

E6 Moelv-Roterud

Møte i Regionalt planforum 13. september 2023



Agenda

- Fremdrift og status
- Mål
- Utfordringer
- Disse grepene har vi gjort
- Alternativene
- Dagens Mjøsbru: funksjon og eierskap
- Oppsummering av prissatte og ikke prissatte konsekvenser
- Veien videre – ytterligere optimalisering

Mål

- Behov for robust og kapasitetssterk vei, som gir kort og forutsigbar reisetid
- Sosialt, miljømessig og økonomisk bærekraftig
- Oppnå et realiserbart prosjekt
- Planlegge vei som legger til rette for sikker ferdsel, anleggs- og gjennomføring og drift.
- Minimere konsekvenser for naturmiljø og klima.

ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050



Mer for pengene



Effektiv bruk av ny teknologi



Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål



Nullvisjon for drepte og hardt skadde



Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Utfordringer

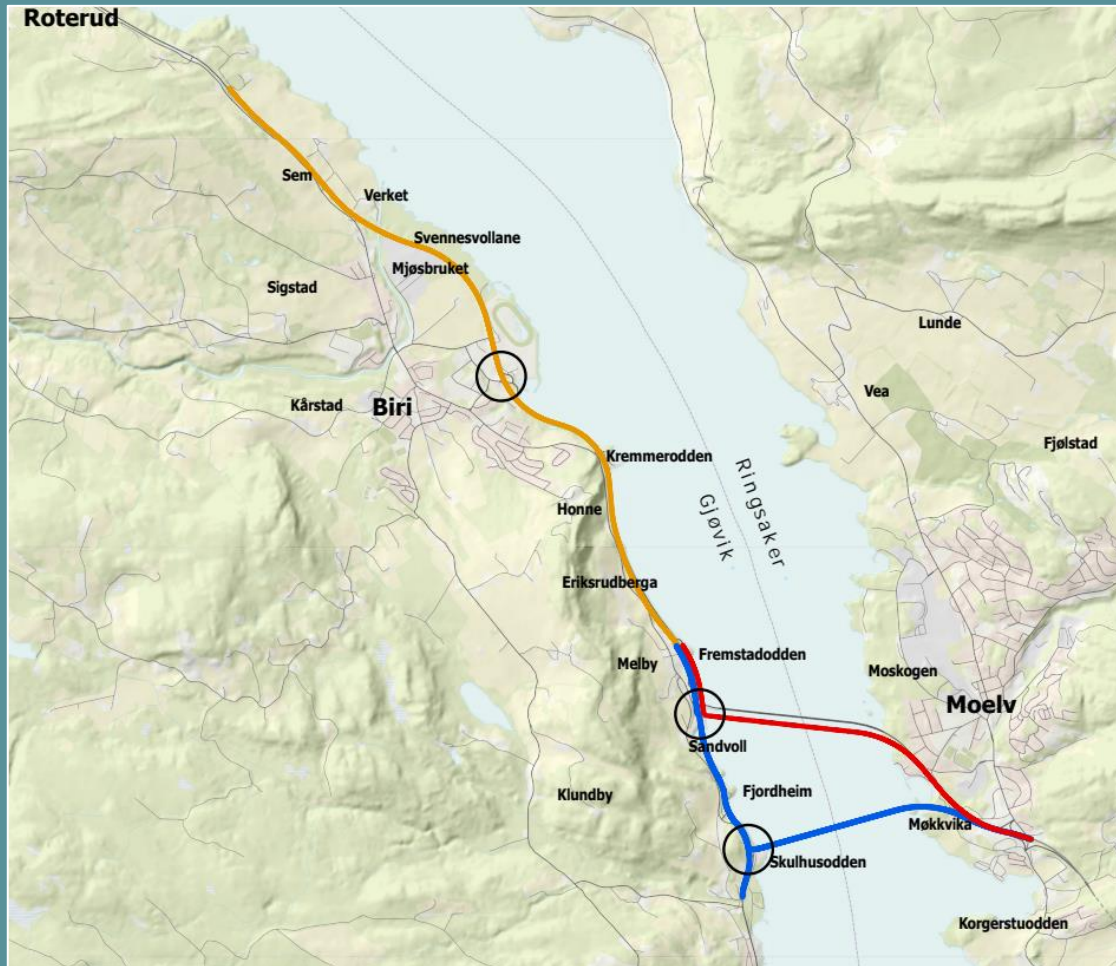
- Krevende budsjetterammer og krav om best mulig samfunnsøkonomisk netto nytte
- Krevende grunnforhold og dypt vann for ny bru over Mjøsa
- Krevende med nedbygging av strandsona jf. KDP
- Sidebratt terreng
- Arealknapphet i Biri, viktig næringsliv tett på veien
- Boliger i konflikt med ny vei, eller tett på
- Kulturminner
- Naturvernområder og naturmangfold

Disse grepene har vi gjort

- Vegstandard, redusert bredde.
- To felt over 200 års flom
- Mer gjenbruk av eksisterende vei
- 85% reduksjon i utfylling i Mjøsa sammenlignet med KDP
- Redusert klimagassutslipp med 24-26% ifht KDP (ny Mjøsbru er optimalisert, beholder eksisterende Mjøsbru til gs/vei.)
- Unngå inngrep i naturvernområder
- Har kuttet kostnader uten at det har gått ut over nytten.



Alternativene



- Utredet to alternativer (alt. 1 og alt. 2)
- Alternativ 1 er vist med rød og gul linje
- Alternativ 2 er vist med blå og gul linje

Alternativ 1 (Ringsaker)

Forbindelse til Mjøsa

- I alt. 1 er ny Mjøsbru foreslått utformet som eksisterende bru, og vil fremstå som en tvilling av eksisterende bru.
- Ny kulvert/løsmassetunnel (Moelvtunnelen) ved boligområdet på Putten
- Hensikten med kulverten er å knytte Moelv by til vannet (sikret i bestemmelsene).



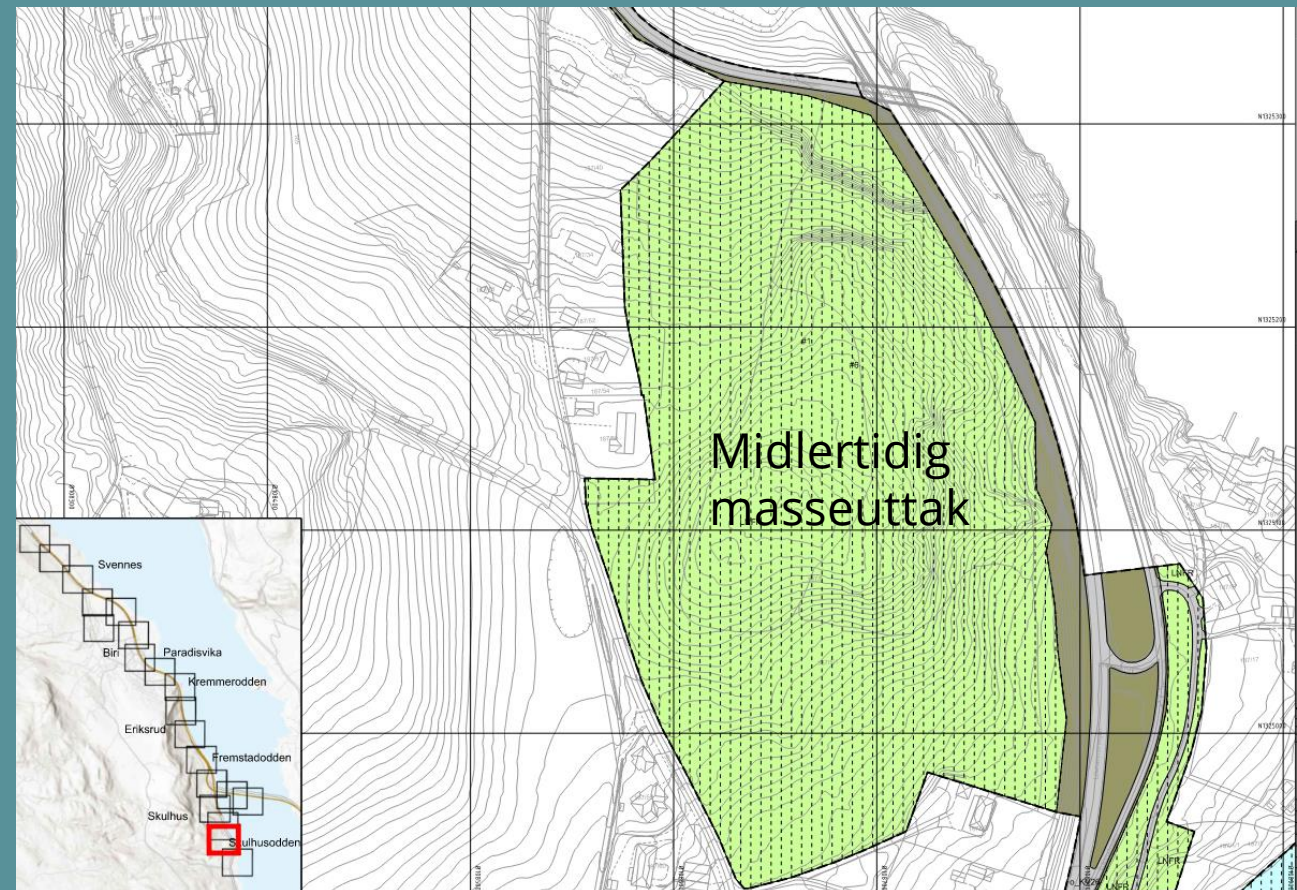
Nytt, effektivt kryss rv. 4

- Nytt kryss (trompetkryss) ved Sandvoll med kobling mot rv. 4.
- I nordre del av krysset føres gang- og sykkelveien, og kjørefelt for saktegående trafikk fra eksisterende Mjøsbru, inn på Eriksrudvegen.
- Dammen ved Sandvoll fylles igjen (i begge alternativene) og eksisterende småbåthavn fjernes. Det er satt krav til opparbeiding av ny småbåthavn sør for Skulhusodden, ved Biri bruk.
- Parkering og sti til Fremstadodden.



Alternativ 1 (Gjøvik)

Midlertidig masseuttak



Alternativ 1 (Gjøvik)

Midlertidig masseuttak

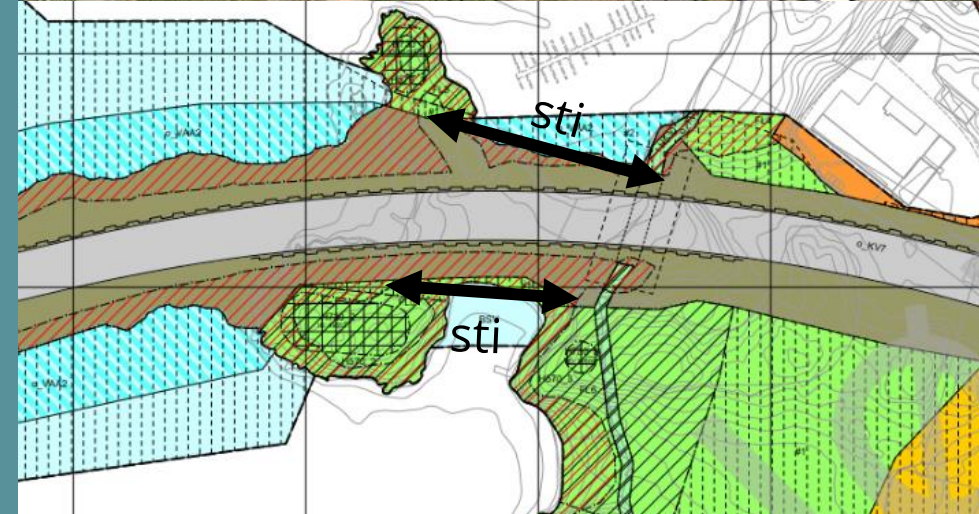
- I alternativ 1 planlegges uttak av stein fra Skulhusberget (rød sirkel).
- Planlagt masseuttak av ca. 500 000 pfm³ berg fra Skulhusberget



Alternativ 2 (Ringsaker)

Bevaring av kulturmiljø

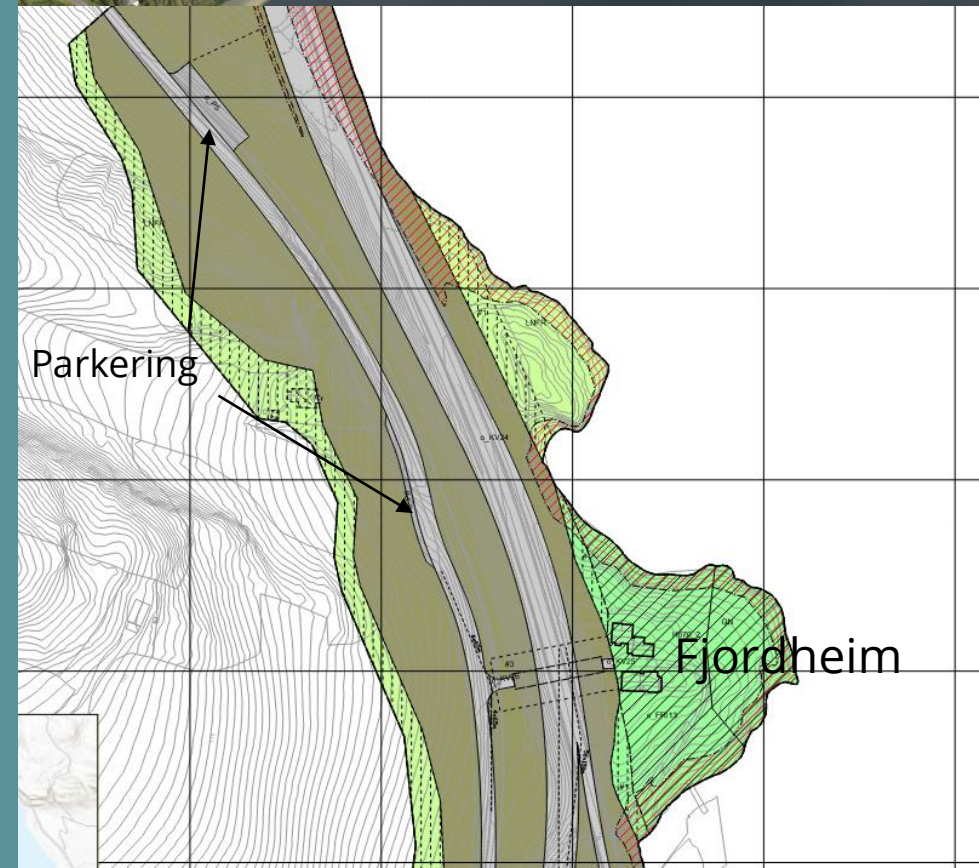
- Ny E6-bru legges noe sør for dagens Mjøsbru.
- Stiforbindelse til kulturminner fra Pilegrimsleden.
- Pilegrimsleden legges om noe.



Alternativ 2 (Gjøvik)

Nytt, effektivt kryss rv. 4

- Nytt kryssområde ved Skulhus. Sør for krysset etableres en ny rundkjøring for å koble E6 og rv. 4 med lokalveinettet.
- Fjordheim: adkomst over ny E6. Parkering langs Eriksrudvegen.



Alternativ 1 og 2 (Gjøvik)

Mer gjenbruk, mindre utfylling



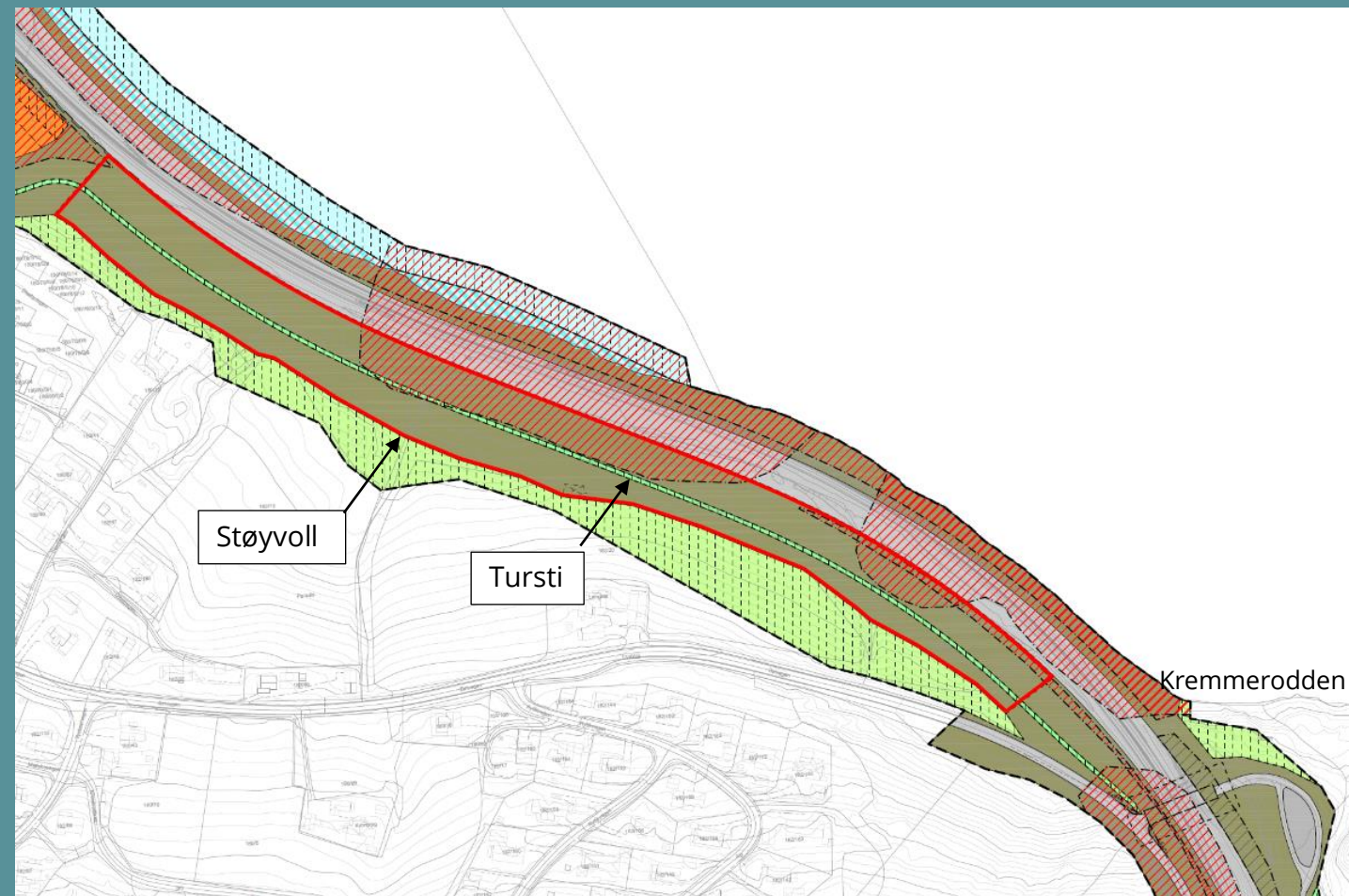
Mer gjenbruk, mindre utfylling

- Alternativ 1 og 2 er like fra Fremstadodden – Roterud.
- Fra Fremstadodden og nordover mot Kremmerodden gjenbrukes eksisterende E6 som nordgående kjøreretning.
- Kremmerodden: Holdes utenfor planområdet. Bestemmelser som sikrer viktig naturmangfold i området. Synliggjør viktig geologisk forekomst ved skjæring.



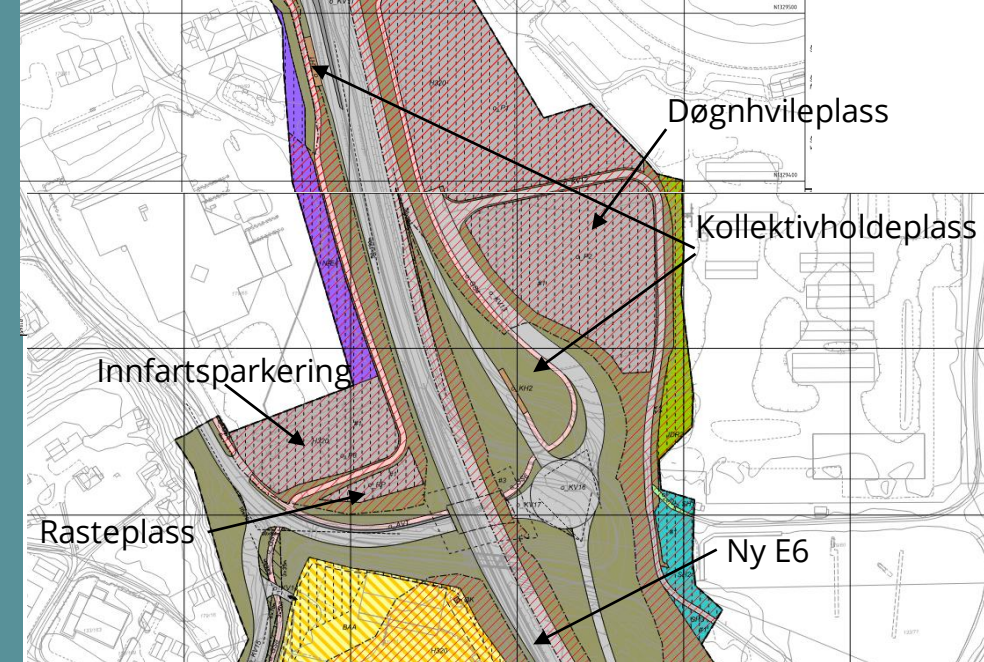
Reduserer naturinngrep og skjermes for støy

- Tursti og støyvoll mellom Kremmerodden og Biri båthavn
- Unngår utfylling i Paradisvika



Nytt kollektivknutepunkt

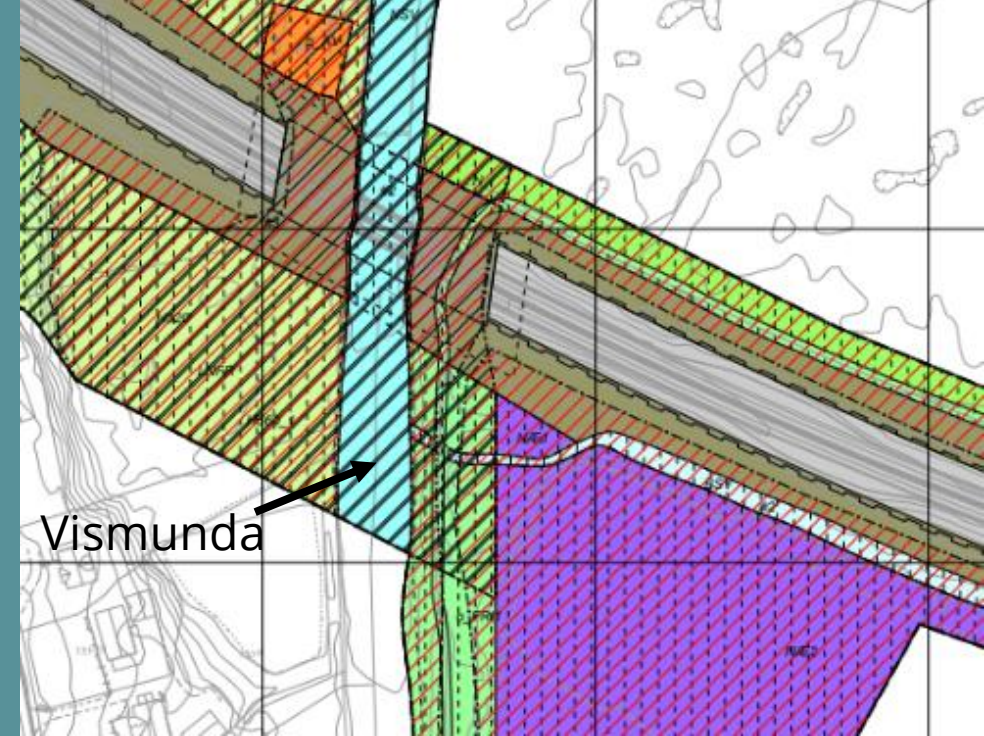
- Ny E6 gjennom Biri: Planlagt for videreutvikling av eksisterende kryss → reduserer arealbeslag av næringsområder i Biri og hensyntar lokale næringsinteresser.
- Samlokalisering av rasteplass og kollektivknutepunkt med innfartsparkering (rød sirkel). Blå sirkel indikerer plassering av døgnhvileplass.



Alternativ 1 og 2 (Gjøvik)

Sikrer naturmangfold

- Ekstra lang bru over Vismunda.
 - Faunapassasje
- Bestemmelse som sikrer naturmangfold: Vismunda (og Moelva):
 - Anleggsarbeid som berører vannstrengen skal bare skje i perioden 15. juni -15. september (sikre gyteperioden).
- Kulvert under E6 til Svennes og Verket gård.



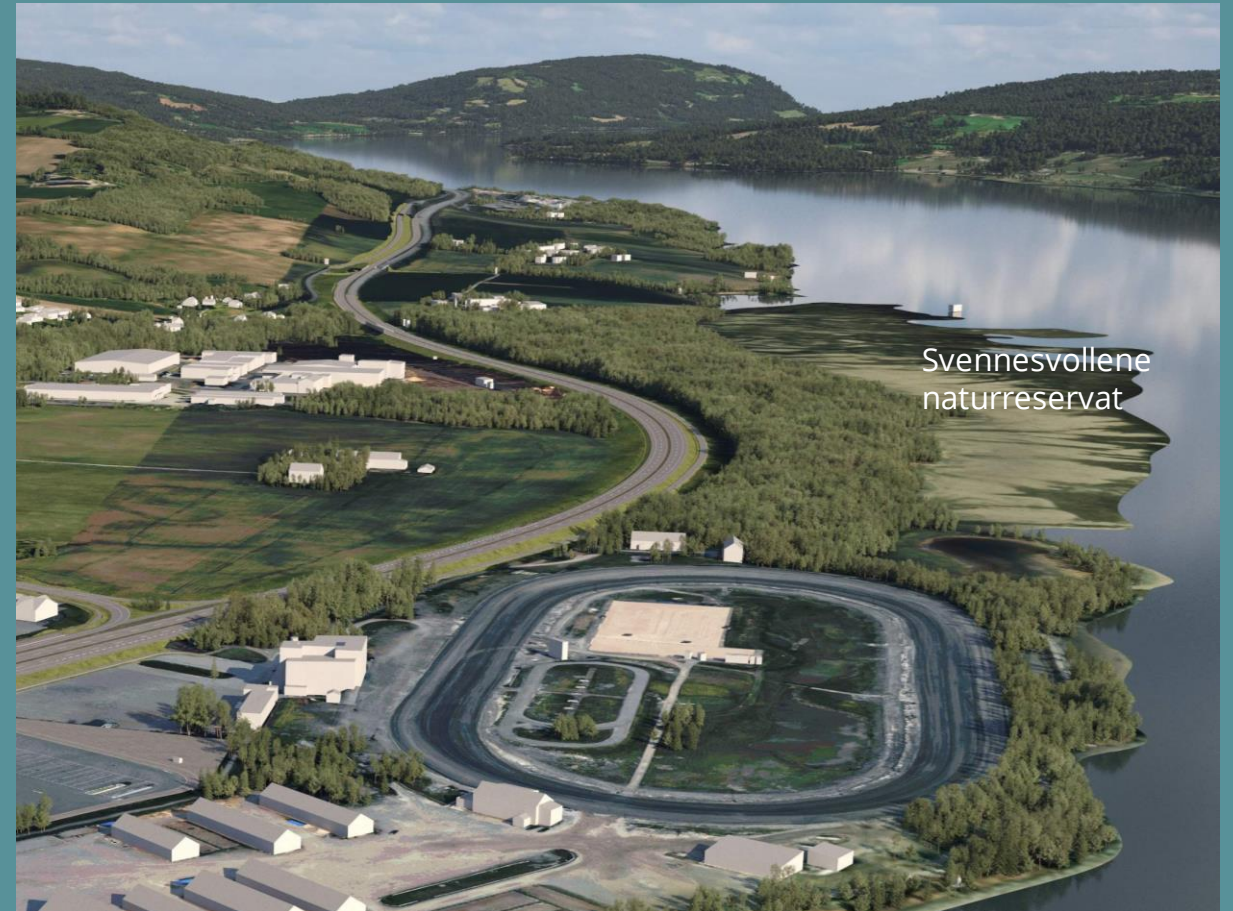
Omkjøring Biri

- Tre muligheter
 - 2 veistrafikk Birivegen
 - 2 veistrafikk på Industrivegen
 - Dele kjøreretningene
- Mulighet:
 - Krysse Vismunda lengre oppstrøms.



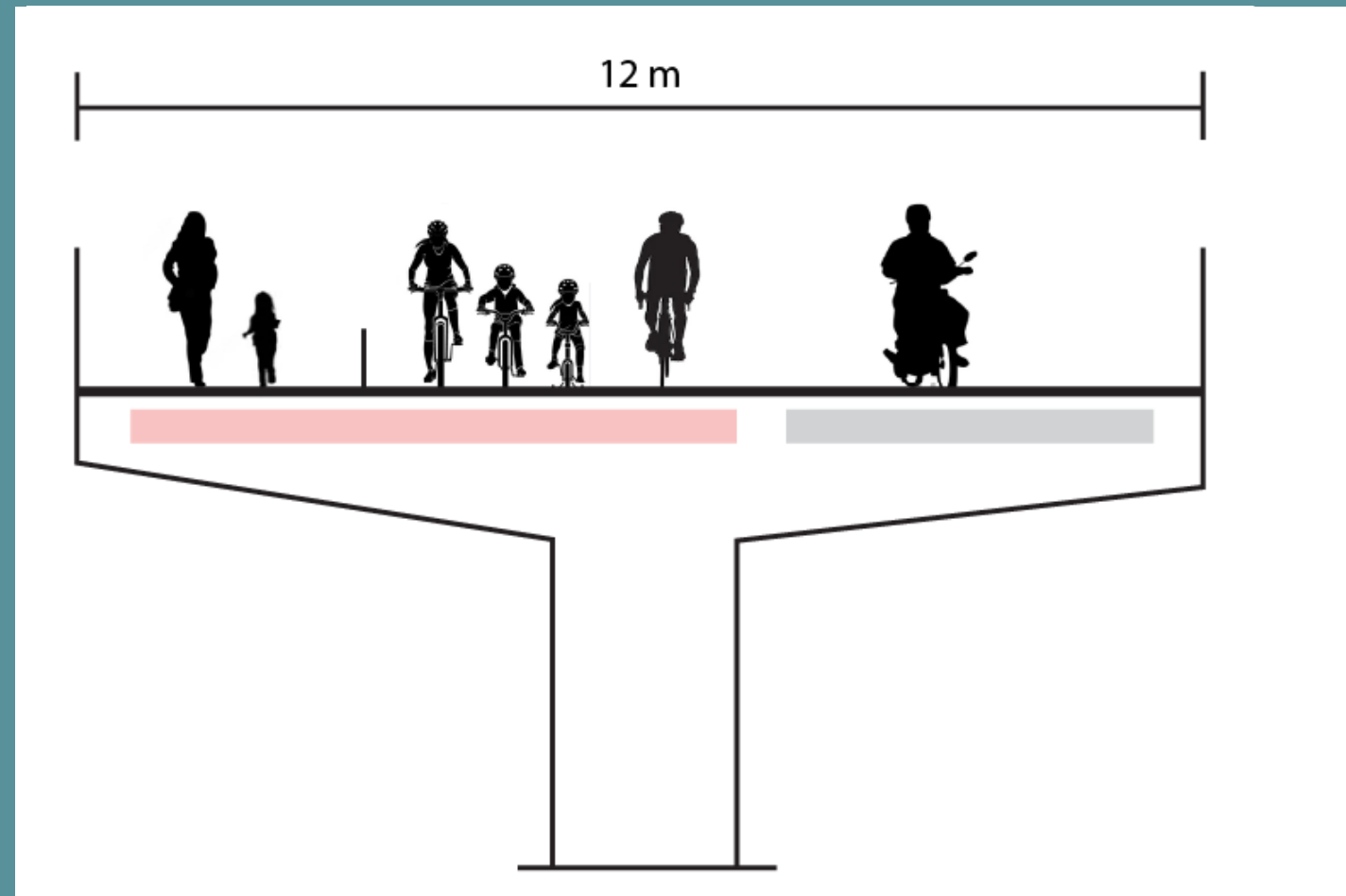
Bevarer naturreservat

- Svennesvollene naturreservat holdes utenfor plangrensen.
- Bestemmelse for Eriksrudberget, Tjuvholmen, Svennesvollene, Paradisvika:
 - I perioden 1. mars til 31. mai skal det ikke drives anleggsvirksomhet som gir impulsstøy i disse områdene (trekkperiode).



Dagens Mjøsbru får funksjon som gang- og sykkelbru

- Dagens Mjøsbru opprettholdes og vil ha funksjon som gang og sykkelbru
- Det blir tillatt med saktegående kjøretøy (traktor og moped)



Sikrer fare for flom og skred

- Flomhøyder:
 - Alle permanente vassdragskryssinger og flomveier dimensjoneres for 200-års flom + klimapåslag iht. gjeldende regelverk.
 - Regulert minst to kjørefelt over flomsone
 - Mjøsa: 127,5 m.o.h. (200 års flom med påslag N200)
- Hydrologiske beregninger for Vismunda og Moelva
 - Det er benyttet en samtidig 200-års flom Vismunda/Moelva med 200-årsflom i Mjøsa.
 - Vismunda: 128,3 m.o.h
 - Moelva: 127,9 m.o.h



Vismunda 25.07.23. Foto: biri.no

«Oppnådd» redusert konsekvens ift. KDP

- Mer gjenbruk av eksisterende vei gir:
 - Betydelig reduksjon i klimagassutslipp: -24 % (alt 1) – 26% (alt 2) sammenlignet med KDP
 - Reduserer arealbeslaget
- Mindre utfylling i Mjøsa sammenlignet KDP (85% reduksjon i utfylling sammenlignet med KDP).
 - Paradisvika har mye av de samme funksjonene og verneverdiene som Svennesvollene og er et svært viktig rasteområde for våtmarksfugl med næringsrike mudderbanker. I optimaliseringen er utfylling redusert med 17 daa.
 - Mindre behov for utfylling i Mjøsa reduserer mengden muddermasser som må håndteres.
- Alternativ 1 og 2 fører ikke til inngrep i naturvernområder



Reduksjon av utfyllinger i Mjøsa fra KDP til nå

KDP-alternativet

250 daa

Tidlig Nye Veier-alternativ

80 daa

Prosjektalternativer før optimalisering

Alternativ 1: **40 daa**

Alternativ 2: **50 daa**

Prosjektalternativer etter optimalisering

Alternativ 1: **30 daa**

Alternativ 2: **40 daa**

Konsekvensutredningen



Oppsummering av alternativene (prissatte)

	KDP	Alternativ 1	Alternativ 2
Trafikant og transportbrukere	3 170 986	2 704 986	3 348 059
Operatører	0	0	0
Det offentlige	-8 661 022	-6 012 243	-5 920 887
Samfunnet for øvrig	-501 495	-30 669	344 246
Netto nytte	-5 991 532	-3 337 926	-2 228 582
Netto nytte per budsjettkrone	-0,69	-0,56	-0,38

Oppsummering av alternativene (ikke-prissatte tema)

Tema	Alt. 0	KDP	Alternativ 1	Alternativ 2
Landskapsbilde	0	Stor negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens
Naturmangfold	0	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Naturressurser	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Friluftsliv/ by- og bygdeliv	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Kulturarv	0	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Samlet vurdering	0	Stor negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	4	2	3

Sammendrag av konsekvensutredning

		0	KDP	Alternativ 1	Alternativ 2
Netto nytte (prissatte)	Netto nytte	0	-5 991 532	-3 337 926	-2 228 582
	Netto nytte pr. budsjettkrode, NNB	0	-0,69	-0,56	-0,38
	NNB, rangering	1	4	3	2
Ikke- prissatte	Ikke- prissatte konsekvenser	0	Stor negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
	Ikke-prissatte konsekvenser, rangering	1	4	2	3
		1	4	3	2

Veien videre

Hva gjør Nye Veier videre

- Ytterligere optimalisering av geometrien for å redusere konsekvensgraden.
- Kostnadsreduserende tiltak for å få ned kostnaden og øke sannsynligheten for prioritering til utbygging.
- Rv. 4 krysset
 - Vegdirektoratet krever at avkjøring mot Gjøvik underordnes en gjennomgående E6.
 - Det pågår en dialog mellom prosjektet og VD vedrørende løsningen.

Hva ønsker Nye Veier fra planforum/regionale myndigheter

- Forslag til optimalisering
- Innspill til plankart / bestemmelser



Nye
veier