



Statens vegvesen

Kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby



Prosjekt: Biri-Otta

Parsell: Vingrom-Ensby

Kommune: Lillehammer og Øyer



Statens vegvesen
Region øst
Ressursavdelingen
Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Sammendrag.....	2
2	Beskrivelse av nytt alternativ II-C-2-E.....	3
3	Supplerende Konsekvensutredning.....	5
3.1	Metode.....	5
3.2	Prissatte konsekvenser	5
3.3	Ikke-prissatte konsekvenser	5
3.4	Sammenstilling.....	13

1 SAMMENDRAG

Gjennom høring og offentlig ettersyn av forslag til KDP for E6 Vingrom-Ensby har det kommet innspill der det bes om at det utredes en variant av vestsidealternativene. Den nye varianten, heretter kalt II-C-2-E, innebærer at søndre tunnelpåhugg for E6 og ny adkomsttunnel til byen samles i Øyresvika. Trafikk til Lillehammer ledes mellom Øyresvika og Vingnes i separat tunnel under Vingar og knyttes til eksisterende veg sør for Lillehammer bru. Det er utført kostnadsberegninger og gjort en vurdering av ikke-prissatte konsekvenser for det nye alternativet. Det er her gjort en sammenlikning med opprinnelig alternativ II-C-2-D som ligger nærmest opp til alternativ II-C-2-E i utforming.

Merkostnaden ved å flytte lokalveggtunnelen fra Riselandet (II-C-2-D), til Øyresvika, (II-C-2-E), er på ca. 300 millioner. Kostnadsforskjellen mellom II-C-2-E og å lede lokalvegtrafikken på dagens veg forbi Vingnes (II-C-2-B) er beregnet til ca. 900 millioner.

Samlet vurdering og rangering av ikke-prissatte konsekvenser på delstrekning II fremgår av tabellen under.

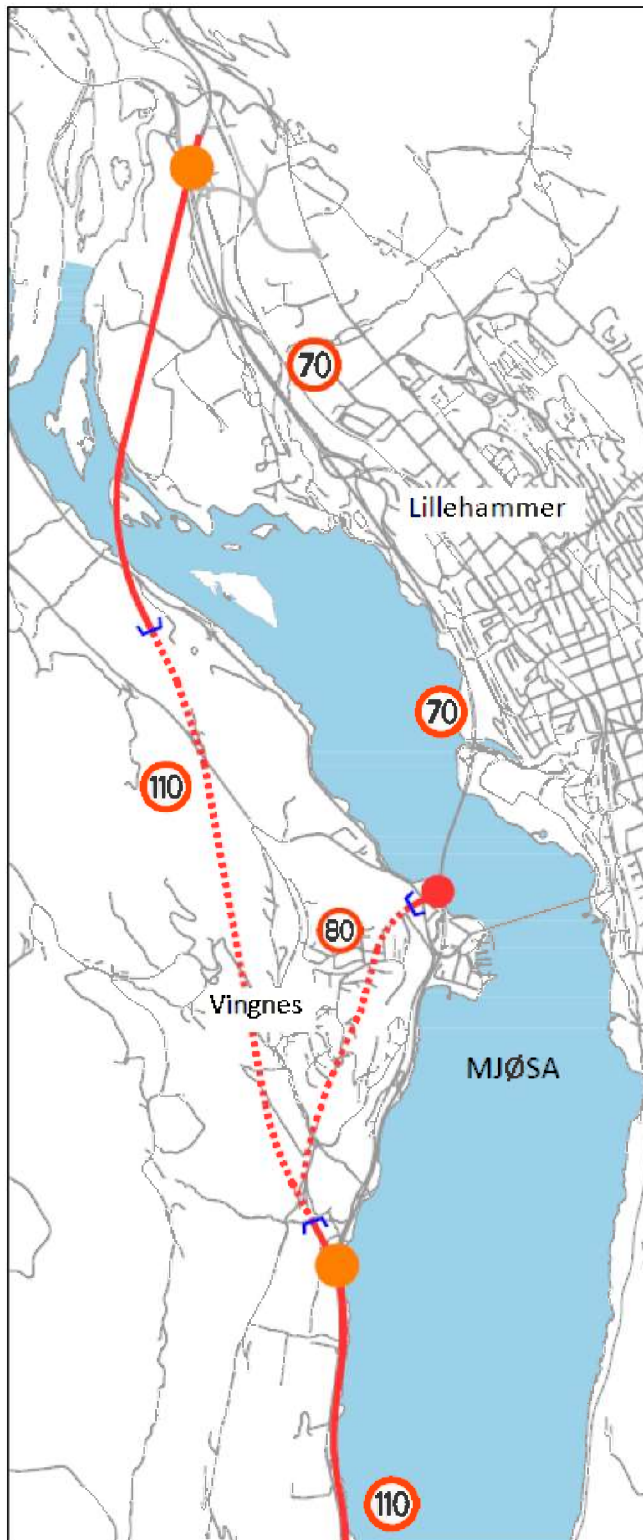
Tabell 3-1: Samlet vurdering og rangering av ikke-prissatte konsekvenser for alternativer på delstrekning II.

Alternativ	Landskaps- bilde	Nærmiljø/ friluftsliv	Kulturminner og kulturmiljø	Naturmiljø	Natur- ressurser	Vurdering av samlet nytte	Ranger ing
0-alt.							1
II-A-1	-- / ---	0	--	-- / ---	0 / -	Negativ	8
II-A-2-A	--	0 / +	-	--	- / --	Negativ	4
II-A-2-B	--	0 / +	++	---	- / --	Negativ	5
II-A-2-C	-	+	-	--	-	Negativ	2
II-A-2-D	-	+	++	---	-	Negativ	3
II-C-2-A	-- / ---	-	+	--- / ----	--	Negativ	9
II-C-2-B	-- / ---	-	0 / -	--- / ----	--	Negativ	9
II-C-2-C	- / --	0 / -	0 / +	--- / ----	--	Negativ	6
II-C-2-D	- / --	0 / -	0 / -	--- / ----	- / --	Negativ	7
II-C-2-E	--	0	0 / -	--- / ----	- / --	Negativ	6

Sammenliknet med alternativ II-C-2-D er alternativ II-C-2-E noe mer negativt for landskapsbildet på grunn av det store inngrepet ved søndre tunnelpåhugg. Alternativet er imidlertid vurdert som noe mer positivt for nærmiljø og friluftsliv siden det innebærer mindre inngrep, trafikk og støy i strandsona mellom Øyresvika og Riselandet. Færre boliger havner innenfor gul og rød støysone enn i II-C-2-D. I den samlede vurderingen tillegges her hensynet til nærmiljø og friluftsliv noe større vekt enn landskapsbildet og II-C-2-E er derfor rangert over II-C-2-D. Det er ikke gjort endringer i fastsatt konsekvens og rangering for de øvrige alternativene.

2 BESKRIVELSE AV NYTT ALTERNATIV II-C-2-E

Delstrekning II - alternativ II-C-2-E – med adkomst til byen i tunnel fra Øyresvika.



Figur 2: Alternativ II-C-2-E

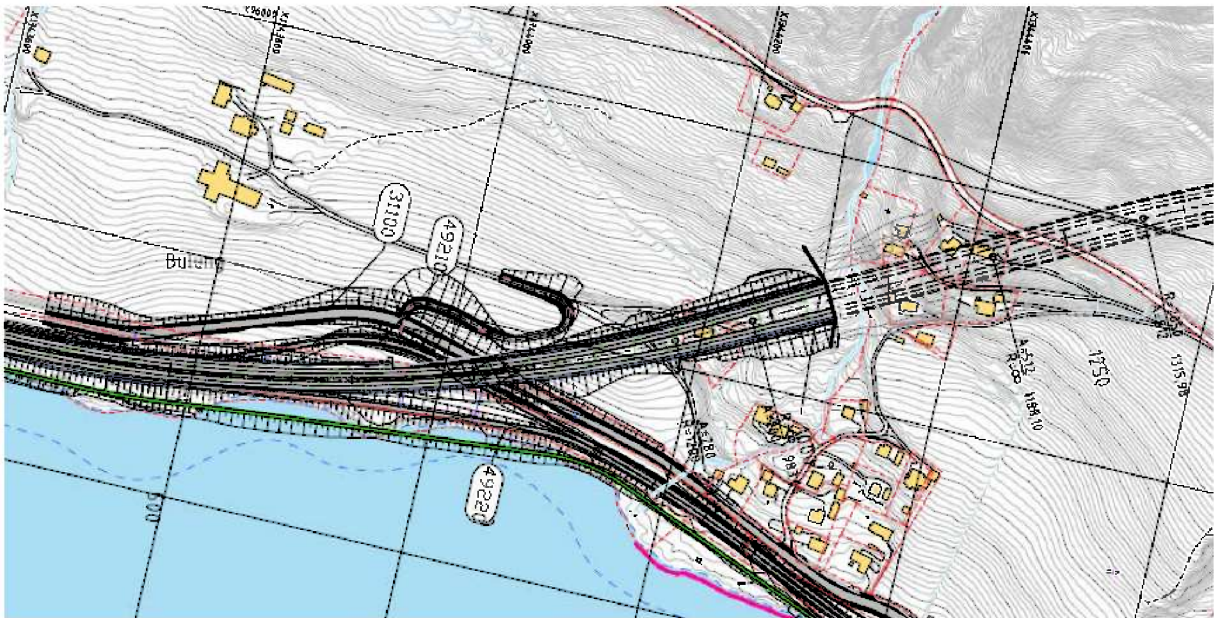
Det etableres kryss med kun sørvendte ramper. Trafikk til Lillehammer ledes mellom Øyresvika og Vingnes i separat tunnel under Vingar og knyttes til eksisterende veg sør for Lillehammer bru.

E6 dreier vestover inn i tunnel fra Øyresvika. Tunnelen er ca 3,7 km lang og munner ut nord for garden Trosset nordre.

Videre krysser alternativet Lågen i bru 35-45 meter over vannspeilet ved Våløya før den skjærer gjennom grusforekomstene i Hovemoen og knyttes til det sekundære vegnettet nord for Lillehammer ved dagens kryss på Storhove som alternativ II-C-2-A.

Det etableres fortau mellom Øyresvika og Vingnes langs gamle E6 på strekningen. Videre benyttes Vingnesbrua og eksisterende gang- og sykkelvegnett i byen for gående og syklende.

Tilsvarende utsnitt vises her til sammenlikning for alternativ II-C-2-D. I alternativ II-C-2-E (over) føres trafikk til/fra Lillehammer gjennom tunnel med påhugg på hver side av ny E6. I alternativ II-C-2-D (under) går bytrafikken inn i adkomsttunnel ved Riselandet.



Figur 2: Utsnitt for Øyresvika for alternativ II-C-2-D

3 SUPPLERENDE KONSEKVENsutREDNING

3.1 Metode

Utredningen av alternativ II-C-2-E er gjennomført iht. samme metodikk som tidligere er lagt til grunn for konsekvensutredningen og som er beskrevet i hovedrapporten og temarapporter. Alternativ II-C-2-E er utredet opp imot 0-alternativet. Ved gjennomføring av supplerende KU er alternativet i stor grad sammenliknet med II-C-2-D for å vurdere behov for å endre omfang og konsekvens i forhold til dette alternativet.

3.2 Prissatte konsekvenser

Det er gjort kostnadsberegninger som viser merkostnaden ved å legge atkomsten til byen i tunnel sammenliknet med å benytte dagens E6 som atkomstveg. Beregningene viser at merkostnaden ved alternativ II-C-2-E sammenliknet med II-C-2-B (dagløsningen) vil ligge i størrelsesorden 900 mill. kroner. Alternativ II-C-2-D er beregnet til å bli 600 mill. kroner dyrere enn alternativ II-C-2-B.

3.3 Ikke-prissatte konsekvenser

Ny variant der alle tunnelpåhugg i sør samlokaliseres i Øyresvika vil for de fleste delområder ha likt omfang og konsekvens som i opprinnelig konsekvensutredning. En ny utredning av omfang og konsekvens for delområdene som berøres av endringen er presentert her for de ulike utredningstema.

Delområdene det er vist til under de ulike tema under er avgrenset i kart som fremgår av de opprinnelige temarapportene datert 30. juni 2017.

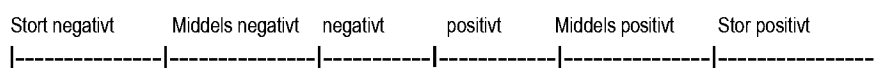
3.3.1 Landskapsbilde

Delområde 2A Øyresvika (middels til stor verdi)

Alternativ II-C-2-D er tidligere vurdert til å ha middels negativt omfang og middels negativ konsekvens for delområdet som omfatter Øyresvika (2A). For varianten II-C-2-E vil strekket fra Øyresodden til Øyresvika beholde mesteparten av strandlinja intakt. Dagens E6 kan fjernes og deler av tverrsnittet kan benyttes til gang- og sykkelveg. Siden påhuggene for tilførselsveg og ny E6 samles vil det samlede fotavtrykket oppleves vesentlig større i denne varianten. Dette forsterkes også av at påhuggene for tilførselsvegen ligger lenger nord enn påhugg for ny E6. Terrenginngrepet vil ligge eksponert og fjernvirkningen av tiltaket vil bli stor.

II-C-2-E gir et svært stort inngrep i kulturlandskapet og fordelene med å «bevare» deler av strandlinja oppveier ikke det store inngrepet. Det vurderes at alternativet II-C-2-E har et noe større negativt omfang enn II-C-2-D for landskapsbildet.

Reiseopplevelsen vurderes ikke å ha stor betydning for konsekvensvurderingen, men trekker litt i negativ retning for bytrafikken fordi tunellstrekket blir lengre.



Konsekvens: Middels til stor negativ konsekvens (- -/- - -) for delområde 2A.

Samlet konsekvens

Landskapsbilde		II-C-2-D	II-C-2-E
Delområde	Verdi	Konsekvens	
A Øyresvika	Middels til stor	--	-- / ---
B Vingnes	Stor	++ / +++	++ / +++
2C Lågen	Stor	0	0
2D Bystranda	Middels	0	0
2 E Sannom Storhove	Ingen til liten negativ	0	0
F Trosset	Stor	--	--
G Lågendelta	stor	---	---
H Hovemoen	Middels	--	--
Samlet konsekvens		- / --	--

3.3.2 Nærmiljø og friluftsliv

Den nye varianten berører delområde 2A – Vingnes og Vingar.

Delområde 2A (middels til stor verdi)

Alternativ II-C-2-D, med tunnelpåhugg for adkomsttunnel til byen ved Riselandet, er tidligere vurdert til å få middels til stort positivt omfang. Med forlengelse av adkomsttunnelen til byen mot sør bidrar det nye alternativet til å bygge ned barrieren som dagens E6 utgjør mot Mjøsa ytterligere. Det kan også gi nye bruksmuligheter for strandsona. Dagens E6 vil nedklassifiseres til gang- og sykkelveg på tunnelstrekningen. Fra Øyresvika og sørover vil gang- og sykkelvegen gå over til tursti i strandsona.

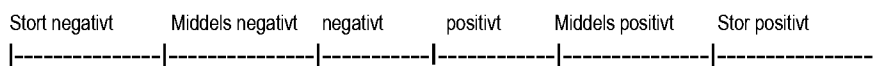
Sammenliknet med alternativ II-C-2-D vil den nye varianten ha en redusert støybelastning mot bebyggelsen i Øyresvika. Som det fremgår av opptelling av antall boliger innenfor gul og rød støysone (

Tabell 1) vil forlengelse av adkomsttunnelen mot byen medføre at færre boliger havner innenfor støysonene. Sammenliknet med alternativ II-C-2-D er reduksjonen totalt på hhv. 1 og 9 boliger for gul og rød støysone. Det er en viss usikkerhet knyttet til en slik opptelling på dette plannivået siden enkelte av boligene vil kunne bli innløst.

Tabell 2: Antall boliger og boenheter i gul og rød støysone på delstrekning II

Alternativ	Boliger (boenheter) gul støysone	Boliger (boenheter) rød støysone	Totalt
II-0-Alt.	219 (381)	40 (51)	259 (432)
II-A-1	255 (455)	48 (64)	303 (519)
II-A-2-A	221 (400)	30 (37)	251 (337)
II-A-2-B	222 (400)	27 (37)	249 (437)
II-A-2-C	220 (396)	14 (19)	234 (415)
II-A-2-D	226 (406)	15 (23)	241 (429)
II-C-2-A	184 (307)	31 (38)	179 (285)
II-C-2-B	188 (312)	19 (25)	173 (279)
II-C-2-C	141 (247)	27 (35)	164 (266)
II-C-2-D	140 (246)	21 (29)	126 (216)
II-C-2-E	139 (243)	12 (18)	151 (261)

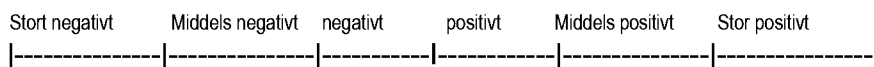
Tiltaket vurderes samlet til å få et middels til stort positivt omfang. Dette er noe mer positivt enn II-C-2-D, noe som skyldes at det blir mindre inngrep, trafikk og støy i strandsona mellom Øyresvika og Riselandet. Færre boliger havner innenfor gul og rød støysone enn i II-C-2-D.



Konsekvens: Stor positiv (+ + +)

Veg- og stinett for gående og syklende

Til forskjell fra alternativ II-C-2-A vil lokaltrafikken mellom E6 og byen føres i tunnel fram til Vingnes. Det etableres tilbud for gående og syklende i dagens E6 på denne strekningen. Denne gang- og sykkelvegen vil være frikoblet fra biltrafikk og mindre støyutsatt. Sammenliknet med II-C-2-D vil adkomsttunnelen mot byen forlenges sørover til Øyresvika. Gang- og sykkelvegen som etableres i dagens E6 vil bli tilsvarende forlenget. Alternativ II-C-2-E vil dermed være noe mer positivt for gående og syklende enn II-C-2-D. Omfanget er vurdert til å være middels positivt.



Konsekvens: middels til stor positiv (+ +/+ + +)

Samlet konsekvens II-C-2-E

Sammenstilling av verdi og konsekvens for delområder og samlet konsekvens for alternativ II-C-2-E er vist under. Til forskjell fra II-C-2-D kommer delområde 2A og «Veg- og stinett for gående og syklende» ut med en noe mer positiv konsekvens. Samlet konsekvens er derfor også vurdert som noe mer positiv enn for II-C-2-D (0).

Nærmiljø og friluftsliv			II-C-2-D	II-C-2-E
Delområde		Verdi	Konsekvens	
2A	Vingnes og Vingar	Middels/stor	++ / +++	+++
2B	Lågen sør	Middels/stor	0/+	0/+
2C	Vingnesvika	Stor/ middels	+++	+++
2D	Trossetstranda	Liten/ middels	0/ -	0/ -
2E	Strandpromenaden	Stor	0	0
2F	Lillehammer vest/ sentrum	Middels/stor	+	+
2G	Strandtorget	Liten	0	0
2H	Lågen nord	Middels/stor	--	--
2I	Hovemoen vest	Middels/stor	-- / ---	-- / ---
2J	Hovemoen øst/ Sandvad	Liten	0	0
2K	Storhove	Liten/ middels	0	0
	Veg- og stinett for gående og syklende	Stor	++	++ / +++
	Samlet konsekvens		0 / -	0

3.3.3 Naturmiljø

Delområde 2d vest (middels verdi)

Alternativ II-C-2-D er tidligere gitt stort negativt omfang og stor – meget stor negativ konsekvens på delstrekning 2, hvor kryssing av Lågendeltaet Naturresevat har vært utslagsgivende for konsekvensvurderingen. Delstrekning II har mht. naturmiljø blitt delt i tre delområder, hvorav det sørlige området, 2d Øyresvika-Trossetstranda, har omfattet området med endringene som skal vurderes nå. Verdiene mht. naturmiljø på denne strekningen omfatter i hovedsak strandsonas potensial mht. gyte- og oppvekstområde for krøkle, ev. som vandringsvei for denne arten. Det er også registrert et større viltområde på Mjøsas østside på denne strekningen, samt et leveområde for pinnsvin i bebyggelse på Riselandet. Vilt trekker ned mot Mjøsa på hele strekningen Vingrom – Vingnes, og en mulig korridor for vilt i dette området kan være i vegetasjonsbeltet langs Bulungsbekken, uten at det er dokumentert spesielt. Eneboliger og støyskjerming i nedre del mot veien kan utgjøre en barriere for vilt her, men det er i dag mulig for vilt å passere over dyrket mark i nedre del, sør for bebyggelsen, men må krysse E6 for å nå ned til Mjøskanten. Viltområdet er tillagt middels verdi, men det er avgrenset mot øst av Hovslivegen, og antas ikke bli direkte påvirket. Det er ikke dokumentert andre spesielle naturverdier langs bekken mellom Hovslivegen og E6.

I vann-nett (<http://vann-nett.no/portal/map>) er flere mindre bekker vurdert under ett, som «Sidebekker rundt Vingnes». Det gjelder her Bulungsbekken og Øyresbekken. Bekkene har antatt god økologisk status, men funksjon mht. fisk er ukjent ifølge vann-nett. Begge bekkene går i kulverter under veiene. Øyresbekken er kanalisert nederst. Verdien av disse bekkene er vurdert til liten med hensyn til naturmangfold.

Verdiene i dette området er vurdert til middels.

Alternativ II-C-2-E vil gi omtrent samme areal av utfyllinger i strandsona Mjøsa som alternativ II-C-2-D. Utfyllinger i Mjøsa i gruntvannsområdene som sannsynligvis er gyte- og oppvekstområder for krøkle vurderes å ha et middels negativt omfang.

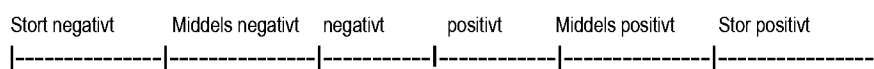
Av-/påkjøringsveier til/fra Lillehammer vil gi betydelige fyllinger i områdene omkring Bulungsbekken, men i et påvirket område med relativt lave verdier mht. naturmangfold. Alternativ II-C-2-E vil gi et litt mindre inngrep i utkanten av et kartlagt leveområde for pinnsvin. Omfanget for denne delen av tiltaket vurderes til middels negativt.

Middels verdier mht. naturmangfold og middels omfang av tiltaket gir middels negativ konsekvens (- -) for delområde 2d.

I opprinnelig temarapport for naturmiljø er det ikke angitt omfang og konsekvens for de enkelte delområdene skjematisk. I denne supplerende konsekvensutredningen er det av praktiske årsaker presentert en strekningsvis konsekvensvurdering for II-C-2-E. Samlet omfang og konsekvens er lik som opprinnelig vurdering for II-C-2-D.

Naturmiljø			II-C-2-D	II-C-2-E
Delområde		Verdi		Konsekvens
2d vest	Øyresvika-Trossetstranda	Middels		- -
2e vest	Trossetstranda – Hovemoen vest	Stor		- - - / - - - -
2f vest	Hovemoen – Storhove	Liten		0
2 vest	Samlet konsekvens		- - - / - - - -	- - - / - - - -

Tiltaket (alternativ II-C-2-E) er totalt vurdert til å ha stort negativt omfang.



Det vil fortsatt være kryssing av Lågendeltaet Naturreservat over Våløya som er utslagsgivende for konsekvensvurderingen for delstrekning II, med stor – meget stor negativ konsekvens (- - - / - - - -).

3.3.4 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturmiljø 2 Ullhammeren-Øyresvika (stor verdi)

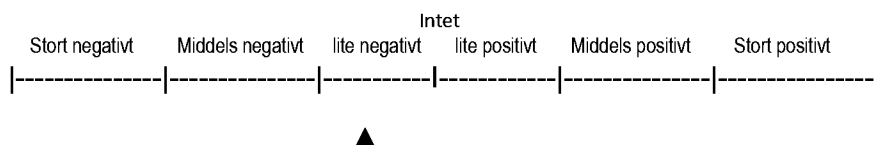
Alternativ II-C-2-D er i hovedrapporten for tema kulturminner og kulturmiljø gitt lite til middels negativt omfang og liten til middels negativ konsekvens.

Heller ikke alternativ II-C-2-E vil medføre direkte konflikt med kjente kulturminnelokaliteter, men alternativet vil gi bedre forhold for Bulung ved at ny veg trekkes lenger unna gårdstunet. Tiltaket medfører at dagens veg kan nedgraderes til lokalveg eller gang- og sykkelveg, noe som vil gi mindre trafikkbelastning og med det mindre støy og støv. Dette alternativet vil gi en bedre visuell opplevelse av den opprinnelige sammenhengen i det kulturhistoriske landskapet enn alternativ II-C-2-D.

Siden påhuggene for tilførselsveg og ny veg samles, vil det samlede fotavtrykket og inngrepet i kulturlandskapet oppleves vesentlig større i alternativ II-C-2-E. Dette forsterkes ved at påhugg for tilførselsveg legges lenger nord enn påhugg for ny veg. Tiltaket vil gi en stor negativ visuell virkning i et ellers relativt lite berørt kulturlandskap. Tiltaket vil bli svært synlig både i forhold til nær- og fjernvirkning.

Den negative virkningen alternativ II-C-2-E gir, vektes opp av den positive virkningen som beskrevet over. Tiltaket vurderes noe mer positivt sammenlignet med alternativ II-C-2-D, men uten at det vil gi konsekvenser for omfangsvurderingen.

Tiltaket er vurdert til å ha lite til middels negativt omfang.



Konsekvens: Stor verdi sammenholdt med lite til middels negativ omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/- -)**.

Samlet konsekvens II-C-2-E

Kulturmiljø			II-C-2-D	II-C-2-E
KM nr.	Kulturmiljø DS II Øyre-Storhove	Verdi	Konsekvens	
2	Ullhammeren-Øyresvika	Stor	-/- -	-/- -
3	Riselandet	Liten	0/+	0/+
4	Vingnes	Stor	+ +	+ +
5	Trossetstranda	Stor	- -	- -
6	Lillehammer	Middels-stor	+ /++	+ /++
7	Hovemoen	Middels	-	-
8	Nordre Ål	Middels	0	0
Samlet DS II			0/-	0/-

3.3.5 Naturressurser

Endring i beregnet arealbeslag av skog, sammenliknet med II-C-2-D, anses som så liten at omfang og konsekvens ikke endres. For tema grus- og pukkressurser samt grunnvann er det ingen endringer og har lik omfang og konsekvens som eksisterende II-C-2-D.

	Verdi	Omfang	Konsekvens
--	-------	--------	------------

Skog	Liten - middels	Lite negativt	Liten negativ (-)
Grus og pukk	Stor	Lite - middels negativt	Middels negativ (--)
Grunnvann	Stor	Middels negativt	Middels – stor negativ (---)

Delområde jordbruk (middels - stor verdi)

Alternativ II-C-2-D, med tunnelpåhugg på Riselandet for adkomsttunnel til byen, er tidligere vurdert til å få intet til lite negativt omfang for jordbruk. Arealberegning for permanent og midlertidig inngrep i dyrka mark for II-C-2-E, med forlengelse av adkomsttunnel til byen mot sør, er vist i tabellen under.

Tabell 3: Beregnet arealbeslag i dyrka mark og skog for alternativ II-C-2-E og II-C-2-D (til sammenlikning).

	II-C-2-E		II-C-2-D	
	Permanent arealbeslag (daa)	Midlertidig arealbeslag (daa)	Permanent arealbeslag (daa)	Midlertidig arealbeslag (daa)
Fulldyrka jord	23	17	29	47
Innmarksbeite	4	1	3	3
Overflatedyrka jord	2	3	0	0
Total jordbruk	29	21	32	50
Skog	109	37	112	97
Totalsum	138	58	143	146

Alternativ II-C-2-E medfører generelt mindre arealbeslag enn II-C-2-D og anses derfor som mindre negativt. Forskjellen i arealbeslag er så liten at det utgjør ingen endring i vurderingen av omfang og konsekvens for alternativ II-C-2-E sett opp mot resterende alternativ.

Stort negativt Middels negativt negativt positivt Middels positivt Stor positivt

|-----|-----|-----|-----|-----|-----|



Konsekvens: liten negativ (-)

Samlet konsekvens II-C-2-E

Naturressurser		II-C-2-D	II-C-2-E
Delområde	Verdi	Konsekvens	
Jordbruk	Middels - stor	-	-
Skog	Liten - middels	-	-
Grus og pukk	Stor	--	--
Grunnvann	Stor	---/-	---/-
Samlet konsekvens		-/-	-/-

Konsekvenser i anleggsperioden

Beregning av midlertidige inngrep i anleggsperioden fremgår av Tabell 2. Også disse endringene anses som minimale, og har ingen innvirkning på vurderingen av alternativet.

3.4 Sammenstilling

3.4.1 Prissatte konsekvenser

Det er gjort kostnadsberegninger som viser merkostnaden ved å legge atkomst til byen i tunnel sammenlignet med å benytte dagens E6 som atkomstveg. Beregningene viser at merkostnaden ved alternativ II-C-2-E sammenlignet med II-C-2-B (dagløsningen) vil ligge i størrelsesorden 900 mill. kroner. Alternativ II-C-2-D er beregnet til å bli 600 mill. kroner dyrere enn alternativ II-C-2-B.

3.4.2 Ikke-prissatte konsekvenser

Samlet vurdering og rangering av ikke-prissatte konsekvenser på delstrekning II fremgår av tabellen under.

Tabell 3-4: Samlet vurdering og rangering av ikke-prissatte konsekvenser for alternativer på delstrekning II.

Alternativ	Landskaps- bilde	Nærmiljø/ friluftsliv	Kulturminner og kulturmiljø	Naturmiljø	Natur- ressurser	Vurdering av samlet nytte	Ranger- ing
0-alt.							1
II-A-1	-- / ---	0	--	-- / ---	0 / -	Negativ	8
II-A-2-A	--	0 / +	-	--	- / --	Negativ	4
II-A-2-B	--	0 / +	++	---	- / --	Negativ	5
II-A-2-C	-	+	-	--	-	Negativ	2
II-A-2-D	-	+	++	---	-	Negativ	3
II-C-2-A	-- / ---	-	+	--- / ----	--	Negativ	9
II-C-2-B	-- / ---	-	0 / -	--- / ----	--	Negativ	9
II-C-2-C	- / --	0 / -	0 / +	--- / ----	--	Negativ	6
II-C-2-D	- / --	0 / -	0 / -	--- / ----	- / --	Negativ	7
II-C-2-E	--	0	0 / -	--- / ----	- / --	Negativ	6

Sammenliknet med alternativ II-C-2-D er alternativ II-C-2-E noe mer negativt for landskapsbildet på grunn av det store inngrepet ved søndre tunnelpåhugg. Alternativet er imidlertid vurdert som noe mer positivt for nærmiljø og friluftsliv siden det innebærer mindre inngrep, trafikk og støy i strandsona mellom Øyresvika og Riselandet. Færre boliger havner innenfor gul og rød støysone enn i II-C-2-D. I den samlede vurderingen tillegges her hensynet til nærmiljø og friluftsliv noe større vekt enn landskapsbildet og II-C-2-E er derfor rangert over II-C-2-D. Det er ikke gjort endringer i fastsatt konsekvens og rangering for de øvrige alternativene.