



Detaljregulering for E6 Moelv-Roterud

Møte i Regionalt planforum innlandet 27.09.2022

Agenda



- Bakgrunn for nye løsninger
- Alternativene
- Fyllinger i Mjøsa
- Kulturminner
- Handlingsrom i plankart



Re-start 2021 åpnet for nye muligheter



Hva gjorde vi?

- Evaluerte ervervet kunnskap og erfaring
- Identifiserte muligheter og trusler
- Utfordret sentrale prosjektforutsetninger
- Revurderte prosjektmål



Non-binding. Picture presented for illustrative information

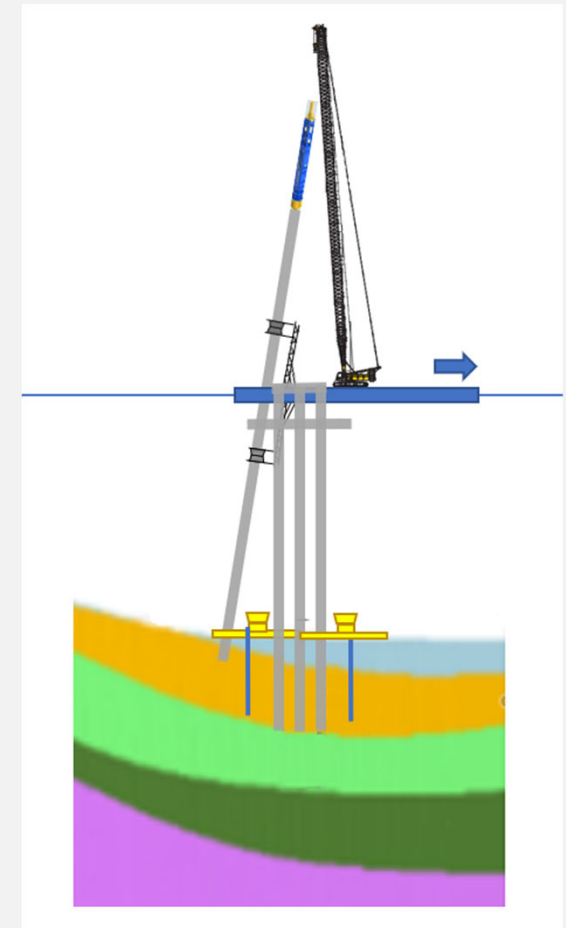
Det viktigste budskapet fra E6 Moelv-Roterud

- Prosjektet er i ferd med å utvikle realiserbare løsninger for 4-felts motorvei på strekningen
- To mulige krysningspunkter for bru er realiserbare:
 - Alternativ 1, ca. 50 m sør for dagens bru over Mjøsa
 - Bør utredes som alternativ til konflikt med de nasjonalt svært verdifulle kulturminnene
 - Tryggere teknisk løsning enn KPD-korridoren pga. grunnere farvann
 - Alternativ 2, som har konflikt med nasjonalt svært verdifulle kulturminner
 - Alternativet er nær vedtatt korridor fra kommunedelplan
- Realiserbare løsninger gir maks 100 km/t på fremtidig vei mellom kryss Moelv og kryss Biri (ca. 4km)

Realiserbar brufundamentering må ha mindre dimensjoner



- Utfordringen: krevende installasjon av tunge pæler
 - Pæledimensjoner:
 - Diameter Ø2200mm, lengde 120m, vekt over 220 tonn
 - Krever svært stort installasjonsutstyr
 - Vanskelig å få tilstrekkelig nøyaktig montering
 - Ingen erfaring funnet med tilsvarende fra innlandssjøer
- Muligheten ligger i mindre pæledimensjon: Ø1420mm
- Fordeler og ulemper med Ø1420mm
 - ✓ Erfaring med pæledimensjonen hos leverandørene i det norske markedet
 - ✓ Kan installeres med lettere rigg
 - ✓ Lettere å oppnå rett presisjon
 - ✓ Redusert ressursforbruk (mindre stål)
 - **Krever grunnere farvann, helst ikke dypere enn ~50m**



Alternativene



- Prosjektoalternativ
 - Delstrekning Moelv – Fremstadodden
 - Alternativ 1 (nordre trase)
 - Alternativ 2 (søndre trase)
 - Delstrekning Fremstadodden – Roterud
 - Gjenbruk av dagens E6 i størst mulig grad
 - Utvidelse mot øst eller vest
 - To alternative kryssløsninger i Biri
- Referansealternativ
 - 0-alternativet
 - KDP-løsningen

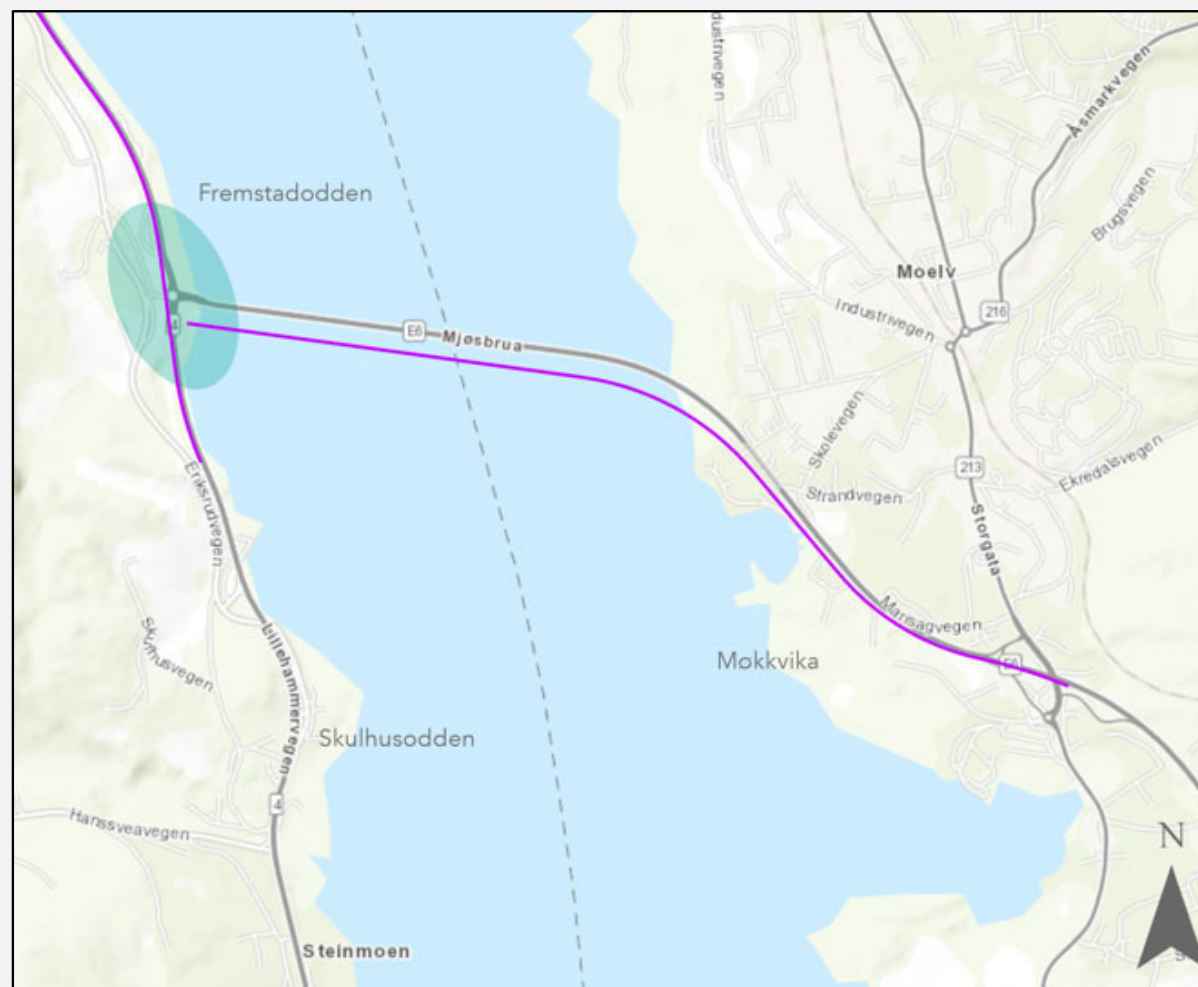


Alternativ 1, delstrekning Moelv – Fremstadodden



Alternativ 1 følger dagens E6-trasé gjennom Moelv og ny bru vil ligge like sør for dagens bru.

Det tilrettelegges for nytt planskilt kryss mellom E6 x rv. 4 i omtrent samme område som dagens kryss.



Alternativ 1 i grunnere farvann kan tilpasses byutvikling N

- Nærhet til eventuell fremtidig sykehustomt kan skape muligheter
- Barriere mellom sentrum og Mjøsa kan motvirkes ved å videreføre dagens løsning med miljølokk



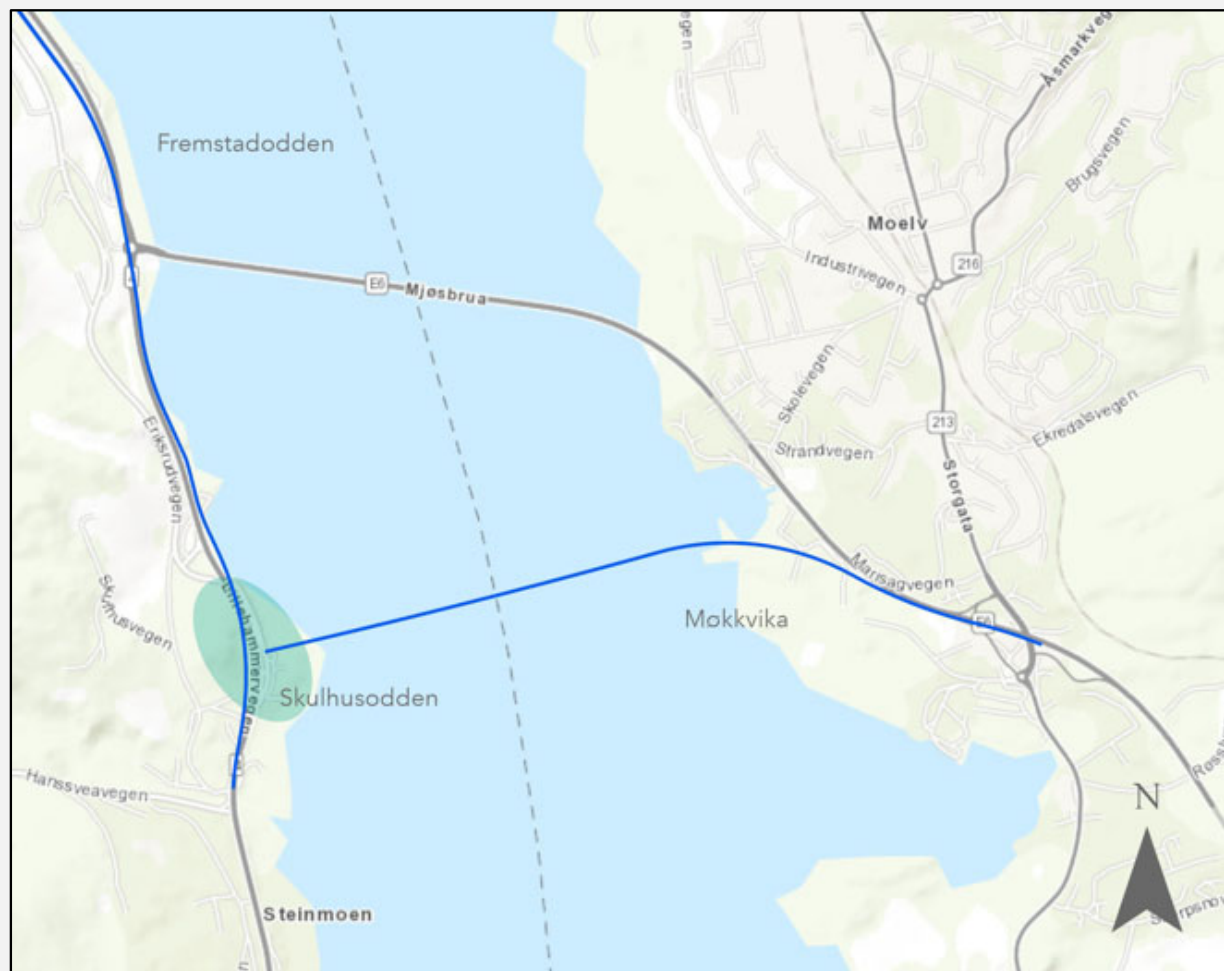
Alternativ 2, delstrekning Moelv – Fremstadodden



Alternativ 2 krysser Mjøsa mellom Møkkvika og Skulhusodden.

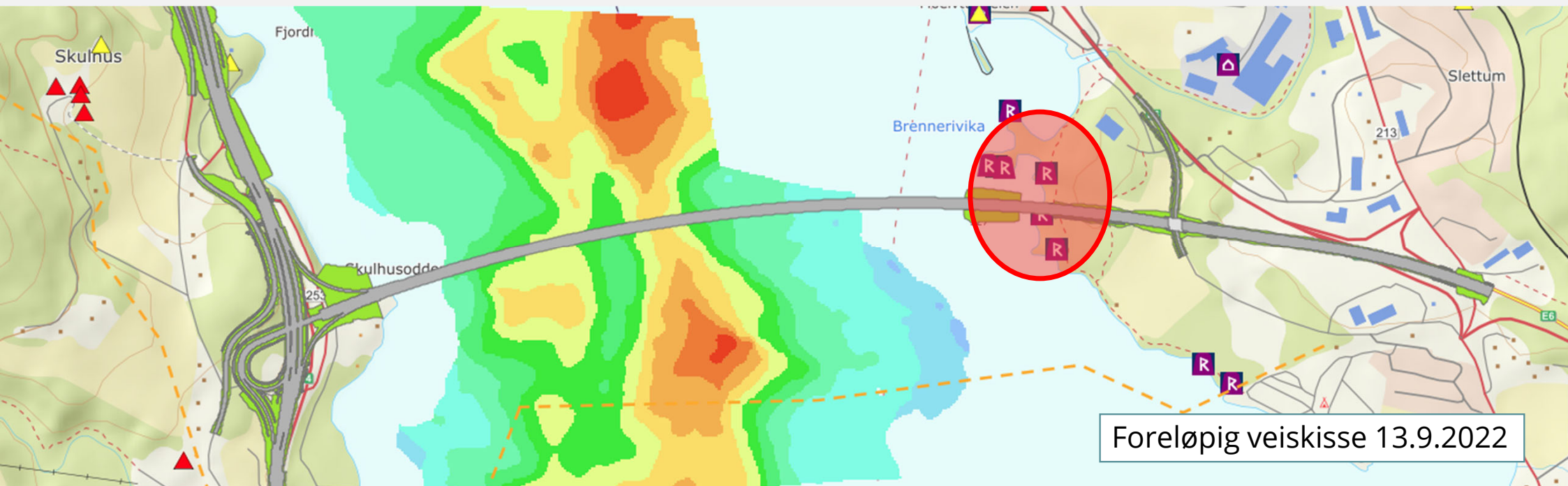
På Skulhusodden etableres et nytt planskilt kryss for E6 x rv. 4.

Dagens rv. 4 på strekningen fra Skulhusodden og nord til dagens E6, vil i alternativ 2 bli en del av fremtidig trasé for ny E6.



Søndre brukorridor i grunnere farvann gir utfordringer på land N

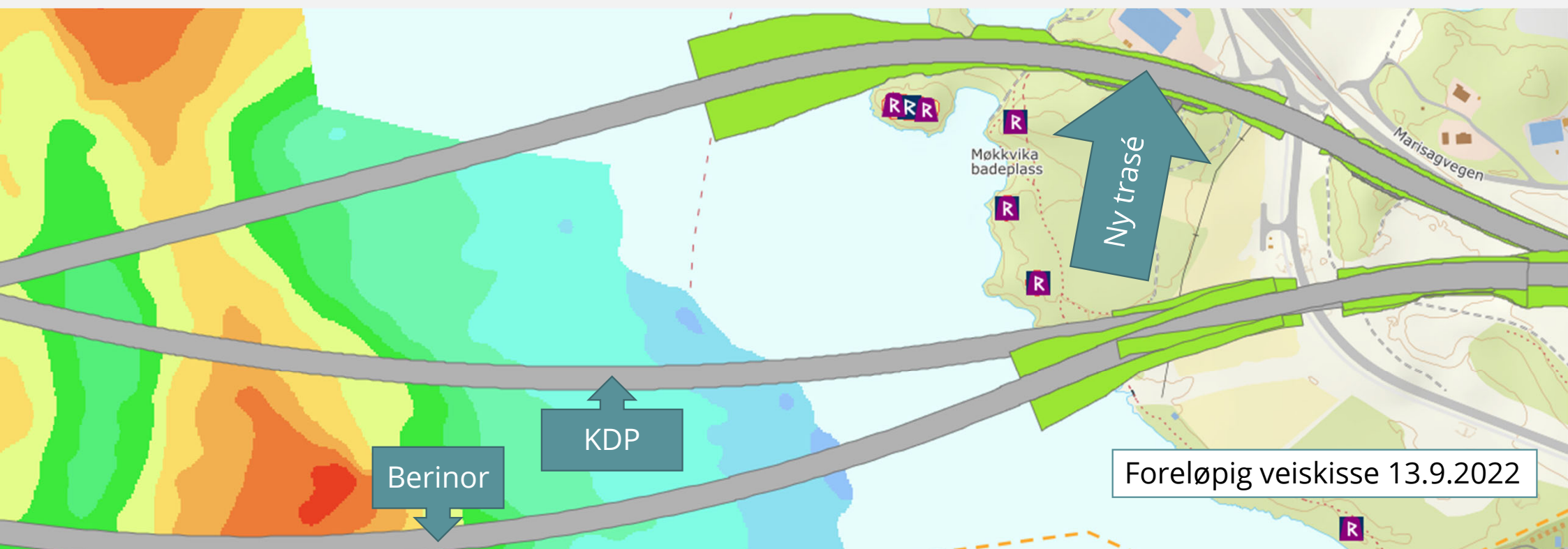
- Den vegteknisk beste linjen kommer i konflikt med kulturminner i Moelv
 - Nasjonalt svært høy verdi
- E6 møter Rv. 4 i ugunstig vinkel, og E6 må underordne seg i et motorveikryss
 - Prinsipp avklart OK med Vegdirektoratet



Ny veitrase i sør, med bru på grunnere vann



- Veien legges på en 200 m lang fylling i Mjøsa
- Brua bygges på grunnere vann enn i KDP, og med enklere geometri
- Traseen legges nord for (de fleste) gravrøysene



Delstrekning 2: Fremstadodden-Roterud



GJENBRUK

På denne strekningen planlegges det for gjenbruk av dagens E6 i størst mulig grad. Prosjektet vil forsøke å tilrettelegge for utvidelse av dagens vei, enten mot øst eller vest. Det må vurderes hvilken side det er mest hensiktsmessig å legge utvidelsen på.

KRYSS I BIRI

Som en del av planarbeidet har vi sett nærmere på kryssplasseringer i Biri. To alternativer utredes videre:

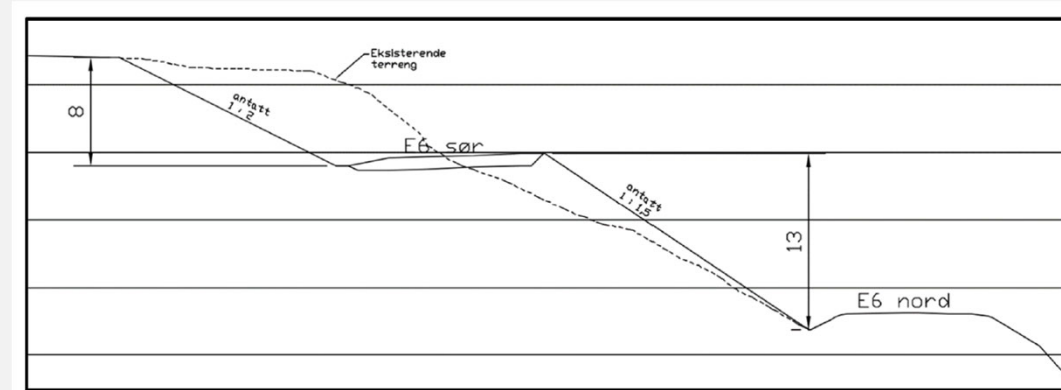
- Kryss ved Skumsrudvegen, i stor grad samsvar med KDP
- Kryss ved Paradisvegen, litt lenger syd



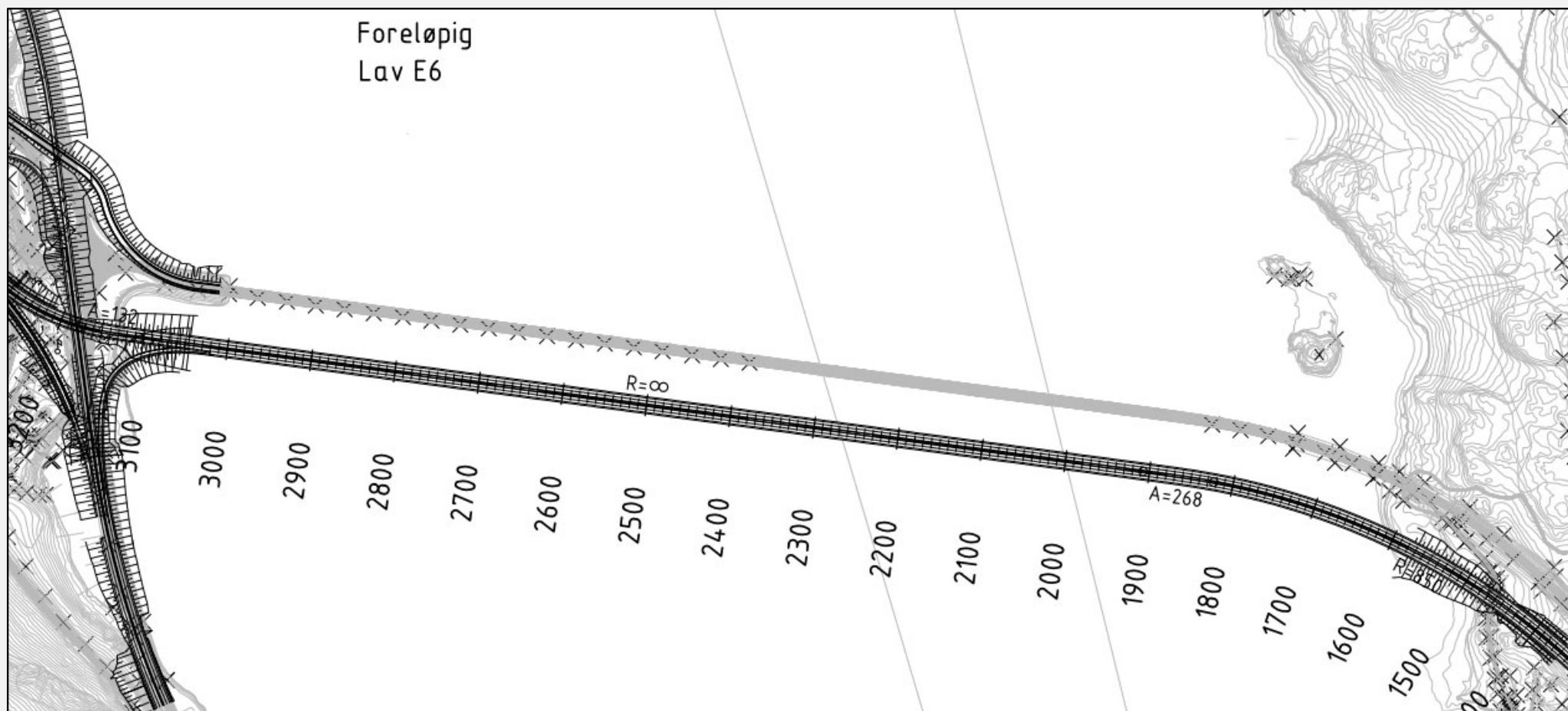
Ekstrem gjenbruk av dagens vei nord for Mjøsbrua er god ressursforvaltning



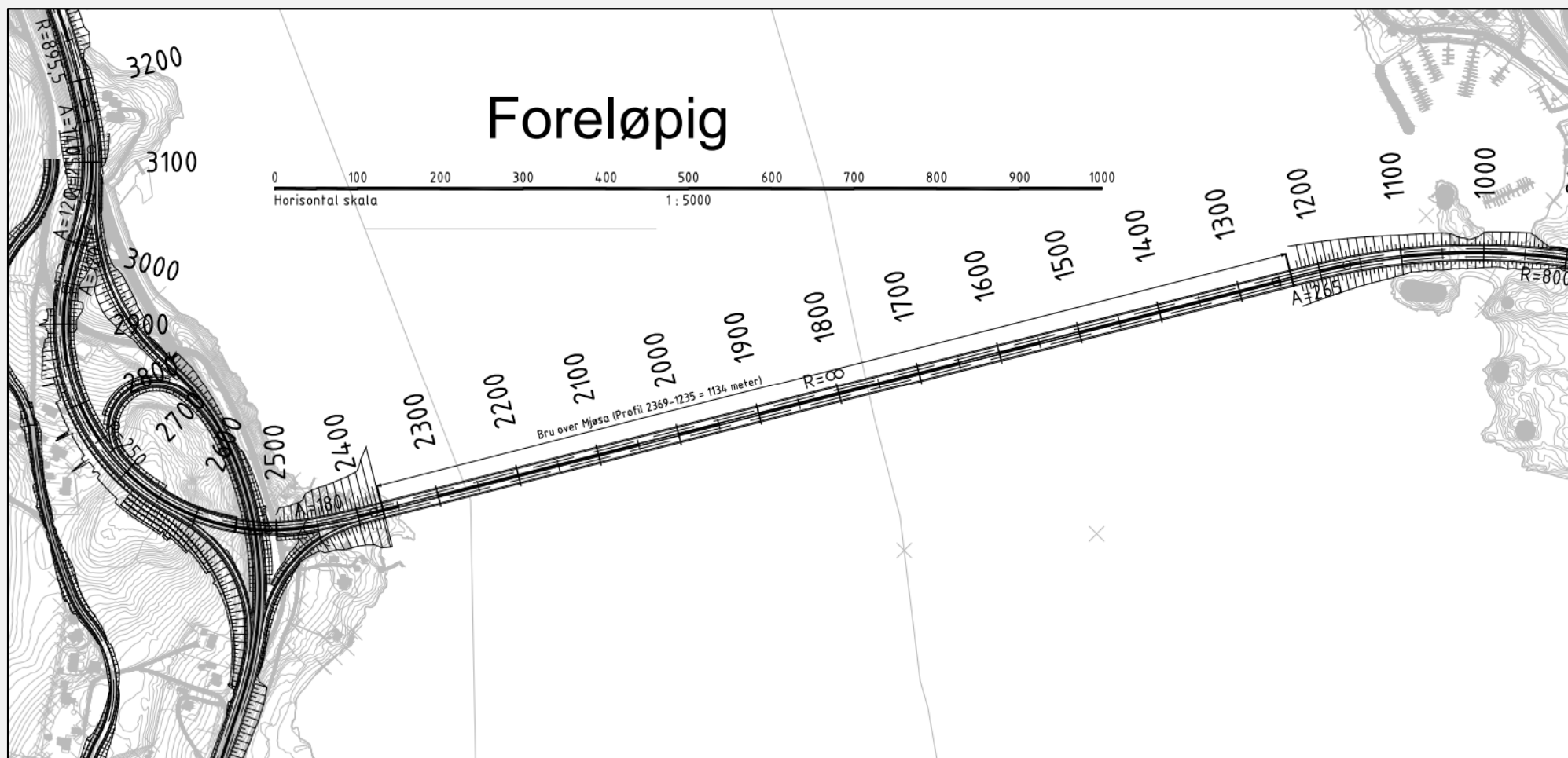
- To nye felt bygges flomsikkert, terrassert over dagens vei.
 - Krav om å løfte dagens vei, for å være flomsikker for 200-årsflom i Mjøsa, vil medføre at 6 km av dagens vei må vrakes.
- Nye felt forholder seg til kurvaturen på dagens vei. Det betyr at vi oppnår 100 km/t.
 - Kurvatur for 110 km/t medfører at ca. 2 km av dagens vei ikke kan gjenbrukes.
- Inngrep i den eksisterende veien forsøkes redusert til et minimum. Det innebærer å:
 - unngå endring av overvannsløsning
 - unngå breddeutvidelse
 - beholde tverrfall
- Dialog med Vegdirektoratet pågår.
 - Positive tilbakemeldinger så langt.



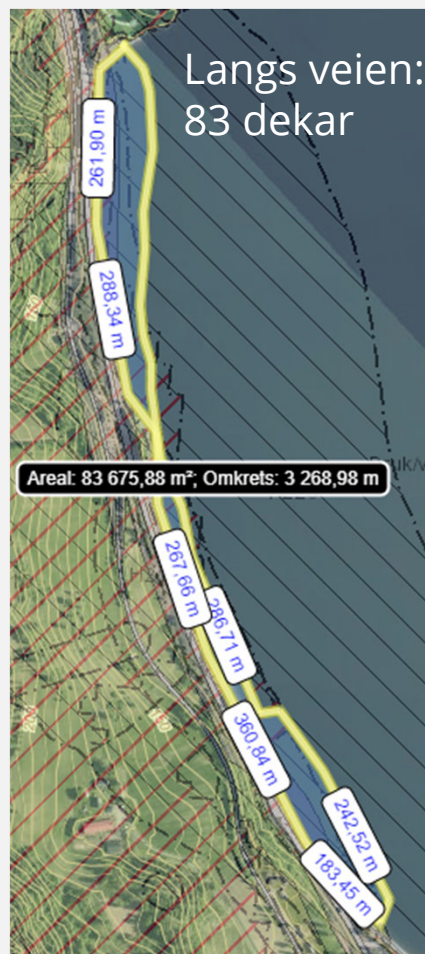
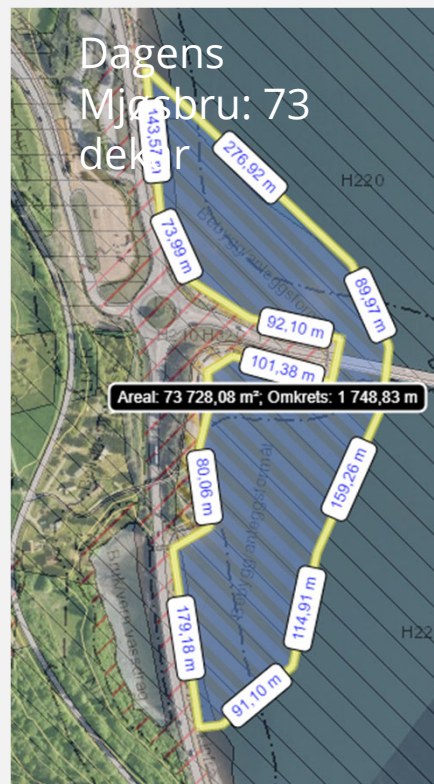
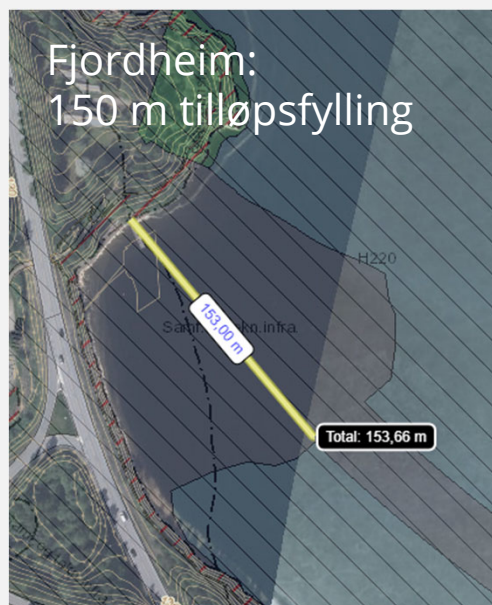
Fyllinger i Mjøsa i alternativ 1: korte tilløpsfyllinger



Fyllinger i Mjøsa i alternativ 2



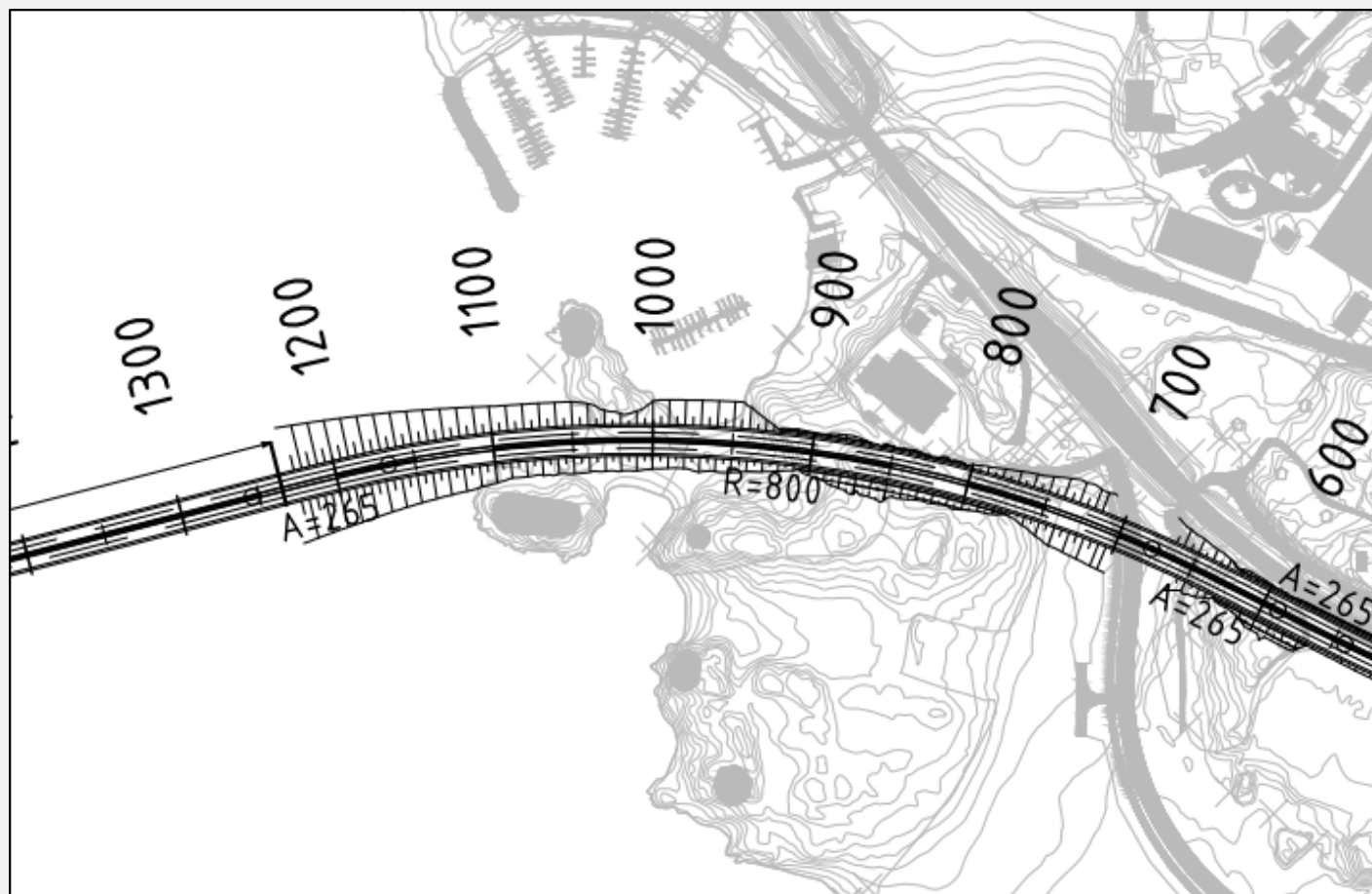
Omfattende fyllinger i Mjøsa i vedtatt plan (KDP)



Alternativ 2 berører kulturmiljøet i Møkkvika



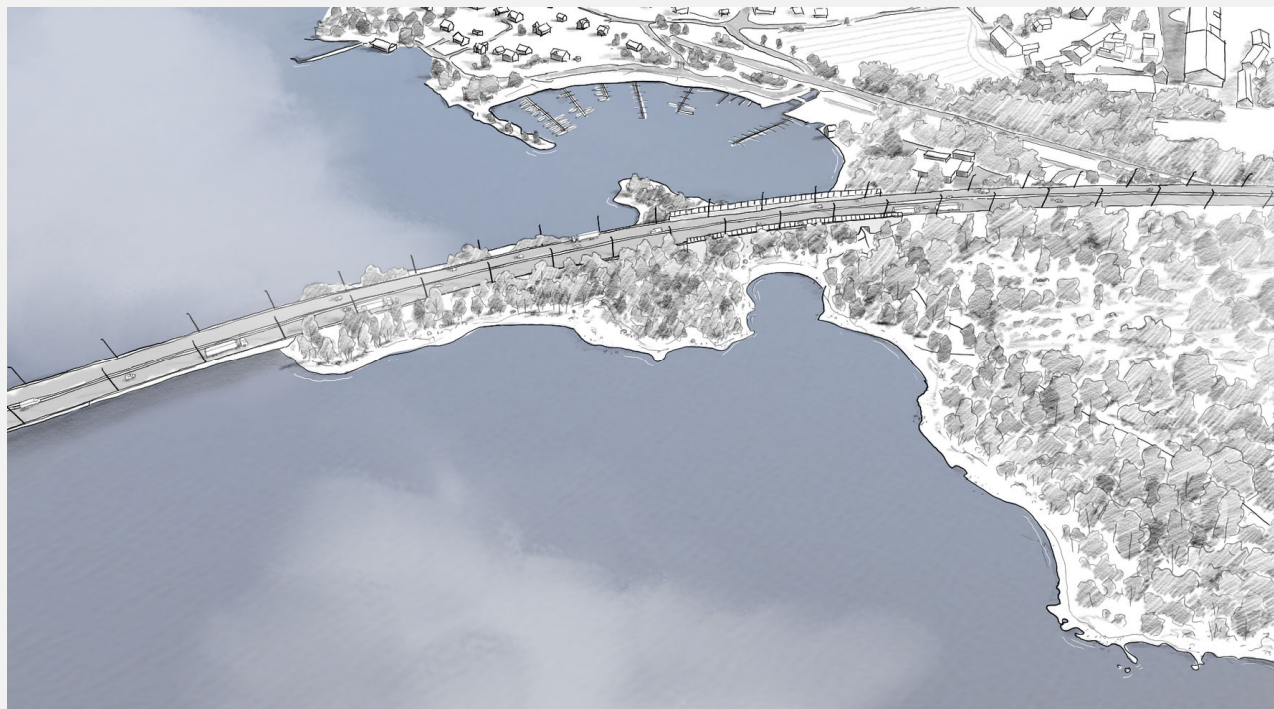
- Det er ikke i direkte konflikt med kjente kulturminner, men veien er planlagt nær kulturminnene.
- Gjenværende kulturmiljø bevares samlet i søndre del av Møkkvika, og den visuelle forbindelsen med Mjøsa og kulturminnene på Stein opprettholdes.
- Brua, som er et fremmedelement i miljøet, flyttes lengst mulig bort fra kulturminnene via en lang fylling.



Fyllingen i Møkkvika i alternativ 2



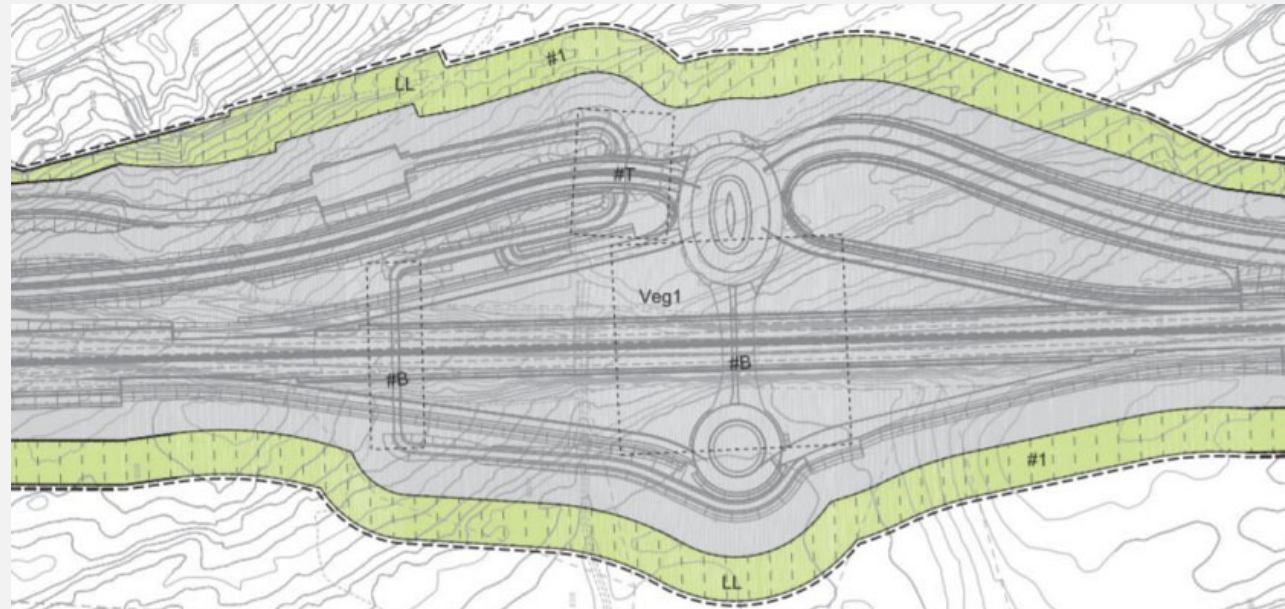
- Alternativ 2 er planlagt på en ca. 180 meter lang fylling ut i Mjøsa.
- E6 samlokaliseres med teknisk infrastruktur ved båthavna og pumpestasjonen for avløpsvann.
- Utformingen av fyllingen er ikke detaljavklart enda, men kan følge bestemmelsene i KDP om utforming med små odder.
- Bevarer et sammenhengende kulturmiljø og friområde langs Mjøsa, fra Steinvik camping via Sanna badeplass helt opp til ny E6.
- Vi tilrettelegger for pilegrimsleden.



Handlingsrom i plankart



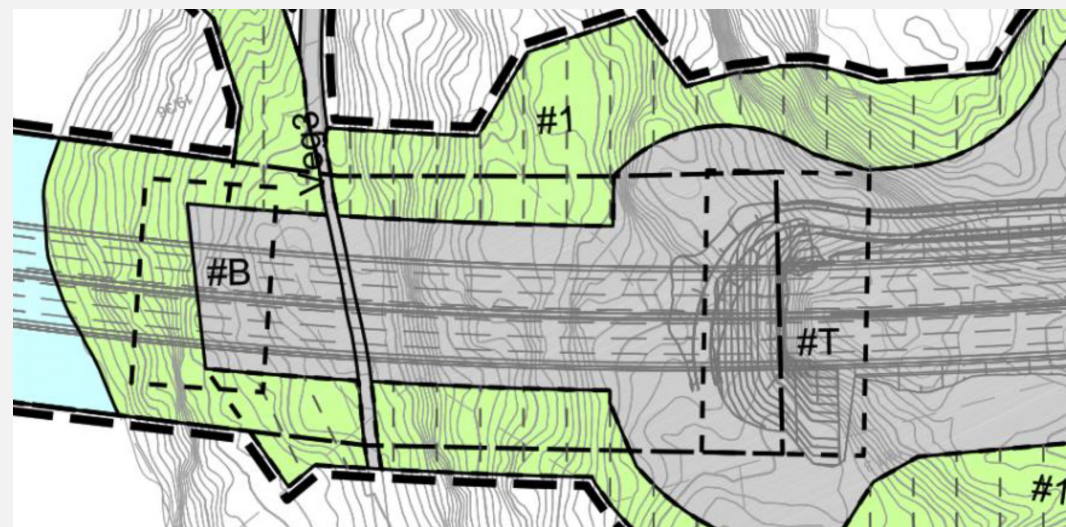
- Ved utforming av plankart er det ønskelig å sikre handlingsrom for entreprenør i utbygging.
- Det er ønskelig å regulere større kryssområder med ett arealformål. Veigeometrien vil vises som illustrasjonslinjer.
- Ved regulering av bruer og konstruksjoner vil det legges på et bestemmelsesområde som åpner opp for forskyvning av konstruksjonen. Bestemmelsene vil omtale handlingsrommet (hvor mange meter konstruksjonen kan forskyves).
- Veianlegget (vei + annen veigrunn) reguleres til ett formål.



Fleksibilitet i reguleringsplanen



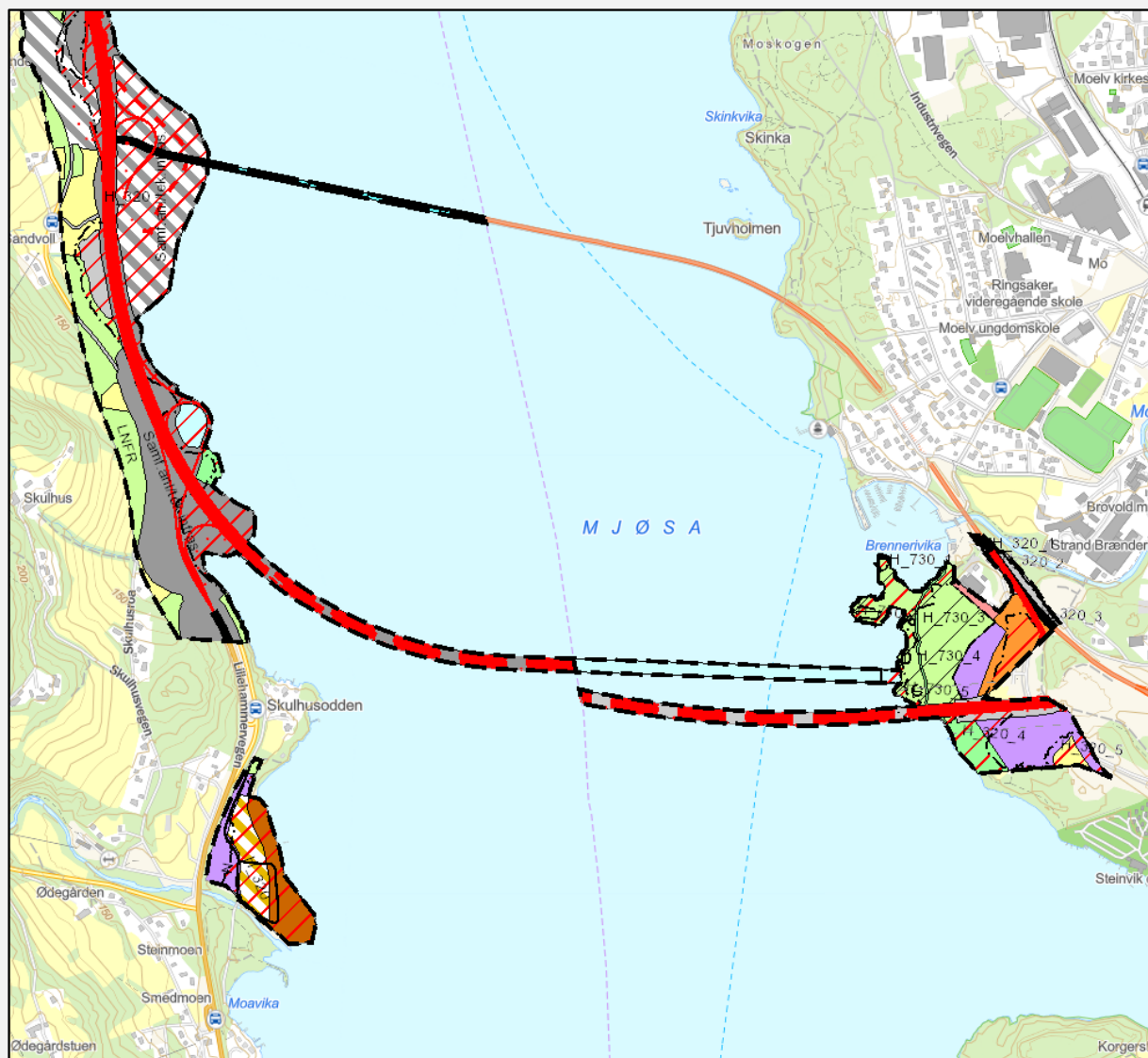
- Veganlegg skal i utgangspunktet avklares detaljert i reguleringsplan.
- Detaljeringen å være tilstrekkelig til å gi forutsigbarhet, både for utbygger, grunneiere, naboer og andre berørte.
- Mindre, lokale endringer kan løses som dispensasjon eller ved endring av plan.
- En fleksibel reguleringsplan kan redusere behovet for endringer, som kan være kostbare og tidkrevende.
- Detaljert utforming av konstruksjoner kan avklares i byggesak.
- Konsekvensutredningen må ta høyde for den fleksibiliteten som legges inn i planen.



Eksempel på bestemmelsesområde #B som sikrer handlingsrom for plassering av brukar

Historikk

- Kommunedelplan(er) 2013 og 2015
- Fastsatt planprogram 2020
- Vurderinger i 2022
- Nytt planprogram 2022



- 



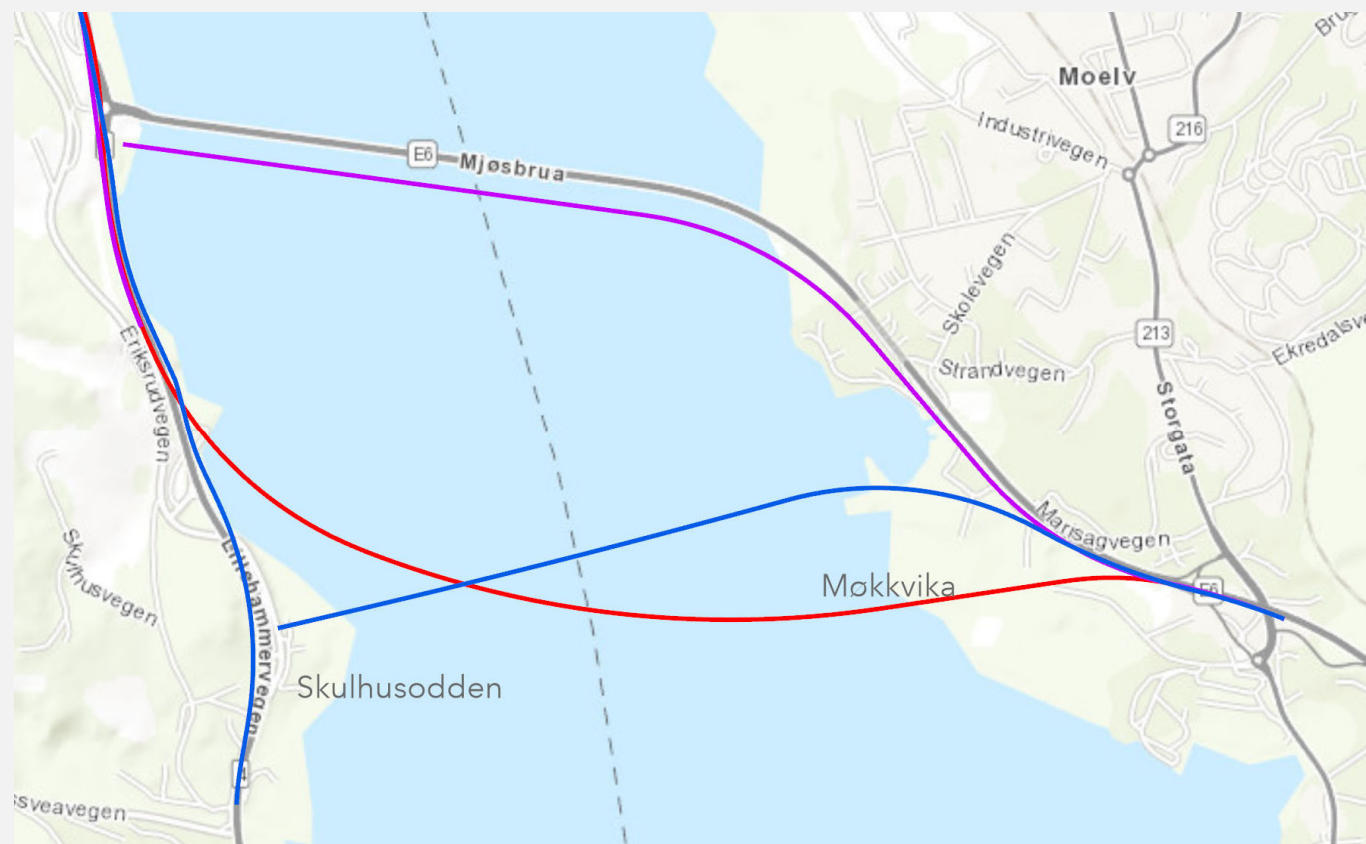
Historikk

- Kommunedelplan(er) 2013 og 2015
- Fastsatt planprogram 2020
- Vurderinger i 2022
- Nytt planprogram 2022



Historikk

- Kommunedelplan(er) 2013 og 2015
- Fastsatt planprogram 2020
- Vurderinger i 2022
- Nytt planprogram 2022
 - Alternativ 1
 - Alternativ 2
 - Sammenlikning med
 - KDP
 - Nullalternativet



Oppsummering av alternativene



	KDP	Alternativ 1	Alternativ 2
Fartsgrense	110 km/t	100*/110 km/t *forutsetter fravik	100*/110 km/t *forutsetter fravik
Dagens Mjøsbru	Rives	Beholdes	Beholdes
Ny Mjøsbru	6 felt, veldig dyp fundamentering	4 felt, dyp fundamentering	4 felt, moderat dybde på fundamentering
Fyllinger	Omfattende fyllinger i vest	Fyllinger på begge sider av brua	Fyllinger på vestsiden av brua
Kjente konflikter	Kulturmiljø i Møkkvika	Boligområde i Moelv	Kulturmiljø i Møkkvika

Fremdrift



Aktiviteter	Tid
Oppstart med COWI	28 Okt. 2021
Fase 1 – Leveranse prosjektstyringsdokumenter	30 Jan. 2022
Fase 2 – Prosjektutvikling (trase & bru konsept) • Oppstart revidert planprogram og konsekvensutredning • Nye Veiers anbefalte løsning	Aug. 2022 Jan. 2023
Fase 3 – Høringsversjon av reguleringsplan med KU	Mai 2023

