer og Gjøvik i lys av ny E6 og Rv.4. Nye Veier mener dette er tilstrekkelig utredning av konsekvensen ved å ikke ha kollektivterminal i krysset E6 og Rv.4 og vi har i stor grad basert oss på denne utredningen.

I rapporten kommer det frem at det er små gevinster med å ha terminal i krysset mellom Rv. 4 og E6. Passasjertallene som ble registrert viste at det var få påstigninger på bussrute 102 på kollektivterminalen «Mjøsbrua vest». Dette viste at byttemuligheten mellom de ulike bussrutene på «Mjøsbrua vest» i liten grad blir benyttet i dagens situasjon. De foreslår at det bør være en god terminalløsning i E6-krysset på Biri, hvor det er kobling mot fylkesvegnettet. Fremtidige ekspressbusslinjer vil også ønske å unngå omstigning underveis. Strategisk ruteplan anbefaler at ekspressbussen mellom Lillehammer og Gjøvik har færrest mulig stopp underveis, for å være mest mulig konkurransedyktig mot privatbil. De anbefaler bare stopp på Biri. I foreslått plan er det anbefalingene som er lagt til grunn og blir ivaretatt gjennom stopp på Biri.

Oppsummering av anbefalinger fra rapporten:

- Nye motorveier vil forkorte reisetidene mellom byene. Det ligger generelt godt til rette for å oppnå en markedsandel av betydning, forutsatt at tilbudet innrettes riktig.
- Det er ikke identifisert reisestrømmer som er avhengig av at det etableres terminal i krysset på vestsiden av ny Mjøsbrua
- De få som bruker Mjøsbrua vest terminal ankommer med bil
- Biri ved E6 bør bli utviklet for å bli et effektivt stoppested for buss, griper tak i markedet uten vesentlig tidstap. Helst med holdeplass på rampene
- Vekt på korte gangveier fra Biri sentrum, gode sykkelveier og sykkelparkering, og et betydelig antall innfartsparkeringsplasser reservert for de som reiser videre med buss

2.2 Hvilke endringer i kollektivtilbudet er viktigst for å få flere passasjerer i små og mellomstore byer

Løsningen i planforslaget er i tillegg til Strategisk ruteplan underbygget av argumenter fra forskning. Vi vil i dette kapitlet vise til forskning som underbygger argumentene for løsningene som er valg i planforslaget.

Det er mye forskning på hvordan endringer i kollektivtilbudet påvirker passasjerutviklingen, men de har stort sett blitt gjennomført i større byer. Mindre byer er forskjellig fra større byer på flere måter som kan påvirke kollektivets konkurransekraft. Dette er relevant for planforslaget i forbindelse med plasseringen av bussholdeplassen og i forbindelse med et om økt transportkapasitet kan dekkes gjennom et effektivt kollektivtilbud.

TØI har sett på hvordan endringer i kollektivtilbudet kan gi flere passasjerer i små og mellomstore byer.¹ De oppsummerer at endringene som bidrar til flere passasjerer blant annet er:

- Færre, rettere, raskere og tydeligere (pendel)linjer
- Høyere frekvens
- Konsentrasjon av ressursene til korridorer som forbinder områder med mange innbyggere og arbeidsplasser
- Korte nok gangavstander

I rapporten blir det også pekt på supplerende tiltak som går på å

- Styrke arealutvikling,
- Styrke gangavstand til holdeplasser,
- Tilrettelegge for gåing og sykling

I forbindelse med gangavstand til holdeplasser 'Akseptabel gangavstand til holdeplass' har ofte vært regnet som 400 meter til bussholdeplasser.

2.2.1 Knutepunkt for effektiv kollektivtransport

Knutepunkt skal binde ulike deler av kollektivsystemet sammen og det er relevant å se på hvordan kollektivknutepunkt bør utvikles for å vurdere plasseringen av bussholdeplass i planforslaget. TØI har sett på tiltak som beskriver hvordan knutepunkt bør utvikles slik at kollektivsystemet blir mest mulig effektivt og attraktivt². Bytte av transportmiddel blir ofte sett på som tidkrevende og komplisert, og behovet for bytter kan bidra til at færre velger å bruke kollektivtilbudet. Avhengig av kontekst legger den norske verdsettingsstudien til grunn en omstigningskostnad på mellom 3 og 23 minutter ved et bytte. Så om byttet går raskt og smidig, er ikke omstigningsulempen nødvendigvis så stor for de reisende.

Det er frekvens mellom avgangene som er det viktigste tiltaket for å korte ned reisetiden. Den norske verdsettingsstudien viser at byttetiden oppleves som 20 til 30 prosent mer

¹ [Endringer i kollektivtilbudet som gir flere passasjerer i små og mellomstore byer - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

² [Knutepunkt for effektiv kollektivtransport - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

belastende enn selve reisetiden om bord på transportmiddelet. En annen studie fant derimot at forholdet var nesten dobbelt så høyt for byttetiden, sammenlignet med reisetiden om bord i fem norske byområder. Nærhet til holdeplass eller stasjon påvirker reisetiden, men er sannsynligvis mindre viktig enn tidligere antatt.

Knutepunkt bør utformes på en måte som fremmer grønne transportmidler som gange, sykkel og kollektivtransport. Det er viktig å vurdere gang- og sykkelforbindelser til knutepunktet. Innfartsparkering i bynære områder bør alltid vurderes opp mot verdien av arealene som beslaglegges.

3 Vurderinger av plassering av kollektivterminal

Statsforvalter har følgende innsigelse til at infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikken ikke er prioritert i planleggingen. De skriver angående kollektivterminal i krysset mellom rv. 4 og E6: «*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.*»

3.1 Krysset rv.4 og E6

3.1.1 Tilgjengeligheten til terminalen i krysset

Strategisk ruteplan pekte på i sin utredning at terminalen er lite i bruk i dag og de fleste som ankommer terminalen bruker bil. De mener det ikke er store gevinster med å ha kollektivterminalen der den er i dag. Plasseringen av terminalen er mellom tettsteder og det er få som har tilgang til den som gående. Det at den er plassert avsigeliggende kan gi lavere sosial trygghet. Det er også en kronglete inn- og utkjøring som påvirker kjøretid og kjørekomfort.

Det positive med å ha en kollektivterminal er at bytte av buss er enklere ved at det er korte avstander mellom bussene, og pendlerparkering. Som beskrevet i fagrapport trafikk kan byttemulighetene mellom de ulike bussrutene i planforslagets løsning bli mer upraktiske enn de er med dagens terminal ved Mjøsbrua der holdeplasser og park-and-ride er på samme sted. Dette gjelder særlig bytter mellom rute 102 og 103 til rute 100, som er nødvendig for en reise mellom Biri og Moelv. For dette tilfellet vurderes Strategisk Ruteplan sitt forslag om en ny rute mellom Lillehammer-Biri-Moelv som nødvendig dersom dagens bussterminal fjernes. Ruteforslaget vil være spesielt attraktivt for reisende til/fra nytt sykehus på Moelv. Om det skal være bytte langs strekningen må det være hyppige avganger.

3.1.2 utfordringer med å utforme effektiv kryssløsning med kollektivterminal i krysset

For veiprojektet E6 Moelv-Roterud er det avgjørende å ha en kryssløsning mellom rv. 4 og E6 som gir bedre og forutsigbar fremkommelighet. Noen av de viktigste positive bidragsyterne for å oppgradere dagens vei er å få ned reisetiden og unngå kødannelse, som igjen vil gjøre det mer forutsigbart for alle trafikanter. Dette er nytte som tilfaller alle trafikanter, også kollektivreisende.

Dagens kryss med rv. 4 er en flaskehals hvor konsekvensene i dag er mest merkbare på dager med stor helge- og ferietrafikk. Kryssutformingen i planforslaget ivaretar et kryss med god og sømløs fremkommelighet i alle retninger (Hamar, Gjøvik, Lillehammer). Krysset er litt spesielt fordi det består av tre nokså like trafikkstrømmer. Veldig ofte i andre kryss er det en primærvei og en sekundærvei med vesentlig mindre trafikk. Det er ikke tilfellet her. For å sikre en fjerde arm som forbinder E6/rv.4 til en kollektivterminal, må det ses på andre kryssutforminger. Det kan gi en kryss-situasjon med kryssende trafikkstrømmer som anses mindre trafiksikker og som også gir en dårligere fremkommelighet.

Et av planleggingspremissene for krysset (gitt av vegdirektoratet) er at E6 skal være gjennomgående. Ved et alternativt kryss vil fremkommeligheten mot Gjøvik dermed bli dårligere. Adkomst til en kollektivterminal i kryssområdet E6 x rv.4 vil dermed gi redusert fremkommelighet for trafikken mot Gjøvik, og dermed redusere nytten for prosjektet. I praksis vil det si at man måtte ha lagt inn rundkjøring på rv. 4 for å få kjørt av til en kollektivterminal i kryssområdet. Det er ikke tillatt med rundkjøring på nasjonal hovedvei, slik som også rv. 4 er. Vi har fått innvilget fravik på rundkjøringa rett sør for krysset på rv. 4 i dag for alternativ 2, dette fordi denne kun er en midlertidig løsning før prosjektet «Rv. 4 Hunndalen – Mjøsbrua» blir bygd. Ved ferdig vei vil det derfor ikke være noen rundkjøring her.

De to foreslåtte alternativene for ny E6 har fire kjørefelt, og planskilte kryss med rv. 4 ved den nye Mjøsbrua og ved Biri. Begge alternativer vil sikre god trafikkflyt og forutsigbar framkommelighet for bil- og busstrafikken. De vil begge vil ha en kapasitetsreserve som er stor nok til å håndtere framtidig trafikkvekst, inkludert trafikkveksten som følge av et nytt sykehus i Moelv. Om vi beholder kollektivterminalen som i dag og må endre kryssløsningen, som drøftet ovenfor, med rv. 4 vil mye av gevinstene med ny vei trolig bortfalle, da det vil bli vanskelig å få en løsning uten konfliktpunkter. Foreslått kryssløsning er avgjørende for en vellykket gjennomføring av prosjektet E6 Moelv- Roterud.

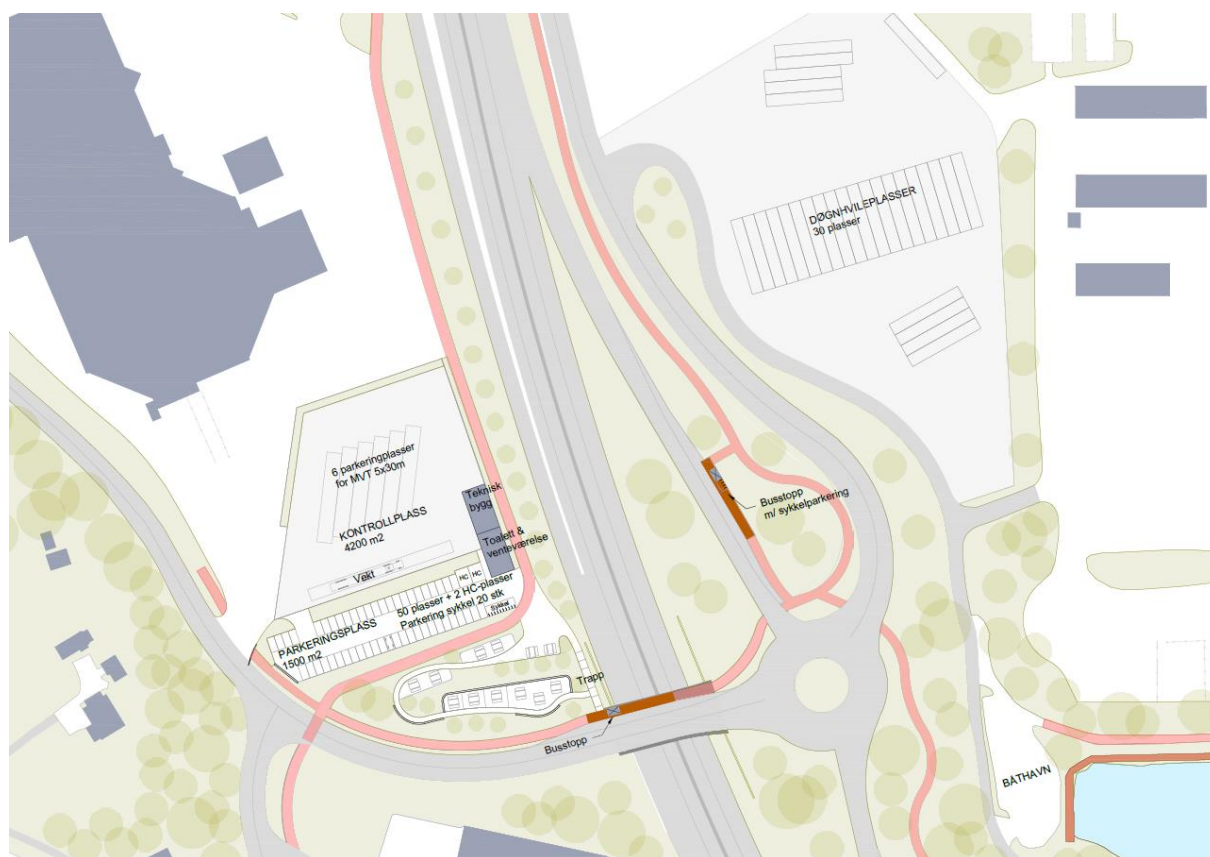
3.1.3 Arealbeslag

En ny kollektivterminal i kryssområdet E6 og Rv.4 medføre nye arealbeslag for både alternativ 1 og alternativ 2. Dette er i et område med dyrket mark. Vi ønsker derfor en løsning som unngår nye arealbeslag i dette området for å minimere de negative konsekvensene som følge av arealbeslag av dyrket mark. I foreslått løsning med kollektivterminal i Biri er det lagt opp til å bruke eksisterende utbygde arealer, og vil da ikke ha de samme negative konsekvensene som følge av arealbeslag. Løsningen med ny kollektivterminal i Biri er derfor vurdert som bedre enn ved krysset E6 og Rv.4.

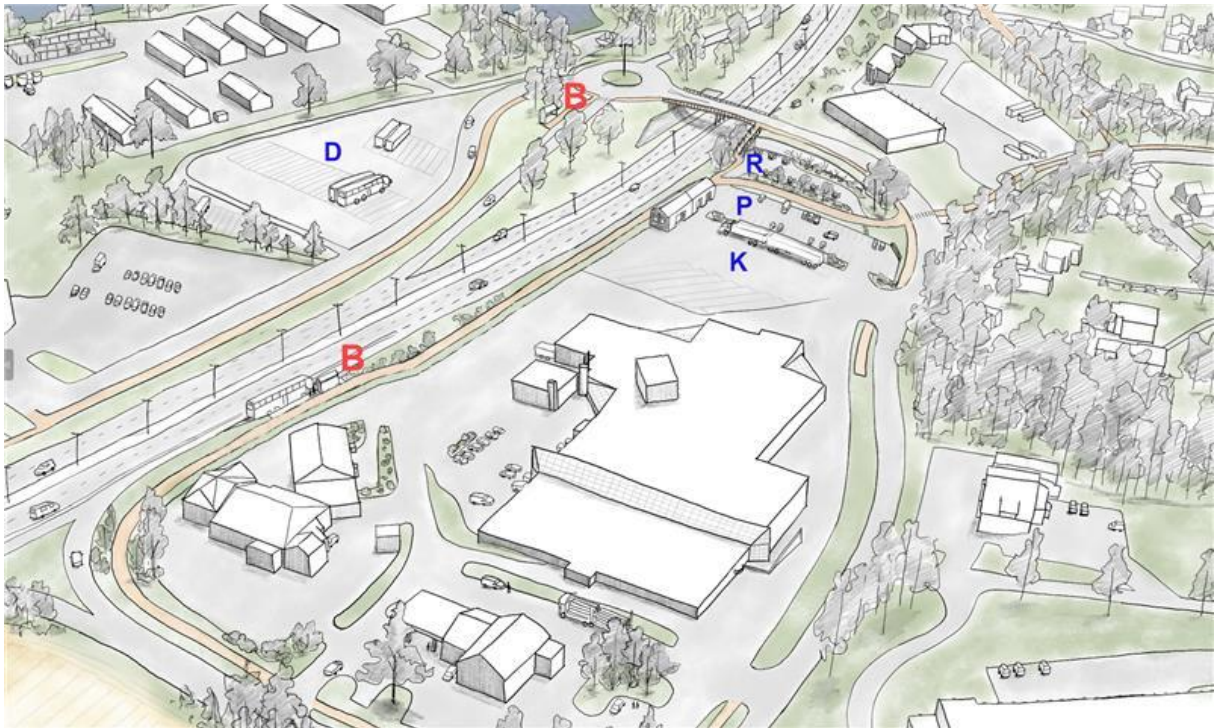
Det var i kommunedelplanen (KDP) forslag om kollektivholdeplass ved krysset E6 og Rv. 4, men dette baserte seg på en stor utfylling i Mjøsa ved eksisterende Mjøsbru. Dette er et viktig gruntvannsområde. En løsning som foreslått i KDP vil medføre beslaglegging av gruntvannsområder. Vi mener på bakgrunn av dette at løsningen med kollektivholdeplass ved krysset E6 og Rv. 4 vil ha større negative effekter når det gjelder utfyllinger i Mjøsa sammenlignet med foreslått løsning med kollektivterminal ved Biri. Det er også i KDP-forslaget en kryssløsning som det er nødvendig med fravvik for å få gjennomført. Det er ikke innvilget en godkjenning for det og kryssutformingen er derfor trolig ikke gjennomførbar slik

det står i det forslag. Det vil også ta lengre tid for bussen å kjøre til stoppet som vil gjøre den mindre attraktiv.

Planforslaget tilrettelegger for nye kollektivholdeplasser i Biri. Dette vil gjøre holdeplassene vesentlig mer tilgjengelig, for alle brukergrupper, fordi den ligger nærmere der hvor folk bor. Det gjør det enklere å gå eller sykle til bussen, samt reduserer behovet for overgang mellom lokal- og ekspressbuss. Holdeplassene er plassert på ramper i krysset i Biri, som gjør at bussen slipper kronglete ruter og reiseopplevelsen oppleves bedre. Bussens tidsbruk reduseres også ved holdeplasser på rampe, sammenlignet med terminal.

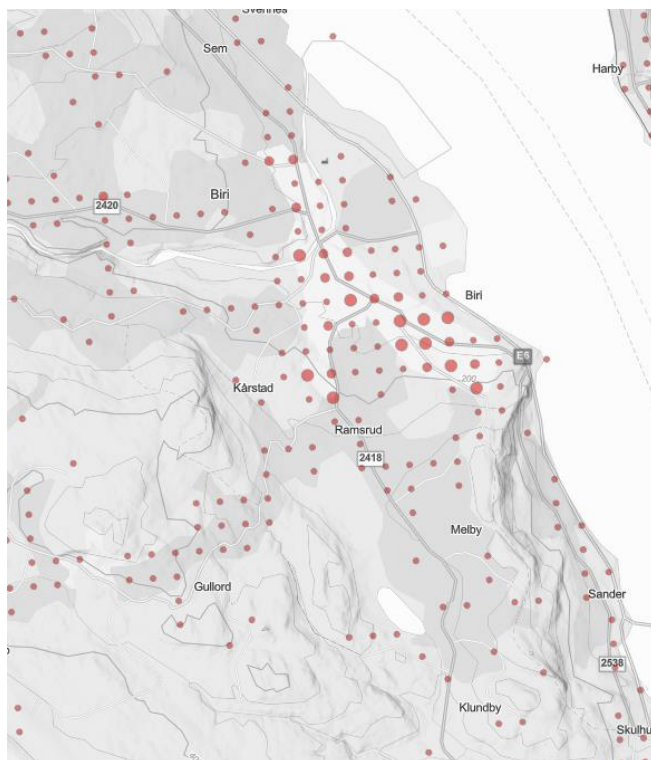


Figur 3-1: Situasjonsplan for Biri som illustrerer plassering av kontrollplass, holdeplass for lokalbuss (på brua over E6), og ekspressbussholdeplass (her kun vist i nordgående retning på rampe). Kilde: COWI AS



Figur 3-2 Illustrasjon av funksjoner i Biri. i B = Bussholdeplass for ekspressbuss, K = Kontrollplass, P = Pendlerparkering, R = Rasteplass, D = Døgnhvileplass. I tillegg er det plassert holdeplass for lokalbuss på brua over E6. Kilde: COWI

Illustrasjonen viser løsningen som er tenkt ved E6 Biri i planforslaget. De to bussholdeplassene er markert med rød B. Det er flere pendlerparkeringer i Biri og mulighet for at det kan bli sykkelparkeringer. Det er planlagt ventemuligheter med toalett og en rasteplass.

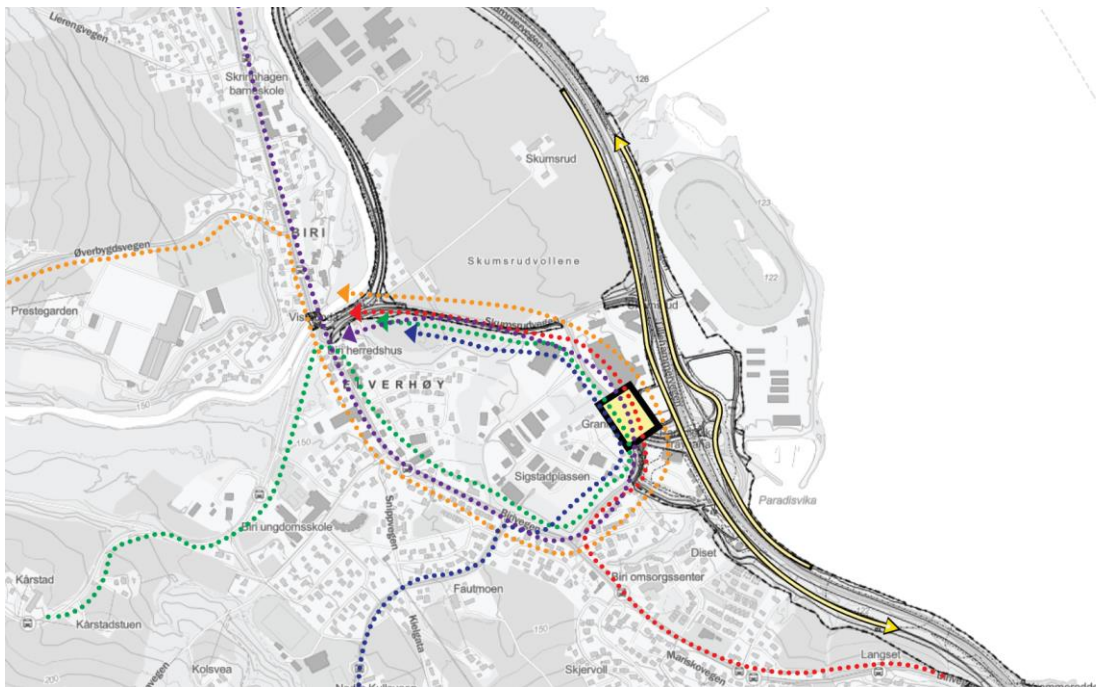


Figur 3-3 Befolningstettheten i Biri. Kilde: COWI

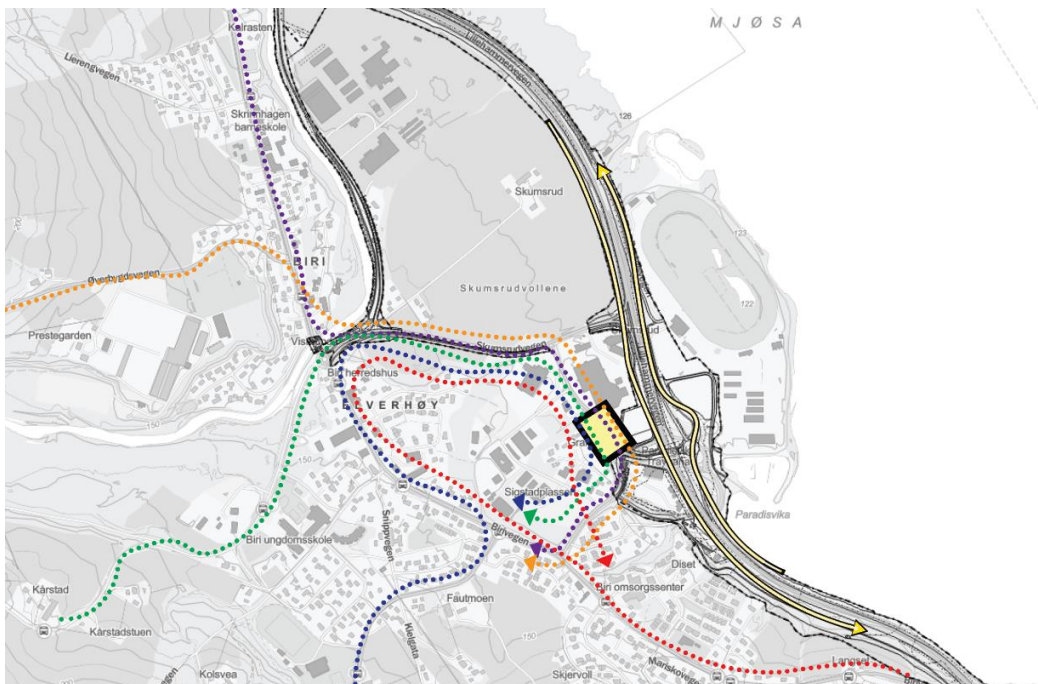
3.1.4 Muligheter for lokalbuss i Biri

Det er stilt spørsmål til løsninger i forbindelse med overgang fra lokalbuss til ekspressbuss og muligheter for pendlerparkering og samkjøring i Biri. Nye Veier har sett på alternative plasseringer for lokalbussen og har skissert en mulig plassering av bussholdeplass for lokalbussen i Biri. Planforslaget foreslås endret med at det reguleres inn holdeplass for lokalbuss på brua over E6 i Biri, inkludert rekkefølgekrav til opparbeidelse. Det reguleres én holdeplass tilpasset større busser. [Denne løsningen gir fleksibilitet for fremtidige kollektivruter, og medfører også en overgangssituasjon mellom ekspress- og lokalbuss som ikke medfører kryssing av inn/utkjøringen til kontrollplassen.](#) I figurene under er det synliggjort hvilke alternative traseer som er mulige for fremtidige bussruter. Ved foreslått løsning kan begge disse kjøremønstrene fungere.

Figur 3-4 og Figur 3-5 viser mulige ruter for lokalbussen. De stiplede linjene viser noen av de ulike rutene som kan være aktuelle for lokalbussen. Det er som nevnt opp til kollektivselskapene å planlegge bussrutene.



Figur 3-4 Mulige kjøreruter for lokalbussen. Kilde: COWI



Figur 3-5 Mulige kjøreruter for lokalbussen. Kilde: COWI

Det er omtrent 400 meter fra sørgående ekspressbussholdeplass til lokalbussholdeplass på bru over E6. Om en velger å gå trappa som forbinder disse holdeplassene, blir avstanden omtrent 150 meter kortere. Det er 100 meter mellom lokalbussholdeplass og ekspressbussholdeplass i nordgående retning. Det vil være en pendlerparkering mellom ekspressbuslommen i sørgående retning og lokalbussholdeplassen, med gode muligheter for samkjøring.

4 Fremkommelighet og effektivt kollektivtilbud

Statsforvalter har innsigelse om:

- *Fremkommelighet for kollektivtrafikken ikke er prioritert i planleggingen.*
- *At det ikke er utredet om behovet for økt transportkapasitet kan dekkes gjennom et effektivt kollektivtilbud*

Vi mener dette er ivaretatt i planforslaget og tillater oss å gjenta det som er skrevet i fagrapport trafikk³.

Utbygd E6 vil medføre forutsigbar framkommelighet og økt punktlighet for alle bussruter på E6. I en situasjon med forsinkelser grunnet stor trafikk på dagens E6 kan de som reiser med privatbil redusere eller unngå ulempene forsinkelsene medfører, f.eks. ved å endre kjørerute, avreisetidspunkt eller reisemål. En rutegående buss på dagens E6 har ikke disse mulighetene til tilpasning. Utbygd E6 med forutsigbar framkommelighet bidrar derfor til å utjevne denne forskjellen mellom privatbil og buss. Det er også foreslått med ny E6 fartsgrense på 100 km/t som også ekspressbussene kan holde, og bil og buss vil på den måten få samme reisetidsgevinst og det vil ikke bli mer vridning mot økt bruk av privatbil over buss som følge av forslaget.

I planbestemmelsene er det satt krav til at funksjonene for kontrollstasjon, pendlerparkering og rasteplass skal opprettholdes i anleggsperioden. For å opprettholde disse funksjonene, samtidig som en ivaretar muligheten for kollektivreisende i en midlertidig situasjon, kan nytt kryss i Biri bygges først, før dagens kollektivterminal ved Mjøsbrua fjernes. Dette er en løsning som vil kunne imøtekomme kravet om opprettholdelse av funksjonene som er der i dag. Det er også aktuelt å finne alternative løsninger, dersom det gir en mer effektiv og fornuftig anleggsgjennomføring.

5 Muligheter for mer pendlerparkering

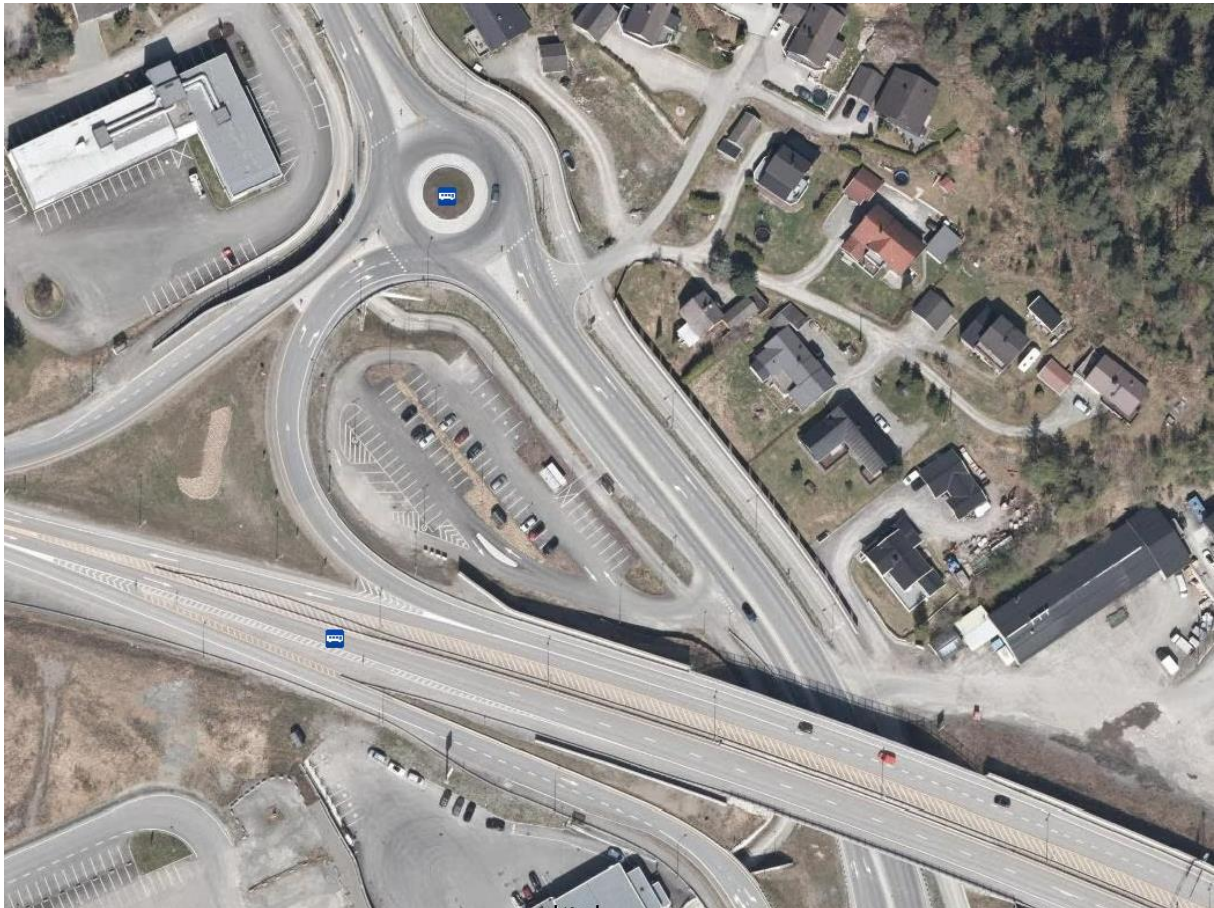
Som nevnt er avkjøring til lokalveger direkte fra krysset utfordrende å få til. I alternativ 2 er det planlagt en rundkjøring sør for E6 x rv.4-krysset, som en midlertidig løsning frem til rv.4-prosjektet er ferdig planlagt. Det er også planlagt for friluftsområde, båt plass og tilhørende parkering ved Biri bruk. Prosjektet foreslår at parkeringsplassene ved Biri bruk også kan benyttes til samkjøring, i tillegg til de parkeringsmulighetene som planforslaget sikrer i Biri. Biri bruk er også mulig å benytte for parkering ved samkjøring i alternativ 1, men har ikke like rask adkomst fra rv.4. som det er i alternativ 2.

Det reguleres inn mulighet for etablering av parkeringsplasser ved Biri bruk, for å tilrettelegge for samkjøring fra rv.4-krysset. Alternativ 2 regulerer inn et parkeringsareal tilpasset ca. 40 parkeringsplasser. I alternativ 1 beholdes gjeldende løsning som åpner for ca. 30

³ [Fagrapport trafikk](#)

parkeringsplasser. Det sikres flere parkeringsplasser i alternativ 2 fordi området ligger tettere på E6 x rv.4-krysset og har en mer effektiv tilkomst til Biri bruk.

Det er også pendlerparkering i Moelv i nærheten av bussholdeplasser som vist i Figur 5-1.



Figur 5-1 Utklipp som viser pendlerparkering i Moelv. Kilde. kart.finn.no

Dette gjør at det skal være god tilgjengelighet til Moelv fra både Gjøvik, Lillehammer og Biri.

6 Anbefalinger

Planforslaget foreslås endret med følgende for å imøtekomme innsigelsen:

- Regulerer inn mulighet for etablering av parkeringsplasser ved Biri bruk, for å tilrettelegge for samkjøring fra rv.4-krysset. Alternativ 2 regulerer inn et parkeringsareal tilpasset ca. 40 parkeringsplasser. I alternativ 1 beholdes gjeldende løsning som åpner for ca. 30 parkeringsplasser. Det sikres flere parkeringsplasser i alternativ 2 fordi området ligger tettere på E6 x rv.4-krysset og har en mer effektiv tilkomst til Biri bruk.
- Det reguleres inn holdeplass for lokalbuss på [brua over E6 i Biri](#), inkludert rekkefølgekrav til opparbeidelse. Det reguleres én holdeplass tilpasset større busser.