



Møtereferrat

Til: Regionalt planforum

Referat planforum 13.09.2023

Tema: Ringsaker og Gjøvik kommuner – detaljregulering for E6 Moelv – Roterud i Ringsaker og Gjøvik kommuner. Ny firefeltsvei fra Moelv til Roterud, inkludert ny bru over Mjøsa.

Møtet ble avholdt på teams.

| Tilstede | Org. | e-post |
|-----------------------------|------------------------------|--|
| Olav Eriksen | Cowi | oler@cowi.com |
| Espen Rise Karikoski | Cowi | eska@cowi.com |
| Silje Skudem Friberg | Cowi | ssfr@cowi.com |
| Cathrine Fosen Haug | Cowi | caf@cowi.com |
| Harald Monsen | Nye Veier | harald.monsen@nyeveier.no |
| Marianne Ertsaas | Nye Veier | marianne.ertsaa@nyeveier.no |
| Anna Ekrem | Gjøvik kommune | anna.ekrem@gjovik.kommune.no |
| Lars Engelién | Gjøvik kommune | lars.engelien@gjovik.kommune.no |
| Kristin E. Norbye-Bekkelund | Gjøvik kommune | kristin.elisabeth.norbye-bekkelund@gjovik.kommune.no |
| Ole Roger Strandbakke | Ringsaker kommune | |
| Tina Østby | Ringsaker kommune | |
| Sigrid Johanne Langsjøvd | NVE | sjl@nve.no |
| Kari Helle Olden | Mattilsynet | Kari.Helle.Olden@mattilsynet.no |
| Yanwei Wen | Statens vegvesen | yanwei.wen@vegvesen.no |
| Tone Tidemand-Skappel | Statens vegvesen | tone.skappel@vegvesen.no |
| Gunhild Haugum | Statsforvalteren i Innlandet | gunhild.haugum@statsforvalteren.no |

| | | |
|---|---|--|
| Jørn Karlsen | Statsforvalteren i Innlandet | jorn.karlsen@statsforvalteren.no |
| Philip Mellison | Statsforvalteren i Innlandet | philip.mellison@statsforvalteren.no |
| Kjell Erik Kristiansen | Statsforvalteren i Innlandet | kjell.erik.kristiansen@statsforvalteren.no |
| Solveig Rindhølen | Statsforvalteren i Innlandet | solveig.rindholen@statsforvalteren.no |
| Runa Bø | Statsforvalteren i Innlandet | runa.bo@statsforvalteren.no |
| Mari Olsen | Statsforvalteren i Innlandet | mari.olsen@statsforvalteren.no |
| Christer Danmo | Innlandet fylkeskommune | christer.danmo@innlandetfylke.no |
| Annbjörg Backer | Innlandet fylkeskommune | annbjorg.backer@innlandetfylke.no |
| Stefan Kaliski | Innlandet fylkeskommune | stefan.kaliski@innlandetfylke.no |
| Hilde Godager | Innlandet fylkeskommune | hilde.merete.godager@innlandetfylke.no |
| Mette Bjørnsen Saur | Innlandet fylkeskommune | mette.bjornsen.saur@innlandetfylke.no |
| Ane Dorthea Lundberg Nordlie | Innlandet fylkeskommune | ane.dorthea.lundberg.nordlie@innlandetfylke.no |
| Magnhild Apeland | Innlandet fylkeskommune | magnhild.bergljot.apeland@innlandetfylke.no |
| Irene Skauen Sandodden | Innlandet fylkeskommune | irene.skauen.sandodden@innlandetfylke.no |
| Kjetil Skare | Innlandet fylkeskommune | kjetil.skare@innlandetfylke.noforslag |
| Elise Bringslid | Innlandet fylkeskommune | elise.bringslid@innlandetfylke.no |
| Innledende presentasjon | Cowi holdt innledende presentasjon av planarbeidet så langt, og de to alternativene til plassering av ny bru over Mjøsa, som planforslaget vil inneholde. Fra Regionalt planforum, ønsker Cowi å få forslag til optimaliseringer og innspill til plankart og bestemmelser. | |
| Innspill og drøfting i møtet | | |
| Innspill til Regional planforum fra Innlandet fylkeskommune | | |
| - samferdsel | <p>Utbyggingsalternativer</p> <p>Trafikalt sett ser vi det som en nokså lik situasjon i de to alternativene. Det sørlige alternativet gir noe kortere reisetid mellom Gjøvik og Moelv. Koblinger til fylkesvegnett, fleksibilitet for bussruter, og tilbud for syklende og gående blir nokså likt.</p> | |

Dagens Mjøsbru

Kommunedelplanen legger til grunn at dagens Mjøsbru skal rives. All trafikk skal flyttes til ny bru, også gang- og sykkeltrafikk. Planforslaget er i strid med overordnet arealplan. Nytt premiss, jf.

bompengeproposisjonen: dagens Mjøsbru videreføres for syklende, gående og saktegående trafikk.

Ved behandling av bompengeproposisjonen og ved varsel om planoppstart av reguleringsplanen E6 Moelv-Roterud har fylkesutvalget satt som forutsetninger:

- at dagens Mjøsbru forblir et statlig ansvar
- at restlevetiden på brua må være tilstrekkelig dokumentert, for å sikre fremtidig tilbud til gående, syklende og saktegående trafikk.

Dette er ett av våre viktigste interessepunkter i saken.

Trafikale virkninger på sidevegsnett

Vi viser til planprosess E6 Roterud-Storhove, der vi fremmet innsigelse til trafikkutredningene. Det ble utført tilleggsutredninger. Vi uttalte en tydelig skepsis til vurderingen av trafikale virkninger for fv. 213. Følgende en forventning om at trafikale virkninger på fv. 213 blir et sentralt tema ved planlegging av E6-parsellen Moelv-Roterud.

Trafikalt sett strekker påvirkningsområdet seg helt til Lillehammer: Moelv sentrum, Brøttum, søndre del av Lillehammer by.

Kapasitetsutfordringer i Bankenkrysset, Lillehammer i dag. Sårbarhet med tanke på trafikkøkning? Vurderinger/drøfting: Trafikksikkerhet, framkommelighet, beredskap. Bruk av fylkesveger i anleggsfasen.

Hva er lagt til grunn og vurdert?

Beregnet trafikkøkning på fv. 213 i bompengeperioden synes svært lav. Vi trenger bistand til å forstå tallgrunnlaget bedre og har bedt om et særmøte om sidevegsnett. Vi viser til historikk i plansaken E6 Roterud-Storhove.

Gjennomgående tilbud for syklende og gående

Riksvegtilbudet + lokalt hovednett for sykkel og gange. Hva er planlagt? Behov for tiltak?

Kollektivtransport

Vi vektlegger planlegging for framtidens transportsystem (20 år fram i tid). Det er et nasjonalt mål om nullvekst i personbiltrafikken, alle kommunene i Mjøsbyen har sluttet seg til målet. Trafikkveksten skal i hovedsak tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Hva skal til for å oppnå raskere og bedre bussruter mellom Mjøsbyene som kan konkurrere med biltransport?

Direktebuss Gjøvik-Moelv, lokalbuss Gjøvik-Lillehammer via Moelv og Biri. Tog Lillehammer-Moelv.

Kollektivknutepunkter

- Det er lagt opp til at Mjøsterminalen ikke videreføres, hvordan erstatte funksjonene her?
- Dårligere mulighet for omstigning mellom busser kan til dels kompenseres med et bedre rutetilbud. Hyppighet på bussruter er viktig for et framtidsrettet kollektivtilbud. Omstigningsmulighet ved knutepunkter kan ha noe å si for å opprettholde et tilbud i lavtrafikkperioder.
- Biri: Det må planlegges for omstigning mellom lokalbuss og ekspressruter. Gangforbindelser på tvers av ny E6 til og fra

holdeplasser. Lett å lese hvor funksjonene er, korte avstander og trafikksikre krysningspunkt.

- Moelv: Kobling mot Moelv stasjon. Storgata i Moelv er utfordrende i dag, busser bruker mye tid her. Behov for mer effektiv forbindelse. Uavhengig av nytt Mjøssjukehus. Konkurransedyktig busstilbud overfor bil mellom byene.
- Parkering for pendlere/samkjøring: Hvor er naturlige knutepunkter i nytt vegsystem?
- Hva ser kommunene for seg når det gjelder stedsutvikling?

Nytt Mjøssjukehus i Moelv

Forslag Nye Veier: nytt kryss Kastbakkvegen x Mjøsvegen, legge opp alternativ rute for gang- og sykkeltrafikk.

- Slik planforslaget er presentert ligger mulighetene der, i begge alternativene.
- Vi ser at Kastbakkvegen vil være en raskere trase mellom E6 og kollektivknutepunktet Moelv og er egnet som framtidig hovedadkomst, med kollektivterminal på vestsida av jernbanestasjonen.
- Arealbehov for framtidig trafikksystem: Omlegging av gs-veger, er det gjennomførbart? Blir det attraktivt?
- Behov for koordinering av statlige og regionale aktører.

Trafikksikkerhet

- Vurderinger opp mot nullvisjonen – mål om null hardt skadde og drepte i trafikken
- Vegprofil på strekningien Svennes-Roterud: Videreføring av dagens smale 4-felt og fartsgrense 100 km/t. Nye Veier har fått tillatelse fra Vegdirektoratet. Vegbreddene er satt i henhold til høringsversjonen for ny vegnormal N100. Vi mener skulderbredde er et viktig premiss for å kunne ha høy fartsgrense. Spesielt ved f.eks. motorstopp. Det har vært en dødsulykke i tilsvarende situasjon langs Nye Veier sitt prosjekt på Sørlandet. Hvordan ivareta trafikksikkerhet ved svært smal vegprofil? Hvordan oppleves ulik profil på ulike strekninger for kjørende? Vil dette fungere over tid?
- Kryssløsning vest for Mjøsbrua: Når man skal fra Mjøsbrua til rv. 4 blir det en ny kurve «på innsiden» som blir krappere. Dette er ikke heldig med tanke på trafikksikkerhet på en veg med 100 km/t, selv om det er på en rampe. Trafikken som kommer fra Lillehammer må flette med trafikken fra Gjøvik, dette er uheldig med tanke på stor blindsoner for tungbiler. Påkjøringsfelt går over i høyrefelt, dette er vurdert med høy risiko i håndbok. Dette angår IFK bl.a. med tanke på busstransport.
- Kryssløsning Biri: Det er planlagt for et tilsvarende kryss som i dag, men med høyere hastighet på E6. Når man kommer fra Lillehammer på E6 og kjører inn på Skumsrudvegen mot Biri sentrum, kan det forventes at kjørende har høyt fartsnivå (fartsblindhet). Her kan det oppstå en uheldig kombinasjon med myke trafikanter langs Skumsrudvegen. Forslag om å forlenge gang- og sykkelvegen langs Skumsrudvegen slik at den blir gjennomgående.

Samfunnssikkerhet og beredskap

| | |
|---|---|
| <p>-byutvikling i Moelv</p> | <p>Vi forutsetter at E6 vil være «omkjøringsveg for seg selv», kunne omdirigere til at tovegs trafikk går i to felt. Unngå omkjøring på fylkesveg. Fylkesvegene her er ikke dimensjonerte for slike trafikkmengder.</p> <p>Byutvikling i Moelv er et viktig tema. Alt 1. vil ha betydelig nærføring til Moelv sentrum, boligområder og planlagt nytt sykehus i Moskogen, og med en vesentlig støybelastning i dette området.</p> <p>I alternativet ligger vegen over det området hvor Moelvs framtidige byutviklingsmuligheter mot Mjøsa finnes. Det stilles spørsmål ved hvordan konsekvensene er konkludert i fagrapport for friluftsliv, by- og bygdsliv og lokale og regionale virkninger, hvor det er oppsummert at det er et lite konfliktnivå og at konsekvensene vil ha liten effekt for arbeidsmarked, næringsliv og bostedsattraktivitet.</p> <p>Konsekvensene av barrierevirkningen og støybelastningen som ligger i alternativ 1, må vektas tyngre</p> |
| <p>-kulturarv</p> <p>Svar fra Cowi, på spørsmål om optimalisering</p> | <p>Vårt ståsted er tydelig og klart. Dette er en omkamp, sett i forhold til den runden som man har hatt tidligere - bortsett fra at det forslaget som legges fram nå, av Nye Veier, er verre enn det som Statens vegvesen la fram i sin tid.</p> <p>Det vedtatte alternativet i kommunedelplanen, og reguleringsplanen mot Mjøsbrua, vil gi en mye bedre skjerming av kulturmiljøet med gravfeltet – men også Moelv småbåthavn og Skibladderbrygga (som også er et kulturmiljø).</p> <p>Avstanden mellom Hamar og Gjøvik tillegges stor vekt. Kommunedelplanen for Ringsakersida går lenger sør enn dagens sør-alternativ, og vil kunne bidra til å få en enda kortere linje.</p> <p>Det spørres om det har vært jobbet med optimalisering av KDP-linja, før denne ble vektet mot de nye alternativene (1 og 2). Ellers er det liten verdi i å vekte dem mot hverandre.</p> <p>Det er mange interesser som skal veies opp mot hverandre i planarbeidet. Kulturarv i fylkeskommunen ikke har noe annet valg utfra historikken vi har og det kulturmiljøet som ligger ved Møkkvika, enn å jobbe for å prøve å hindre at det sørlige alternativet blir vedtatt.</p> <p><i>Cowi bekrefter at er jobbet mye med kommunedelplanens løsning, og først og fremst hvor er det mulig å etablere en bru. Konklusjonen er at noe lenger sør enn den traseen som er vist (alt. 2) er veldig vanskelig å få til. KDP sin linje er ikke gjennomførbar.</i></p> <p><i>Cowi vet at traseen er i konflikt med kulturminnene. Det er konsekvensen av det alternativet. Det beklager vi, men det er realiteten hvis vi skal ha en trase som er i nærheten av kommunedelplanen sin løsning. Derfor har vi utredet alternativet i nord, som ikke er like bra på nytte og heller ikke like bra på kostnad, og har en del konsekvenser for Moelv byutvikling, men som er et</i></p> |

| | |
|--|---|
| | <p><i>alternativ til den sørgående traseen. Den sørlige traseen er gjennomførbar teknisk. Det er dypt i Mjøsa i dette området.</i></p> |
| <p>Innspill fra Statens vegvesen</p> <p>- I Gjøvik kommune</p> | <p>Sideanlegg må sikres bedre i planforslaget enn det som er foreslått.</p> <p><u>Kontrollplass:</u> Det er ikke satt av eget areal til kontrollplass i planen. I utgangspunktet er det behov for kontrollstasjon, men det er det ikke arealer til. Men det må sikres en mindre kontrollplass ved Birikrysset, slik som det er beskrevet, med nødvendig infrastruktur. Det kan være lurt å ha et eget møte på tema kontrollplass og sideanlegg. Det er viktig at det er på plass før planen kommer på høring. Det foreligger en nasjonal plan for kontrollstasjoner. I merknadsbehandlingen står det at den ikke er ferdigstilt, men det er den og den er gyldig som en del av vegvesenets gjennomføringsplan.</p> <p>Har politiet og UP blitt hørt om dette temaet? Har de kommet med noe innspill på det. Hvis ikke, så bør de det.</p> <p><u>Rasteplasser:</u> Ved Mjøsbrua forsvinner det to rasteplasser, som erstattes med en plass på Biri. Det er beskrevet at det er i henhold til rasteplass-strategien. Det dekker vel kanskje avstandskravet i forhold til E6, men man må også se på RV4. det kan muligens bli litt lange avstander i forhold til rasteplasser her.</p> <p><u>Ladestasjoner for tunge kjøretøy:</u> er det tenkt at det skal etableres på døgnhvileplassen på Biri? -det samme med ladestasjoner for biler. Det anbefales at det kommer frem i bestemmelsene, hvilke funksjoner som skal etableres i tilknytning til rasteplassen. Det er viktig, ettersom det er en del funksjoner der som vil fungere i tilknytning til kollektivholdeplassene.</p> <p><u>Kollektivtransport:</u> Den løsningen som foreligger nå, gir bilen et konkurransefortrinn og reiser med buss får et noe dårligere tilbud. Det er ikke en ønsket utvikling. Men det er positivt at det stilles rekkefølgekrav om at holdeplassene skal være ferdigstilt samtidig med ny veg – det må også gjelde tilhørende funksjoner som sykkelparkering og leskur og gang- og sykkelveger.</p> <p>I hvilken grad er det sett på mulige arealer til kollektivterminal ved krysset mellom Rv4 og E6?</p> <p><u>Gange og sykkel:</u> Vi anbefaler at det legges til rette for gange og sykkel langs Skomsrudvegen. Dette ville fungere som en adkomst til holdeplassen i Birikrysset. Det ligger også inne framtidig trase her i kommuneplanen for Gjøvik. Det er viktig for å få flere til å reise kollektivt. Det bør også sikres holdeplass for lokalbuss ved Birikrysset. Det er beskrevet, men det bør også settes av arealer til det, for å gi mulig overgang mellom lokalbuss og ekspressbusser. Vi hadde innsigelse til manglende utredninger i forb. med Roterud - Storhoveplanen. Det gjaldt også fv. 213. Det har vært forutsatt at dette skal løses i Moelv-Roterudplanen. Vi savner prognoser som ser</p> |

| | |
|---|--|
| <p>I Ringsaker kommune</p> <p>Svar fra Cowi, om planlegg mht. nytt sykehus.</p> | <p>mer på trafikken på fv. 13, jfr. de prognosene som ble utarbeidet i Roterud-Storhove-planen.</p> <p><u>Mjøsbrua</u>: Det står at man skal se på en god løsning for Mjøsbrua i neste fase. Hva menes med neste fase? Forslaget er forstått slik at dagens bru bare skal ligge som den er.</p> <p>Det pekes på kortere reisetid mellom Gjøvik og Hamar, og det gjør alternativ 2 i prosjektet mere lønnsomt. Har man sett på noen tall i forbindelse med økt trafikk på Rv 4 som en følge av dette?</p> <p><u>Trafikklekkasje</u>: Hva betyr tallene i fagrapport trafikkutredning tabell 6.5 -om lekkasje til sidevegene ved å stenge av eksisterende Mjøsbru? Hvor er tallene fra? Å stenge dagens bru, vil generere mer trafikk over Brøttum. Vi tror Tallene er for lave, og må oppdateres. Trafikksikkerhet i Moelv sentrum bør konsekvensutredes.</p> <p><u>Sykehus</u>: Det skal det være et eget særmøte. Vår holdning er at planarbeidene må ses i sammenheng. Det bør ses nærmere på betydningen av nytt sykehus - det vil generere ca. 11000 årsverk. Det er ikke planlagt kollektivtilbud for framtidig behov knyttet dette, eller adkomst til nytt sykehus for gange og sykkel.</p> <p><i>Cowi bemerker at det skal være en vedtatt reguleringsplan eller vedtatt finansiering av utbygging, for å ta nytt sykehus inn i 0-alternativet, inn i beregningene og inn i konsekvensutredningen generelt. 8i dag er det bare vedtatt en plassering. Sykehus er omtalt i egen rapport. E6-utbyggingen skal ikke være til hinder for det nye sykehuset.</i></p> |
| <p>Innspill fra NVE</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Sikkerhet mot skred - sikker byggegrunn/geotekniske forhold for ny Mjøsbru – NVE forutsetter at utbygger ivaretar sikkerhet for selve konstruksjonen, i tillegg må det påses at tiltaket/brua ikke medfører skader eller ulemper for tredjepart, jf. Pbl § 28-1. Tilsvarende må gjelde for øvrige deler av traseen. - Sikkerhet mot flom – Egne sikkerhetskrav for i vegnormalen, viktig for beredskap at vegen er farbar også ved ekstreme hendelser -Positivt at utfyllinger i Mjøsa er redusert -Vassdragskryssinger: Vi merker oss forslaget til bestemmelser som sier at det skal utarbeides tiltaksplaner for vassdrag og at disse skal behandles av fagmyndighet. Etter vår oppfatning kan dette bety behandling etter vannressursloven §§ 8 og 18. Er tiltakene tilstrekkelig utredet med hensyn til konsekvenser for allmenne interesser slik at NVE gjennom reguleringsplan kan avgjøre om tiltakene trenger ytterligere vurdering/behandling etter særlov. |

| | |
|--|--|
| | <p>-Masselagring – både midlertidige og varige – Det er utarbeidet en plan for massedisponering. Hvilke vurderinger er gjort mht virkning for ev. vassdrag, overvannshåndtering og stabilitet/fare for skred/utglidninger.</p> <p>-Tiltak som berører flom, erosjon, skred og overvann må utredes tilstrekkelig og innarbeides i juridisk bindende dokumenter.</p> |
| Innspill fra Mattilsynet | <p>Det tas høyde for at Mjøsa er en viktig drikkevannskilde, med store kommunale vanninntak og mindre vanninntak. Noen grunnvannsbrønner kan være berørt. Det er usikkert om alle grunnvannsbrønner er kartlagt. Det er viktig å være i dialog med kommunene og vannverkseiere - viktig at de blir hørt, at alle tiltak som er nødvendig for å redusere konsekvensene av det som skal foregå ute i Mjøsa, og langs med Mjøsa, blir ivare tatt best mulig, og at vannverkseierne er klar over hva som foregår, slik at de får mulighet til å rigge seg hvis det skulle være nødvendig med vannbehandling.</p> |
| <p>Innspill fra Statsforvalteren</p> <p><i>Østsiden av Mjøsa /Ringsaker:</i></p> | <p>De fleste av våre fagområder er berørt i denne saken. <u>Dette kun er foreløpige innspill fra fagenhetene.</u> Pr. nå har vi ikke gjort en helhetlig vurdering av planforslaget, der de ulike fagområdene vurderes samlet. Våre formelle innspill til planforslaget kommer når et helhetlig planforslag legges ut til høring.</p> <p><u>Samfunnssikkerhet:</u> Det er lagt ved en foreløpig ROS-analyse. Det ligger i forslaget at eks. Mjøsbru ikke skal rives. Det vil bedre beredskapen ved større ulykker – hvor den nye Mjøsbrua ev. må stenges i alle fire kjørefelt. Sett i lys av etablering av Mjøspsykehus i Moelv, vil det ha betydning at prioritert trafikk kan slippes over eksisterende bru. Risikoen for hendelser i anleggsperioden er størst for alt. 1, på grunn av nærheten til i dagens Mjøsbru.</p> <p><u>Flom:</u> Det er stort sett dimensjonert for 200-årsflom i Mjøsa. På en strekning er det lagt opp til at nordgående kjørefelt kan oversvømmes, og at trafikken midlertidig ledes over på sørgående. Det gir en sårbarhet og kan gi reduksjon i framkommelighet. Valget bør begrunnes med en kost- / nytte-vurdering, og det bør utredes nærmere i ROS-analysen. Vi kommer til å kommentere dette ved høring. Det er fint om det kan brukes et norske ord i ROS-analysen.</p> <p><u>Støy:</u> Det er gjennomført støykartlegging og foreslått støytiltak. Begrunnelse for de valgte strekningene bør konkretiseres. Skjerming langs vegen gir best effekt. Slik som det er lagt opp til støyskjerming nå, så er det et stort antall boliger som vil ha behov for lokal skjerming. Det er mellom 240 – 300 avhengig av hvilket alternativ man går for. Juridisk sikring av støytiltak og rekkefølgekrav er viktig. Det er ikke samsvar mellom anbefalingen i støyrapporten planbestemmelsene pr. nå.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Vestsiden av Mjøsa /Gjøvik:</p> | <p><u>Jordvern:</u> Jordvernet er et at de hensynene som kommer vesentlig dårligere ut i de to alternativene her enn det gjorde i gjeldende KDP. Det må ses på optimaliseringer for å få ned beslaget av dyrka mark. Det er et godt kunnskapsgrunnlag for å vurder virkninger for dyrka jord</p> <p><u>Naturmangfold og vernområder:</u> Alt. 1 – parallellføring med dagens bru, ser ut å bli foretrukket alternativ for oss. Også fordi du sparer den store fyllingen ut på brua i alt. 2.</p> <p>Det er foreslått datoer for å ta hensyn til fugl ved Tjuvholmen, Paradisvika, Eriksrudberget og Svennesvollene hva gjelder impulsstøy: 1. mars – 31. mai. Det er behov for å ta hensyn til både trekk og hekking, men i varierende grad og med ulike datoer for disse områdene. Vi kan gjerne differensiere disse hvis Nye Veier ønsker det. Alternativt vil perioden 1. mars – 15. juni for alle områdene være dekkende (tar høyde for hekkende måke særlig ved Tjuvholmen, evt. også Fluren utenfor Svennesvollene).</p> <p><u>Forurensing:</u> Støy: Fagrapporten for støy inkluderer ikke noe om støypåvirkning på naturmiljø (mulig det nevnes i fagrapport for naturmangfold). Arbeidet, spesielt ny bru, vil generere mye støy både på land og under vann. I forbindelse med prøvepelingen som gjennomføres nå, gjøres det flere forsøk og overvåkning som vil bedre kunnskapsgrunnlaget for undervannsstøy i forbindelse med peling av brupilarer. Vi antar at dette kunnskapsgrunnlaget vil bli inkludert ved første gangs høring. Det mangler noen fagrapporter relatert til forurensning. Disse må også inkluderes ved første gangs høring.</p> <p>Planbestemmelsene der det stilles krav om utarbeidelse av ulike planer, eksempelvis vannhåndteringsplan, gir ikke noe tidsaspekt. Det bør framgå at de skal utarbeides før anleggsfasen eller noen lignende. Flere av dem vil være nødvendige å ha i forbindelse med en søknad etter forurensingsloven. Rekkefølgekrav blir viktig, i tillegg til arealer for midlertidige masselager og permanent massedisponering i form av nydyrking eller lignende er avsatt i plankartet, arealer for ev. renseløsninger osv.</p> <p><u>Vannforvaltning:</u> Kunnskapsgrunnlaget på fagfeltet er godt nok. De har gode undersøkelser langs hele traseen på fisk og vannkvalitet (Multiconsult-rapportene fra første runde i 2021). Alt. 1 er foreløpig å foretrekke fordi du ikke får den voldsomme utfyllinga på Moelv-sida.</p> <p>Strandsonen mellom brua og opp til Kremmerodden på Biri-sida er relativt homogen i dag, og er allerede kunstig fylling. Det bør ses på muligheten for å skape mer variasjon her selv om det medfører noe mer utfylling, hvis det kan føre til mindre beslag av dyrka mark.</p> <p>Det må vises hvordan naturlig utforming av strandsona skal sikres. I estetisk strategiplan står det at "Strandsonen langs Mjøsa bør ha et naturlig uttrykk og gis en utforming som er tilpasset eksisterende eller naturlig strandsona", men det står lite konkret om hvordan man skal få dette til. Er en naturlig utforming av strandsona eks. mulig ut fra</p> |
|--|---|

| | |
|--|---|
| | tilgjengeligheten til strandsonen. Det blir færre muligheter til å krysse E6 gjennom de forslagene/alternativene som foreligger nå. |
|--|---|