



E6 Roterud- Storhove

30.11 | 21

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

NOTA-plp-030

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Oppdragsnr:	5195019
Oppdragsnavn:	E6 Roterud-Storhove
Dokument nr.:	NOTA-plp-030 Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
C04	30.11.2021	Versjon til 3. part – oppdatert etter møte med kommuner IFK, SVV	Jon-Michael Vanebo	Christian Trender	Rune Westgaard

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Innhold

1	Innledning	4
2	Innsigelser og politiske vedtak vedrørende sideveisnettet	4
2.1	Innlandet fylkeskommune	4
2.2	Statens vegvesen	5
2.3	Vedtak i Utvalg som samfunnsutvikling i Gjøvik kommune	5
2.4	Kommunestyrevedtak Lillehammer kommune	5
3	Bompengeperioden	6
3.1	Fv. 213 Øst for Mjøsa (Moelv – Lillehammer)	7
3.2	Fv. 2538 Biristrandvegen / Paul A. Owrens veg	8
4	Anleggsperioden	9
4.1	Roterud – Vingrom sør	10
4.2	Vingrom sør – Vingrom nord	10
4.3	Vingrom nord – Øyresvika	10
4.4	Øyresvika – Storhove	11
5	Vurdering av trafikale behov på sidevegsnettet som følge av E6-utbyggingen..	12
5.1	Fv. 213 Øst for Mjøsa (Moelv – Lillehammer)	12
5.2	Fv. 253 Trossetstranda	12
5.3	Fv. 2538 Biristrandvegen / Paul A. Owrens veg	14
5.4	Fv. 2540 Vingromsvegen	18
6	Oppsummering	21
6.1	Fv. 213 Øst for Mjøsa (Moelv – Lillehammer)	21
6.2	Fv. 253 Trossetstranda	21
6.3	Fv. 2538 Biristrandvegen / Paul A. Owrens veg og fv. 2540 Vingromsvegen	21
	Vedlegg 1 Gang- og sykkelveger ved Vingrom	22
	Vedlegg 2 Potensiale for gående og syklende langs fv. 2538 Biristrandvegen / Paul A. Owrens veg	23
	V2.1 Krav i teknisk regelverk	23
	V2.2 Metode for vurdering av potensiale for gående og syklende	24
	Vedlegg 3 Telleskjemaer trafikkteiling	36
	Vedlegg 4 Illustrasjon av avvist trafikk på Fv. 213 Øst for Mjøsa (Moelv – Lillehammer)	51
	Vedlegg 5 Møtereferat fra møte med SVV, IFK, Gjøvik kommune og Lillehammer kommune	57
	Vedlegg 6 Trafikksikkerhetsvurdering eksisterende fylkesveg fv. 2538	62

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnett

1 Innledning

Dette notatet svarer ut innsigelser og politiske vedtak tilknyttet mangelfull utredning av de trafikale virkningene på sideveisnett, fv. 213 øst for Mjøsa, fv. 253 Jørstadvogevgen, fv. 2538 Birstrandvegen og fv. 2540 Vingromsvegen. Innspillene har både kommet gjennom innsigelser fra Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen, samt gjennom politiske behandling av reguleringsplanen i Gjøvik og Lillehammer kommuner. I neste kapittel gjengis hovedmomentene i innspillene som har kommet til saken.

2 Innsigelser og politiske vedtak vedrørende sideveisnett

2.1 Innlandet fylkeskommune

Innsigelsen fremkommer i pkt 3 i fylkesutvalgets behandling av sak 105/2021 i møte 21.09.2021:

«3. Fylkesutvalget anser de trafikale virkningene for sidevegsnett som mangelfullt utredet og fremmer innsigelse til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikkallgrunnlaget for sidevegsnett, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnett som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.»

Dette er utdypet i notatet Samferdselsfaglige merknader, datert 01.09.2021 – utdrag:

«Vi savner en helhetlig og metodisk tilnærming der konsekvenser for sidevegsnett som følge av hele utbyggingsprosjektet Moelv-Øyer sees i sammenheng og vurderes for hver enkelt trafikantgruppe. En utfordring ved at prosjektet deles opp i delstrekninger er at trafikale virkninger blir vurdert for et mindre influensområde om gangen og vi stiller spørsmål ved om trafikkanalysene dekker et stort nok geografisk påvirkningsområde. Vi er spesielt opptatt av trafikale virkninger for følgende fylkesveger:

- Fv. 213 øst for Mjøsa (Moelv, Brøttumbakkene om vinteren og Lillehammer med bankkrysset)
- Fv. 253 Trassethstenda (anleggsveg og hensyn til beboerne i området)
- Fv. 2538 Birstrandvegen og fv. 2540 Vingromsvegen (hensyn til syklende og gående i anleggsfasen og driftsfasen).

Med utgangspunkt i foreliggende utredningsgrunnlag klarer vi ikke å lese tydelig hvordan forslagsstiller har utført sine vurderinger, og vi har heller ikke et godt nok grunnlag til at vi selv kan gå inn og konkret ta stilling til på hvilke strekninger vi mener det kan være behov for tiltak som utløses av utbyggingen.»

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnett

2.2 Statens vegvesen

«Helhetlig/sammenhengende tilbud til gående og syklende skal fremgå av overordnet plan i henhold til N100 vegnormalen. Tilbud for gående og syklende bør løses via lokalt vegnett eller eventuelt som parallell gang- og/eller sykkelveg.

Vi viser også til forskrift om anlegg av offentlig veg §3 pkt. 7 «Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal det fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles.» Deler av strekningen i Lillehammer kommune ivaretas gjennom plan for avlastet veg gjennom Lillehammer mellom Øyresvika og Storhove der gange og sykkel er tillagt stor vekt. Hovedtrasé for sykkel forbi Lillehammer sentrum er definert gjennom Lillehammer sentrum fra Vingnes via Vingnesbrua, via skysstasjonen og nordover til dem møter lokalvegen Gudbrandsdalsvegen. Sør for Vingnes går sykkeltrasé i dag på lokalvegen. Vegen ivaretar sykkel langs E6 og er trase for Mjøstråkk. Strekningen mellom Vingrom sentrum og Vingrom kryss nord er ivarettatt ved bygging av separat gang- og sykkelveg. Det er satt rekkefølgekrav til bygging av denne.

I planmaterialet finner vi ikke noen overordnet plan for tilbud til gående og syklende, og utredningen sør for krysset i Øyresvika er mangelfull. Selv om temaet diskuteres både i temarapport for nærmiljø og friluftsliv og temarapport trafikale konsekvenser for fylkesveg 2538 oppfatter vi ingen helhetlig vurdering av trafikale konsekvenser og hvilke konkrete tiltak som bør iverksettes av dette prosjektet. Beregnet trafikk i bompengerperioden kommer ikke fram. Trafikksikkerhet er et utredningstema jamfør planprogrammet...]

Statens vegvesen fremmer på bakgrunn av dette innsigelse til manglende utredning av tilbud for gående syklende på slik vegnormalen N100 og forskrift om anlegg av offentlig ved §3.7 setter krav til. Innsigelsen fremmes ut ifra vår rolle som statlig sektormyndighet innenfor transportområdet der vi har et spesielt ansvar for å påse at trafikksikkerhet og fremkommelighet ivaretas i transportsystemet. Innsigelsen begrunnes ut ifra konflikt med nasjonale mål om trafikksikkerhet jamfør nullvisjonen i NTP 2022-2033 og vegnormalen N100 og forskrift om anlegg av offentlig veg. En overordnet plan for gående og syklende vil kunne avdekke hvilke behov langs lokalvegen som må utbedres for å oppnå tilfredsstillende forhold og trafikksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende. Det er viktig at antatte trafikk tall for bomperioden beregnes og oppgis».

2.3 Vedtak i Utvalg som samfunnsutvikling i Gjøvik kommune

«Utredning av konsekvenser av ny E6 i forhold til trafikksituasjonen på lokalveg (fv. 2538) anses som mangelfull, og det forutsettes at planmaterialet suppleres før sluttbehandling av planen. Krav til avbøtende trafikksikkerhetstiltak for fv. 2538 tas inn som rekkefølgebestemmelse, jf. reguleringsbestemmelsenes pkt. 6.2.7».

2.4 Kommunestyrevedtak Lillehammer kommune

«Utredning av konsekvenser av ny E6 i forhold til trafikksituasjonen i Vingrom sentrum og fylkesvegene 250 (Torpavegen) og 2538 (Paul A Owrens veg) anses som ikke tilstrekkelig, og det forutsettes at planmaterialet suppleres før sluttbehandling av planen. Likeens må trafikksikkerhetssituasjonen i anleggsperioden langs hele anlegget, spesielt langs Traasethstranda (fv. 253 Jørstadmovegen), vurderes nærmere».

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

3 Bompengerperioden

Trafikken i bompengerperioden er utredet og behandlet i dokumentene «E6 Moelv-Øyer. Forslag til delfinansiering med bompenger. Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling», samt «Trafikknotat E6 Moelv – Øyer.» Oppland fylkeskommune behandlet saksgrunnlaget i fylkestinget 11.12.2018. Dokumentene lå til grunn for Stortingets behandling av «Prop. 119 S (2018-2019). Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv -Øyer....».

Tabell 3¹ på side 10 i saksgrunnlaget, viser beregnet trafikkavvisning i bompengerperioden.

Tabell 3: Trafikkutvikling på utvalgte punkter på sidevegsnettet

Punkt	Dagens trafikk framskrevet til 2022*	Ny E6 2022 uten bom	Ny E6 2022 med bom	Avvisning (pst.) med bom**
Rv. 4 sør for ny Mjøsbru	14 140	15 404	13 621	-12 %
Fv 330 ved ny E6, Vingrom S	673	684	1 012	48 %
Fv 331 v/ny E6 Vingrom N	95	7	7	5 %
Fv 213 ved fylkesgrensen	2 706	2 088	3 008	44 %
E6/fv 213 - Mesnadalsarmen	16 476	18 189	16 751	-8 %
Fv 312 sør for Swix	4 250	3 199	3 082	-4 %
Fv 312 nord for Swix	500	529	536	1 %
Fv 312 Hundervegen	2 053	2 151	3 045	42 %

Det kommer frem at trafikkavvisning som er vist i siste kolonne av tabellen, «Avvisning (pst) med bom**» er forskjellen mellom «ny E6 2022 uten bom» og «ny E6 2022 med bom». I et slikt regnestykke blir det beregnet en differanse mellom et scenario på fylkesvegen («Ny E6 2022 uten bom») hvor en del av trafikken «forsvinner» fra fylkesvegen, og heller velger å kjøre E6, med et scenario («Ny E6 2022 med bom») hvor en del E6 trafikk heller velger å kjøre fylkesvegen. Dette regnestykket viser ikke trafikkøkningen med avvist E6 trafikk sammenlignet med den trafikken som allikevel går på fylkesvegen da den beregner en differanse med et scenario hvor det «forsvinner» trafikk fra fylkesvegen uten bom. For å beregne hvilken trafikkøkning det blir på fylkesvegen etter E6 er bygget, som følge av avvist trafikk fra E6, må man se på differansen mellom «Ny E6 2022 med bom» og «Dagens trafikk fremskrevet til 2022».

Dette kan også forklares med følgende to ligninger:

«Avvisning (pst) med bom** i saksgrunnlaget:

Trafikkavvisning E6 (antall kjøretøy) = (Ny E6 2022 med bom) – (Ny E6 2022 uten bom)

Den reelle forskjellen i antall biler finner en ved å regne ut følgende regnestykke:

Trafikkavvisning E6 (antall kjøretøy) = (Ny E6 2022 med bom) – (Dagens trafikk fremskrevet til 2022)

¹ Fylkesvegene endret vegnummer i forbindelse med sammenslåing av fylker i 2019. fv. 330 heter i dag fv. 2538 og fv. 331 heter i dag fv. 2540

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Som man kan se ved disse to måtene å regne trafikkavvisning på, så vil ikke det gi vesentlige utslag for verken fv. 330 (Fv. 2538) eller fv. 331 (fv. 2540) og differansen mellom de to måtene å vurdere trafikkøkningen på er tilnærmet neglisjerbare. For fv. 213 vil dette utgjøre en større forskjell som en må korrigere for når en regner på hvor mange biler som blir avvist fra E6.

3.1 Fv. 213 Øst for Mjøsa (Moelv – Lillehammer)

Som det går frem av tabell 3 i saksgrunnlaget er det beregnet at trafikken på fv. 213 i bompengerperioden vil øke med ca. 300 kjt/døgn (3008 – 2706), med beregningsår 2022. Det er beregnet en trafikkavvisning på 44 % (920 kjt/døgn), noe som ikke er en trafikkøkning sammenlignet med dagens situasjon. Trafikkavvisning er forskjellen mellom trafikk på fv. 213 med ny E6 og hhv. uten og med bompenger. Uten bompenger vil ca. 600 kjt/døgn heller velge å kjøre ny E6, fremfor fv. 213. Ved bompenger vil disse 600 kjt/døgn «flyttes tilbake» til fv. 213.

Fv. 213 er en lang veistrekning, hvor det langs ulike lenker av veien er ulikt antall kjøretøy per døgn, alt etter hvor en er på strekningen. Dette kommer frem av «Vegkart/Nasjonale vegdatabank²»). I vedlegg 4 har prosjektet illustrert den avviste trafikken i de ulike snittene langs denne fylkesvegen. Illustrasjonene er forenklet ved at en har tatt dagens tall for kjt/døgn og beregnet trafikkøkningen generelt ut ifra grunnprognose for Oppland frem til 2050 samt en for hvert snitt er det lagt på avvist trafikk for å illustrere dette sammen med den «vanlige» fylkesvegtrafikken. En har forutsatt at den avviste trafikken kjører igjennom hele strekningen uten å svinge av på andre veier. Som illustrasjonene viser, så er det en ganske liten andel den avviste trafikken er i forhold til den trafikken som allikevel går på veien i dag.

Fylkeskommunen bemerker særlig Moelv, Brøttumbakken og bankkrysset ved Lillehammer. Ved Moelv er dagens trafikk på inntil 8500 kjt/døgn. En trafikkøkning på 300 kjt/døgn utgjør her ca. 3,5 %. Trafikken på fv. 213 sør for «bankkrysset» er i dag på ca. 11 500 kjt/døgn. En trafikkøkning på 300 kjt/døgn utgjør her ca. 2,6 %. I Brøttumbakkene er dagens trafikk ca. 2100 kjt/døgn, og her vil økningen bli ca. 14 %.

Det er beregnet at den generelle trafikkveksten i bompengerperioden på 15 år vil være på 10 - 15 %.

Den beskjedne trafikkøkningen på fv. 213 Moelv – Lillehammer i bompengerperioden vil ikke utløse nye behov for tiltak, utover de som allerede eventuelt måtte finnes på strekningen i dag.

Når ny E6 er utbygd og bompengerperioden ferdig etter 15 år, viser beregningen at mange vil velge ny E6 fremfor fv. 213, slik at trafikken på fylkesveien blir lavere enn i dag.

² Nasjonal vegdatabank er en database med informasjon om statlige, kommunale, private, fylkes- og skogsbilveger. Databasen inneholder det meste av den tilgjengelige informasjonen om vegnettet, blant annet ulykker og trafikkmengder. Vegkart er en kartapplikasjon hvor en får innsyn i den tilgjengelige informasjonen om vegene.

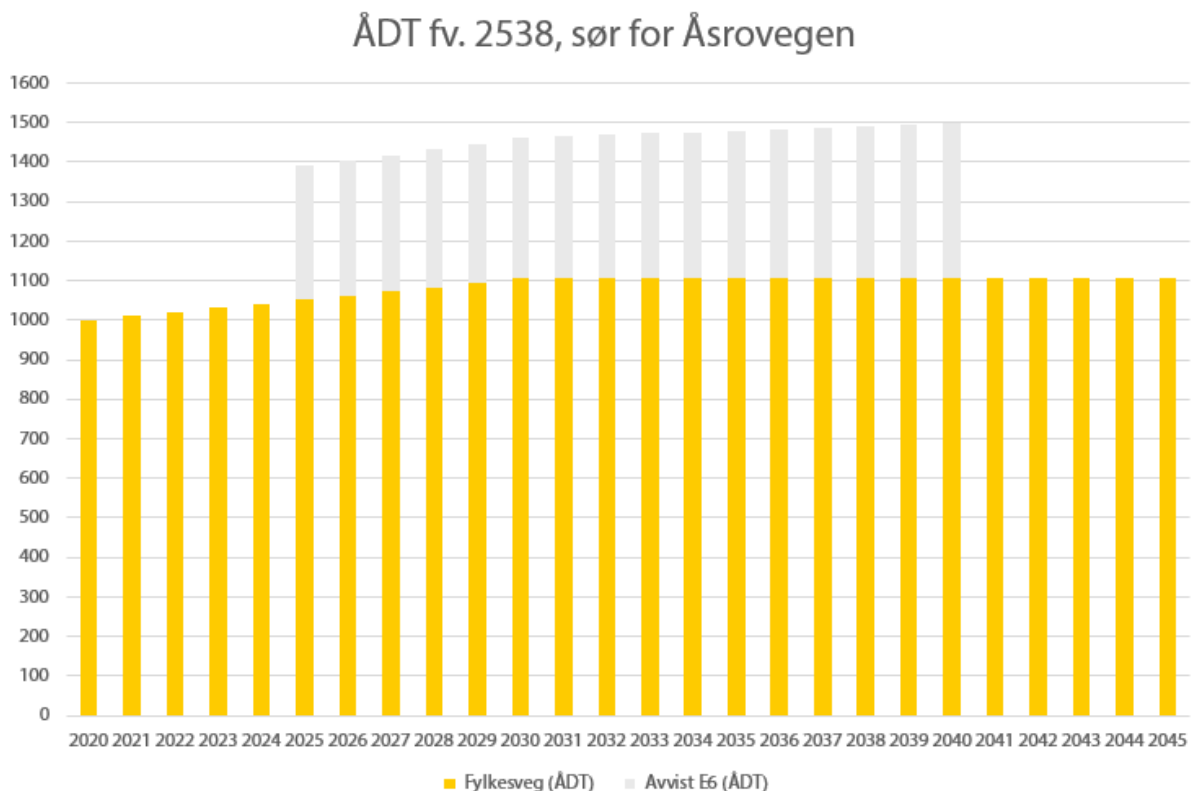
E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

3.2 Fv. 2538 Biristrandvegen / Paul A. Owrens veg

Trafikken i to snitt på fv. 2538 er i dag (år 2020) på ca. 1000 kjt/døgn sør for Åsrovegen og ca. 800 kjt/døgn nord for Åsrovegen (kilde «Vegkart/Nasjonale vegdatabank»). Trafikktallene som ligger i vegdatabanken er kvalitetssikrede, offisielle tall som er riktige å bruke som grunnlag for videre trafikkvurderinger. Dette er også avklart med Vegdirektoratet. Som en kan se fra nasjonal vegdatabank går det et skille i trafikkmengden på fv. 2538 ved Åsrovegen, trafikken sør for dette snittet er litt høyere enn nord for dette snittet. Tallene er i dag litt høyere enn hva prognosen i saksgrunnlaget tilsier for år 2022.

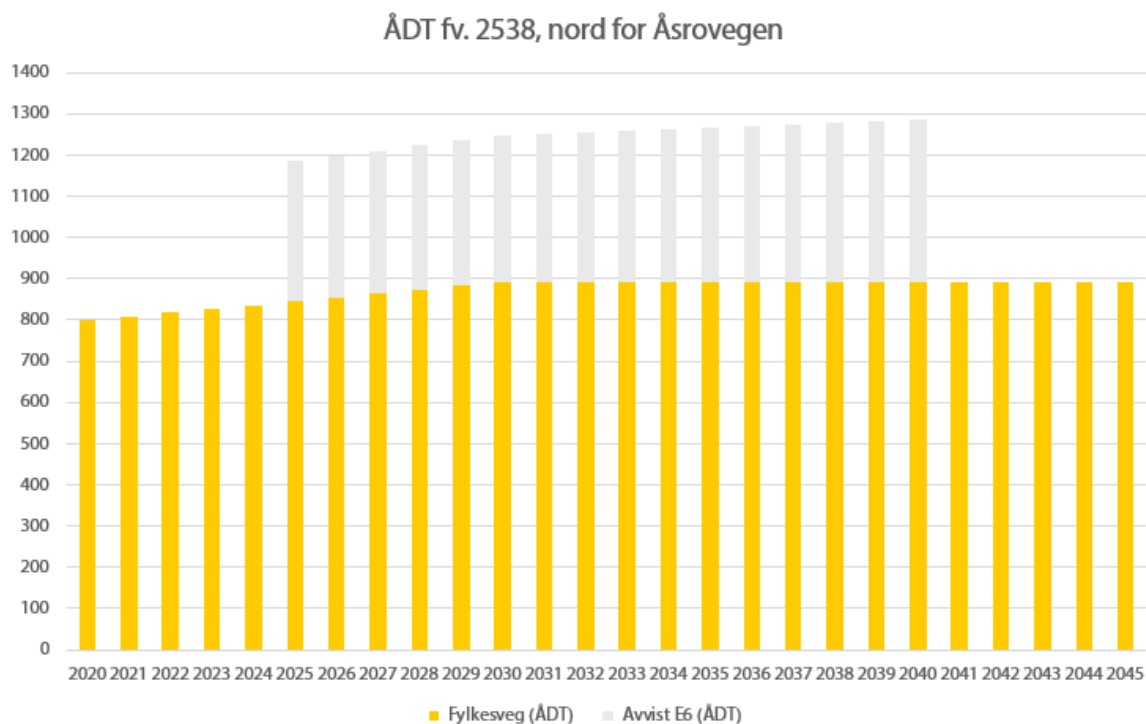
Med bakgrunn i dette har prosjektet derfor kvalitetssikret tallene ved å lage en supplerende prognose for fylkesveg 2538, som tar utgangspunkt i dagens trafikkmengde slik den er angitt i vegdatabanken. Denne er fremskrevet til år 2045, ved hjelp av årlig trafikkvekst på fylkesveg og årlig trafikkvekst for den avviste E6 trafikken, dette er synliggjort hver for seg i prognosen. Stolpediagrammene nedenfor viser prognosen år for år, før, under og etter bompengerperioden.



Figur 3-1 Diagram som viser trafikken på fv. 2538 sør for Åsrovegen før, under og etter bompengerperioden.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnett



Figur 3-2 Diagram som viser trafikken på fv. 2538 nord for Åsrovegen før, under og etter bompengerperioden.

Det er i prognosen tatt høyde for trafikkveksten på fylkesvegen og at den økte E6-trafikken over tid generer et noe økt antall avviste kjøretøy.

Trafikkveksten på de 15 årene med bompenger vil være ca. 15 % for den avviste E6 trafikken og ca. 11 % for trafikken på fylkesvegen. Trafikkmengden vil være høyest i siste år av bompengerperioden, dette er beregnet til litt under 1500 kjt/døgn sør for Åsrovegen og til litt under 1300 kjt/døgn nord for Åsrovegen.

Når ny E6 er utbygd og bompengerperioden ferdig etter 15 år, viser prognosen at avvist E6 trafikk heller vil velge å kjøre E6 fremfor fylkesvegen. Prognosen er ikke korrigert for den vanlige fylkesvegtrafikken som heller vil velge å kjøre E6 fremfor fylkesvegen etter bompengerperioden er over.

4 Anleggsperioden

Hovedmålsetningen for trafikkavviklingen er at denne skal gjennomføres på en måte som er trygg, men samtidig så effektiv at det ikke vil være tidsmessig gevinst ved å velge alternative kjøreturer som vil belaste lokale veier. Bygging av ny E6 vil gjøres i faser, som skal planlegges og prosjekteres. Faseplaner skal godkjennes av vegmyndighetene før anleggsarbeid starter på de ulike stedene.

Prosjektet E6 Roterud-Storhove kan i hovedsak deles i tre delstrekninger trafikkmessig:

1. Roterud - Vingrom sør. Der det skal etableres to nye kjørefelt for fremtidig nordgående trafikk på E6.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

2. Vingrom sør - Øyresvika. Der det i hovedsak skal etableres fire nye kjørefelt på E6 samt lengre strekninger med ny fylkesvei, samt kryss.
3. Øyresvika - Storhove. Ny firefelts E6 etableres utenom dagens E6.

4.1 Roterud – Vingrom sør

Hovedprinsippet som er lagt til grunn for etableringen av ny firefelts E6 er at trafikken i størst mulig grad skal benytte dagens E6 (fase 1) eller deler av nyetablert E6 (fase 2). Det vil si at trafikken vil gå som i dag på eksisterende E6 i fase 1, mens en bygger nordgående løp øst for eksisterende E6. Når nordgående løp er ferdig bygget, vil trafikken flyttes til nybygd nordgående løp, mens eksisterende E6 oppgraderes til å bli nytt sørgående. Det er ikke lagt opp til omkjøring for E6 trafikk mellom Roterud og til sør for Vingrom. Det er heller ikke lagt opp til krappe omkjøring for å etablere f.eks. konstruksjoner. I kortere perioder ved tilrigging langs eksisterende E6 vil man kunne ha behov for å lede trafikken fra E6 inn på fylkesvegen på natten, dette for å ivareta sikkerheten til de som skal utføre tilriggingsarbeider. Det vil også være behov for å kjøre enkelte maskiner inn til anlegget i tilriggingsfaser, dette vil også kunne skje via fylkesvegen om en ikke finner egnende alternativ langs E6. Fylkesvegen brukes til dette formålet allerede i dag. Da nytt nordgående løp kommer relativt tett på dagens E6 vil det være aktuelt å skilte ned hastigheten på E6.

4.2 Vingrom sør – Vingrom nord

På denne delstrekningen er dagens trafikerte arealer i større grad i konflikt med det som skal bygges nytt. Det skal i tillegg til at E6 skal bygges etableres et nytt kryss. På lengre strekninger vil også fylkesveien bli bygget ny. Hovedprinsippet er å skille E6-trafikken fra trafikken på fylkesvegen, utenom kortere perioder hvor arbeider berører den. I disse periodene vil det bli eget tilbud for gående og syklende. Det er en gang- og sykkelveger her i dag, og de vil opprettholdes i eksisterende eller justert plassering. Trafikk fra fylkesvegen vil i perioder samlokaliseres med trafikk på E6. I slike tilfeller vil også gående og syklende få et eget tilbud. I kortere perioder ved tilrigging langs eksisterende E6 vil man kunne ha behov for å lede trafikken fra E6 inn på fylkesvegen på natten, dette for å ivareta sikkerheten til de som skal utføre tilriggingsarbeider. Det vil også være behov for å kjøre enkelte maskiner inn til anlegget i tilriggingsfaser, dette vil også kunne skje via fylkesvegen om en ikke finner egnende alternativ langs E6. Fylkesvegen brukes til dette formålet allerede i dag. På samme måte som sør for Vingrom vil hastigheten også her bli skiltet ned. Lokale krappe omkjøringer i forbindelse med konstruksjoner skal unngås. Rækkefølgen på arbeidet i anleggsfasen gjør at man vil prioritere å bygge fylkesveiene tidlig i anleggsperioden, slik at fylkesvegene kan åpnes.

4.3 Vingrom nord – Øyresvika

På denne delstrekningen vil man bygge ny E6, kryss i Øyresvika, samt ny fylkesveg på deler av strekningen. Byggingen og trafikkavviklingen vil skje i ulike faser langs strekningen. Hovedprinsippet er å sikre alle trafikantgrupper et trafiksikkert og godt fremkommelig tilbud, samt sikkerheten til de som skal utføre arbeider i anleggsperioden. I de fasene hvor fylkesvegtrafikk og E6-trafikk samlokaliseres, vil andre trafikantgrupper som f.eks. gående og syklende sikres et eget tilbud.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnett

4.4 Øyresvika – Storhove

På denne strekningen vil E6 etableres utenom dagens E6 og kun berøre fv. 253 Jørstadvægen over en kort strekning mellom tunnelpåhugg og til broa over Lågen. Det er behov for massetransport fra nordre påhugg ved Vingnestunnelen videre ut til anlegget. Massetransporten vil passere et boligfelt ved Trossetstranda på egen anleggsvei.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

5 Vurdering av trafikale behov på sidevegsnettet som følge av E6-utbyggingen

Nye veier har vurdert de trafikale forholdene i anleggsperioden, bompengerperioden og etter bompengerperioden.

5.1 Fv. 213 Øst for Mjøsa (Moelv – Lillehammer)

En beskjeden trafikkøkning på fv. 213 Moelv – Lillehammer i bompengerperioden og eventuelt i anleggsperioden vil ikke utløse nye behov for tiltak, utover det som allerede eventuelt finnes på strekningen i dag. Etter bompengerperioden vil trafikken på fv. 213 reduseres.

5.2 Fv. 253 Trossetstranda

Ut ifra hensyn til beboere, trafikksikkerhet og fremkommelighet i anleggsperioden vil prosjektet utløse noen behov langs fv. 253 Jørstadmovegen. Vurderingene som er gjort i tilknytning til dette er synliggjort i dette kapittelet.

På denne strekningen vil E6 passere fv. 253 Jørstadmovegen ved Vingnestunnelen sitt nordre påhugg i overgangen til Lågen bru. Veiløsningen for fylkesvegen hvor E6 krysser denne gjøres i tråd med gjeldende teknisk regelverk.

Det vil være behov for å kjøre ut masser fra Vingnestunnelen i nordre påhugg tilbake til anlegget. Det er vurdert om det finnes andre alternativer enn å gjøre dette østover langs fylkesvegen, men prosjektet har ikke identifisert noen andre løsninger som er rasjonelle å gjennomføre. Dette medfører at en vil passere boligområdet ved Trossetstranda for massetransport. Å benytte eksisterende fylkesveg forbi boligområdet, vil medføre økt trafikk forbi boligområdet. Nærhet til boliger, eksisterende veg sin beskaffenhet og komplisert trafikkbilde med mange avkjøringer gjør at det er en rekke behov i forhold til trafikksikkerhet så vel som fremkommelighet på denne strekningen. Nye Veier vurderer at det mest trafikksikre alternativet i anleggsperioden er å unngå å kjøre massetransport via boligområdet og at det er mer trafikksikkert å lage en anleggsveg som passerer utenom boligområdet.

Det vil være behov for å kjøre enkelte maskiner inn i anlegget i tilriggingsfaser, dette vil skje via fylkesvegen.

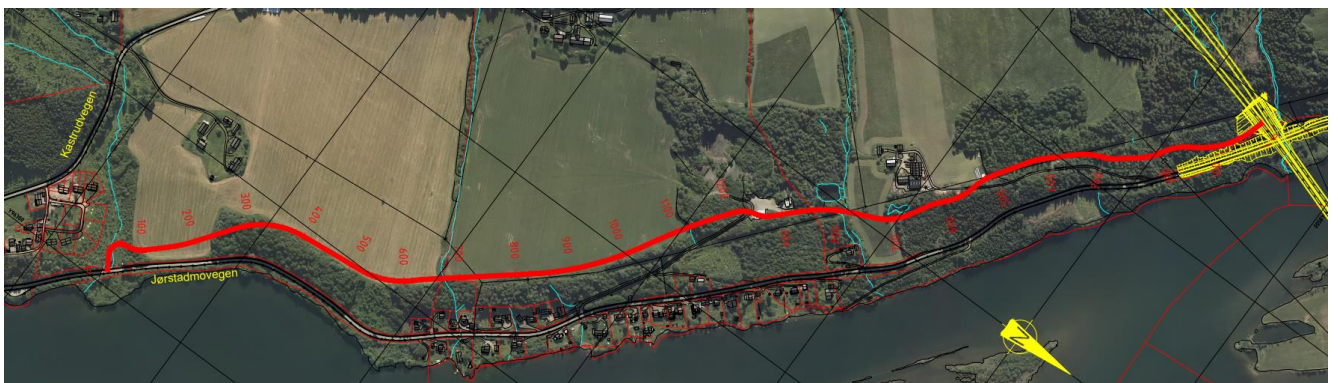
Dagens veg kan også benyttes for gående og syklende. Området ved Trossetstranda ligger i en slik avstand til Vingar skole (barneskole) at førsteklasingene får skoleskyss. Elever som skal til Åretta ungdomsskole faller også inn under skoleskyssordningen.

På bakgrunn av de vurderingene som er gjort vil Nye Veier gjøre følgende tiltak langs fv. 253 av hensyn til beboerne ved Trossetstranda i anleggsfasen:

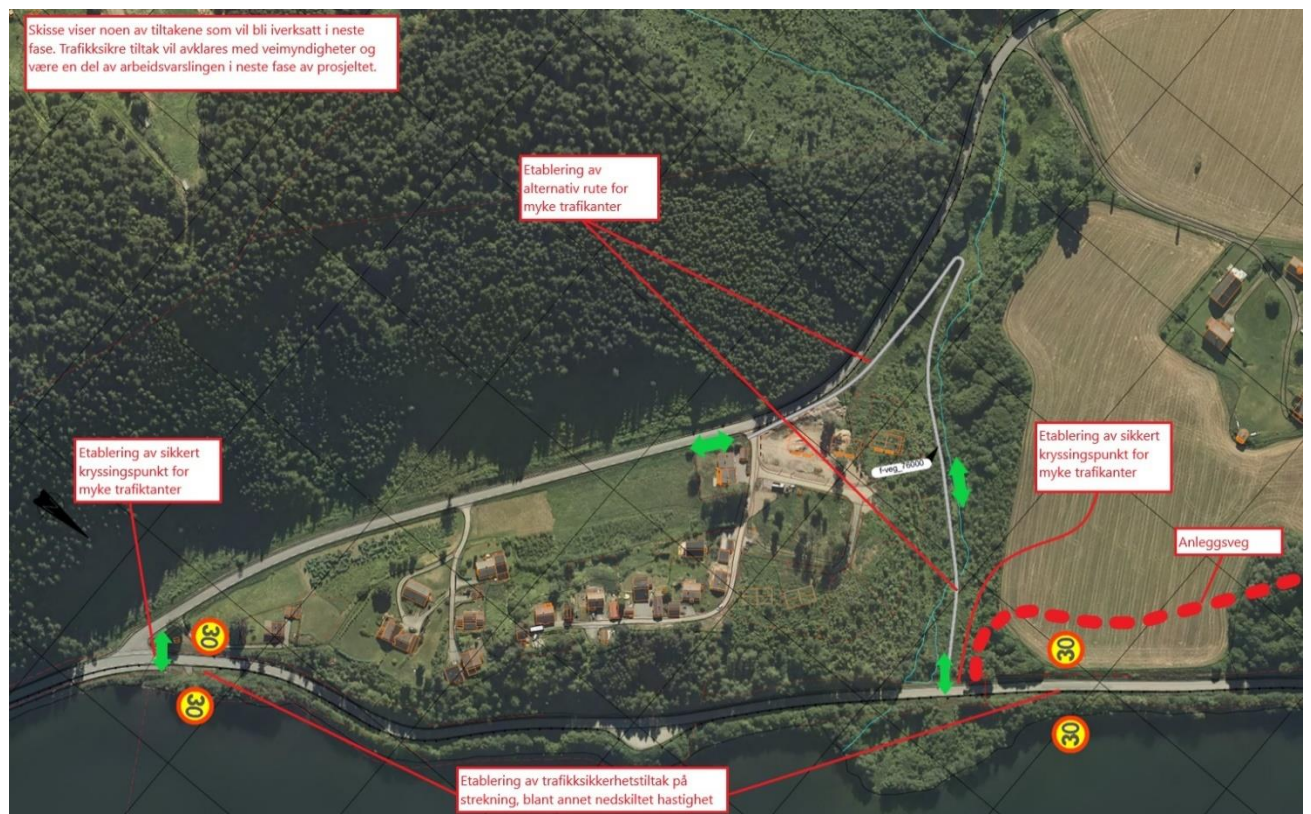
E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

- Det etableres en 2,2 km alternativ transportveg for massetransport som går i egen trase utenom fylkesvegen fra tunnelpåhugget i nord til området mellom Børke/Leirvika.
- På strekningen mellom Børke/Leirvika vil det iverksettes trafiksikkerhetstiltak i anleggsperioden. Dette vil synliggjøres i fase- og arbeidsvarslingsplaner, som skal godkjennes av vegmyndighet for anleggsarbeidet starter.
- Selv om de fleste skoleelevene som bor langs Trossetstranda allerede faller inn under skoleskyssordningen vil Nye Veier sikre skoleskyss for de som eventuelt måtte falle utenfor ordningen. Dette vil i hovedsak gjelde elever fra 2. -7. trinn på Vingar barneskole.



Figur 5-1 Planlagt anleggsvei utenfor boligfeltet på Trossetstranda



Figur 5-2 Strekning hvor en vil vurdere og implementere trafiksikkerhetstiltak i anleggsperioden

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

5.3 Fv. 2538 Biristrandvegen / Paul A. Owrens veg

Ut ifra krav i teknisk regelverk vil det som følge av prosjektet utløses noen behov med hensyn til gående og syklende langs nybygd del av fv. 2538. Langs eksisterende fylkesveg vil det etter teknisk regelverk, bli utløst få nye behov for gående og syklende i forhold til slik situasjonen er i dag. Vurderingene som er gjort i tilknytning til dette er synliggjort i dette kapittelet.

I håndbok N100 er det krav til parallell gang- og sykkelveg når ÅDT (kjt/døgn) >1000, og potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn eller strekningen er skoleveg. Kravene i N100 gjelder for ny veg, dvs. nye veger eller gjennomgående utbedring av eksisterende veg. For eksisterende veger har en ikke det samme kravet.

Selv om kravene til gang- og sykkelveg i N100 ikke gjelder for en eksisterende veg, så er det likevel sett på hvordan trafikkmengden ville slått ut om fylkesvegen skulle ha blitt bygget nytt eller vært gjenstand for gjennomgående utbedring.

Trafikkmengden er beregnet i en prognose vist i kapittel 3.2. Fra den kan man se at trafikkmengden sør for Åsrovegen i dag er over 1000 kjt/døgn, mens man nord for Åsrovegen kan anta at trafikken passerer 1000 kjt/døgn når ny E6 åpner. Potensialet for antall gående og syklende langs strekningen er også vurdert ut ifra lokalkunnskap om området, observasjoner over en lengre periode, trafikktegninger, prognostisering av potensiale for gående og syklende i fremtiden, vurderinger av hvor det bor folk langs strekningen, hvor de reiser, hvilke transportmidler de statistisk sett benytter samt avstander til hvor de vil reise. Gjennom disse vurderingene er det ikke funnet noe som tilsier at potensiale for gående og syklende langs strekningen overstiger 50 i et normaldøgn. For ytterligere detaljer kan en se til vedlegg 2.

Ved Biristrand skole er det i dag en gang- og sykkelveg på 4,1 km ved skolen. Boligene langs strekningen som har mindre enn 2 km fra skolen er dekket med gang- og sykkelveg. Biristrand skole flytter i 2023 til Biri. Da vil ikke lenger veien forbi Biristrand skole være definert som skoleveg.

Ved Vingrom skole er ikke alle boliger langs fv. 2538 dekket med gang- og sykkelveg i dag. Gang- og sykkelvegen stopper i dag ved Jevnebakken i sør og ved krysset til Burmavegen langs fv. 2540 i nord.

Boligene innenfor planområdet som ligger langs fv. 2538 og som sokner til Biristrand skole, vil komme inn under skoleskyssordningen når skolen flyttes til Biri. Her er det vurdert at sikker av/på-stigning ved dagens holdeplasser er et trafikksikkerhetstiltak som vil samsvare best med fremtidens skoleveg når elevene vil velge buss, fremfor å gå eller sykle til og fra skolen.

Vingrom skole har i dag ikke en tilsvarende løsning som det er ved Biristrand skole. Her er det ut ifra krav i teknisk regelverk vurdert at det i fremtiden vil være behov for en gang- og sykkelveg, da det er boliger innenfor 2 km fra skolen langs fv. 2538, som ikke har adskilt løsning for skoleveg eller faller inn under skoleskyssordningen.

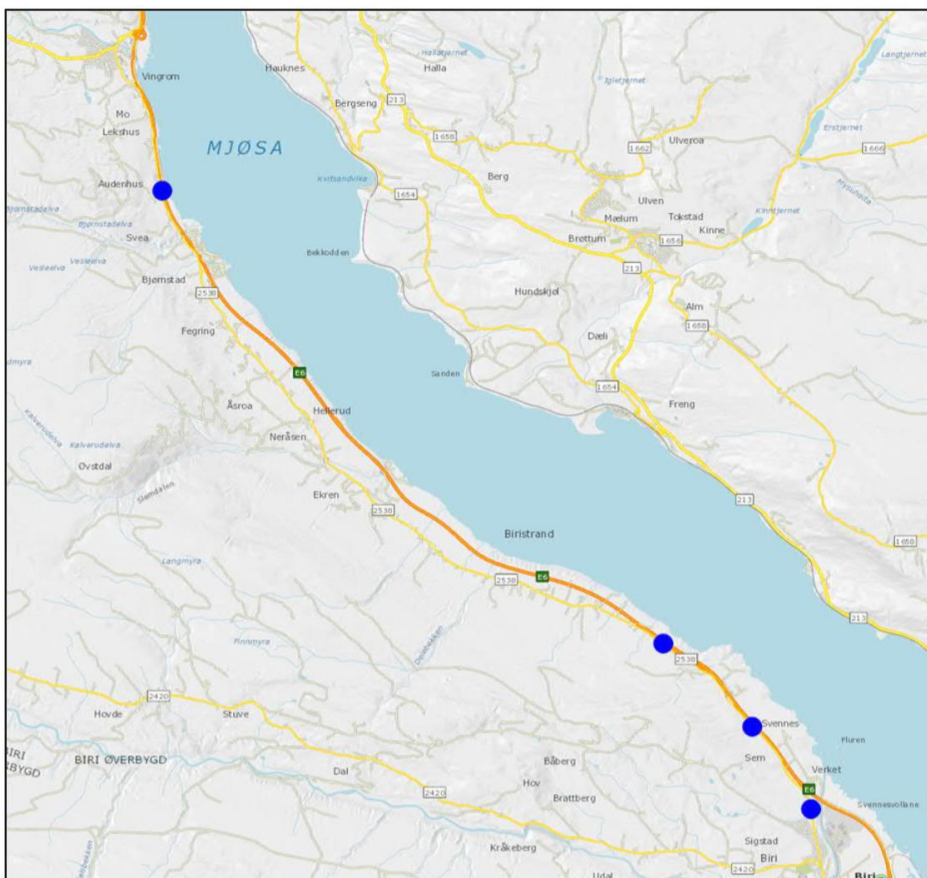
E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Krysset med Torpavegen er nevnt i kommunestyrevedtaket fattet av Lillehammer kommune. Trafikkberegninger gjennomført som del av prosjektet viser at ny E6 ikke vil påvirke trafikkmengden i Torpavegen. Bompengerperioden vil heller ikke gi noen avvisningseffekt på Torpavegen da den ikke har funksjon som omkjøringsrute. Med utgangspunkt i dette forventes det ikke økt trafikk fra Paul. A Owrens veg og vestover til Torpavegen. E6-utbyggingen utløser derfor ikke behov for tiltak i krysset.

Det er også sett på andre momenter som kan endre situasjonen på fylkesvegen i anleggs- og bompengerperioden fra slik den er i dag. Det er gjort en vurdering av ulykkesdata de siste 10 årene, anlegg- og omkjøringstrafikk i byggeperioden, endring i trafikkmengde som følge av at veien er en beredskapsveg i dag og i fremtidig situasjon, hvordan strekningen gir et sammenhengende tilbud for gående og syklende samt den generelle tilstanden med hensyn på trafiksikkerhet langs fylkesvegen.

Det er registrert 4 personskadeulykker de siste 10 årene. Av disse er tre ulykker registrert som påkjørsel bakfra. Den siste er registrert som utforkjøringsulykke. Skadegrad har ikke vært tilgjengelig for prosjektet så det er ikke kjent hvor alvorlige ulykkene har vært. Det er ikke registrert ulykker med gående eller syklende de siste 10 årene. Ut ifra definisjonen på ulykkessted fra håndbok V723, er det ingen punkter langs veien som defineres som ulykkessted.



Figur 5-3 Registrert ulykker siste 10 år (Kilde Vegkart/Nasjonal vegdatabank)

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Hovedprinsippene for anleggsperioden er beskrevet i kapittel 4. Her kan en se at det er planlagt som hovedprinsipp at verken massetransport eller annen E6-trafikk skal benytte fylkesvegen sør for Vingrom, dette vil håndteres utenom fylkesvegen. Gjennom og nord for Vingrom er hovedprinsippet at en skal skille E6-trafikk og trafikken på fylkesvegen. I kortere perioder vil arbeider berøre eksisterende fylkesveger ved Vingrom. I slike tilfeller vil gående og syklende få eget tilbud. I kortere perioder ved tilrigging langs eksisterende E6 vil det være behov for å lede E6-trafikk via fylkesvegen på natten, dette for å ivareta sikkerheten til de som skal utføre arbeid. Det vil også være behov for å kjøre enkelte maskiner inn til anlegget i tilriggingsfaser, dette vil også kunne skje via fylkesvegen om en ikke finner egnede alternativ langs E6. Fylkesvegen brukes til dette formålet allerede i dag.

Byggearbeider, anleggstrafikk og øvrig trafikk vil planlegges i egne fase- og arbeidsvarslingsplaner, dette skal også godkjennes av vegmyndighet før anleggsarbeidet starter på de ulike strekningene.

Fv. 2538 og Fv. 2540 brukes i dag som beredskapsveg. Det å kombinere E6-trafikk, lokaltrafikk og gang- og sykkeltrafikk på fylkesvegen er uheldig med tanke på trafikksikkerhet. I fremtidig situasjon vil E6 bli bredere slik at den håndterer flere type hendelser enn hva den gjør i dag. Erfaringer fra andre prosjekt, viser at hyppigheten for omkjøring når en etablerer en fullgod motorveg blir mindre, selv om fylkesvegen fortsatt vil kunne benyttes som omkjøringsveg når E6 blir stengt. En har derfor vurdert at når ny E6 åpner vil mengden omkjøringstrafikk gå ned og benyttes unntaksvis.

Både slik E6 ligger i dag og i fremtidig situasjon, så er det vurdert at E6 ikke vil utgjøre en barriere for gående eller syklende. Det vil også i fremtiden bli et sammenhengende tilbud for gående og syklende, enten langs lokalt vegnett eller gang- og sykkelveg.

For å vurdere beskaffenheten på dagens fv. 2538 er det utført en systematisk og uavhengig gransking av trafikksikkerhetsforhold langs fylkesvegen. Denne granskingen har hatt som mål å vurdere om tilstanden på vegen er akseptabel i forhold til den økte trafikkmengden i bompengerperioden. Funnene som er gjort i rapporten bidrar med å øke kunnskapsgrunnlaget for trafikksikkerheten langs eksisterende fylkesveg slik den er i dag. Rapporten for fv. 2538 vises i sin helhet som vedlegg i dette notatet.

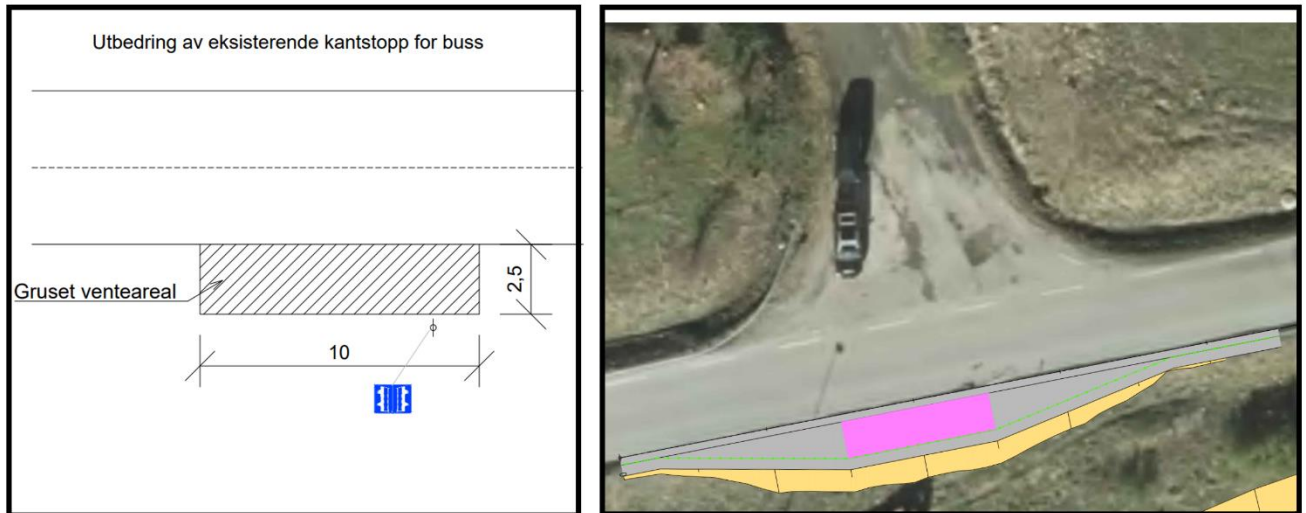
På bakgrunn av de vurderingene som er gjort ut fra teknisk regelverk og rådende forhold vil Nye Veier gjøre følgende tiltak langs fv. 2538 av hensyn til gående og syklende i anleggsfasen og driftsfasen:

- Busstopp som i dag mangler trafikksikker av-/påstigningsareal i eget areal eller i avkjørsel vil utbedres i henhold til vedlagt skisse.
- Langs ny fylkesveg mellom Holte og Loe betong vil en bygge en 0,8 km langsgående gang- og sykkelveg. Denne vil forlenges med 0,2 km langs eksisterende fylkesveg frem til der eksisterende gang- og sykkelveg avsluttes i dag ved Jevnebakken og ca. 0,1 km bak til søndre avkjøring mot Holte. Samlet sett gir dette 1,1 km ny gang- og sykkelvei sør for Vingrom. Dette er langs den strekningen hvor fylkesvegen er smalest i dag.
- De funnene som er gjort i trafikksikkerhetsrapporten og som ligger langs den delen av fylkesvegen som bygges på nytt, vil utbedres ved bygging av ny fylkesveg.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnett

- I anleggsfasen vil en tidlig etablere fv. 2538.
- I anleggsfasen vil en ivareta sikkerheten til trafikanter på både E6 og fylkesvegen, samt gjøre trafiksikkerhetstiltak og vurderinger som ivaretar sikkerheten til myke trafikanter og til de som skal utføre arbeid langs strekningen. Dette vil synliggjøres i fase- og arbeidsvarslingsplaner med bakgrunn i de hovedprinsippene som er beskrevet i dette notatet.



Figur 5-4 Viser utbedring av busstopp langs eksisterende fylkesveg hvor en ikke har tilbud om venteareal enten i egen avkjørsel eller i eget areal i dag. Eksempel hentet fra fv. 2538 ved Bakke.



Figur 5-5 Viser forlengnet gang- og sykkelveg som vil legges til grunn for revidert planforslag

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

5.4 Fv. 2540 Vingromsvegen

Ut ifra krav i teknisk regelverk vil det som følge av prosjektet utløses noen behov med hensyn til gående og syklende langs nybygd del av fv. 2540 frem til forbi toplanskrysset ved Ullhammeren. Det er vurdert at det videre mot Vingnes ikke vil bli utløst nye behov for gående og syklende sammenlignet med dagens situasjon. Vurderingene som er gjort i tilknytning til dette er synliggjort i dette kapittelet.

I forhold til kravet til parallell G/S-veg i N100, så vil det være behov for gang- og sykkelveg fra Vingrom skole og til forbi toplanskrysset. I dag avsluttes gang- og sykkelvegen ved krysset til Burmavegen. Trafikkmengden vil som følge av flytting av krysset bli høyere langs denne strekningen og overstige kravet i N100 om 1000 kjt/døgn. En har ikke anslag på antallet gående og syklende langs strekningen i dag, men befaringer langs veien tyder på at det er flest gående og syklende langs strekningen hvor det er tilrettelagt for dette i dag i egen g/s-veg. Denne strekningen defineres også som skoleveg. Videre nordover fra det fremtidige T-krysset til Døsvegen/Burmavegen er det vurdert at antallet gående vil være lavt. I sum vurderer en at potensialet for gående og syklende trolig vil være under 50 i et normaldøgn. Nye Veier vurderer at den økte trafikkmengden sammen med at deler av veien vil defineres som skoleveg, tilsier at det er et behov for gang- og sykkelveg frem til forbi toplanskrysset. Videre nordover til Øyresvika er trafikkgrunnlaget og antall gående og syklende for lavt til at det er behov for gang- og sykkelveg. Strekningen er heller ikke definert som skoleveg.

Ved Vingrom skole er det i dag en gang- og sykkelveg på ca. 0,8 km ved skolen fra Burmavegen til Jevnebakken. Ved skolen er det også et kollektivanlegg hvor gang- og sykkelvegen ikke er gjennomgående og bidrar til utflytende trafikkkarealer med sammenblanding av ulike trafikantgrupper. Her vil en kunne bedre trafiksikkerheten ved skolen og sikre et gjennomgående tilbud ved å etablere en sammenhengende gang- og sykkelveg forbi kollektivanlegget.

Fra fv. 2540 er det i dag adkomst til et viktig friluftsområde for Vingroms innbyggere. Her er det i dag etablert en egen løsning for gående- og syklende i en trase adskilt fra øvrig trafikk i nordenden av området. I sørenden av friluftsområdet foregår adkomsten via en kjøreveg med blandet trafikk og parkering. Selv om verken trafikkgrunnlaget eller potensialet for gående eller syklende her tilsier at det er behov for egen gang- og sykkelveg, er det kommet innspill i arbeidet med reguleringsplanen om at det er et behov for at det tilrettelegges for gang- og sykkelveg samt at en separer myke trafikanter fra øvrige trafikanter.

Hovedprinsippene for anleggsperioden er beskrevet i kapittel 4. Her kan en se at det som hovedprinsipp er planlagt å skille E6 trafikken fra trafikken på fylkesvegen. I perioder vil arbeider kunne berøre eksisterende fylkesveg og trafikken for fylkesvegen vil da samlokaliseres med trafikken på E6. I slike tilfeller vil syklende og gående få eget tilbud. Det vil i kortere perioder også kunne bli behov for at E6 trafikken bruker fylkesvegen for å ivareta sikkerheten til de som skal utføre arbeidet. Det vil også være behov for å kjøre enkelte maskiner inn i anlegget, dette vil kunne skje via fylkesvegen om en ikke egnede alternativ langs E6. Byggearbeider, anleggstrafikk og øvrig trafikk vil planlegges i egne fase- og

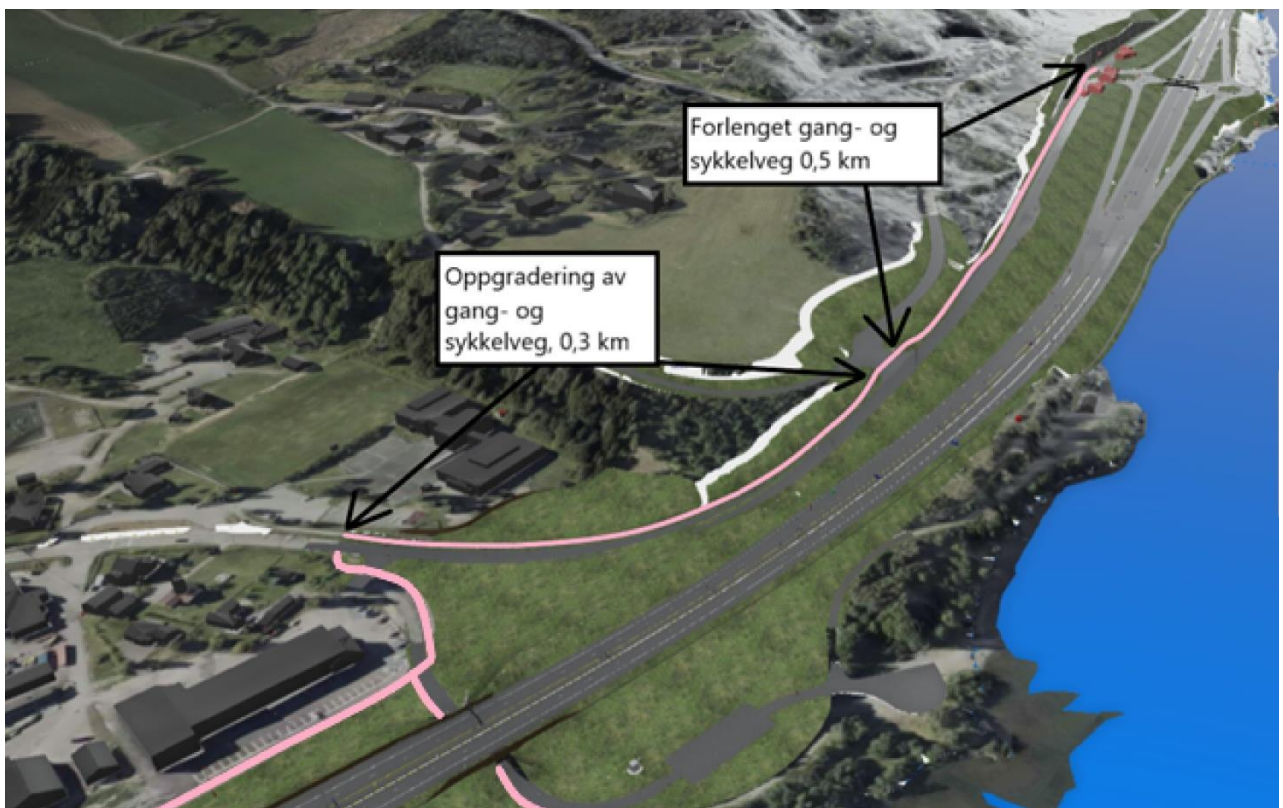
E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

arbeidsvarslingsplaner, dette skal også godkjennes av vegmyndighet før anleggsarbeidet starter på de ulike strekningene.

På bakgrunn av de vurderingene som er gjort ut ifra teknisk regelverk og rådende forhold vil Nye Veier gjøre følgende tiltak langs fv. 2540 av hensyn til gående og syklende i anleggsfasen og driftsfasen:

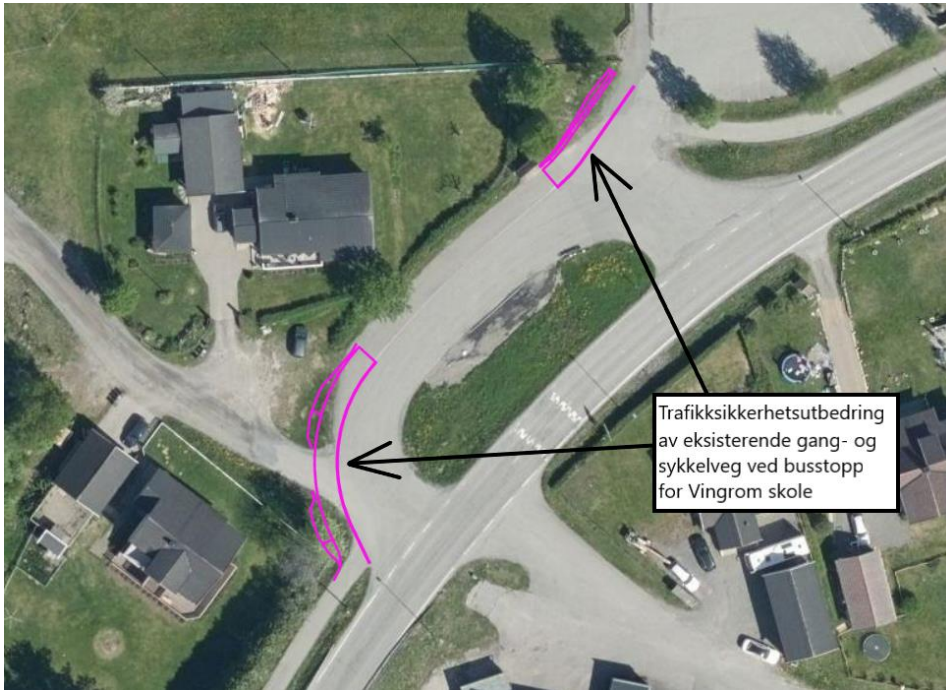
- Kollektivanlegg ved Vingrom skole vil utbedres med en gjennomgående gang- og sykkelveg.
- Langs Vingromsvegen vil en forlenge dagens gang- og sykkelveg med ca. 0,5 km forbi nytt kryss ved Ullhammeren, samt oppgradere den 0,3 km eksisterende gang- og sykkelvegen til dagens standard.
- En tilrettelegger for oppgradering og etablering av ca. 0,4 km gang- og sykkelveg til Vingromdammen.
- I anleggsfasen vil en tidlig etablere fv. 2540.
- I anleggsfasen vil en ivareta sikkerheten til trafikanter på både E6 og fylkesvegen, samt gjøre trafikksikkerhetstiltak og vurderinger som ivaretar sikkerheten til myke trafikanter og til de som skal utføre arbeid langs strekningen. Dette vil synliggjøres i fase- og arbeidsvarslingsplaner med bakgrunn i de hovedprinsippene som er beskrevet i dette notatet.



Figur 5-6 Gang- og sykkelveg fra Vingrom til forbi Vingrom nord krysset

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnett



Figur 5-7 Trafikksikkerhetsutbedring av eksisterende kollektivanlegg ved Vingrom skole

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

6 Oppsummering

6.1 Fv. 213 Øst for Mjøsa (Moelv – Lillehammer)

Nye Veier har vurdert de trafikale forholdene i anleggsperioden, bompengerperioden og etter bompengerperioden. Etter vår vurdering vil ikke en beskjeden økning i trafikk på fv. 213 Moelv – Lillehammer i bompengerperioden og eventuelt i anleggsperioden utløse nye behov for tiltak utover de som allerede eventuelt måtte finnes på strekningen i dag. Etter bompengerperioden vil trafikken på fv. 213 reduseres.

Nye Veier kan ikke se at Innlandet fylkeskommune har angitt hvordan innsigelsen er forankret og begrunnet i vedtatte nasjonale eller regionale mål, rammer og retningslinjer. Vi savner også vurderinger og utdypninger av konkrete forhold som gjør det nødvendig å fremme innsigelse. Vi ser også at innsigelsen gjelder forhold som kan ligge utenfor den aktuelle reguleringsplanen.

6.2 Fv. 253 Trossetstranda

I anleggsperioden vil det av hensyn til beboerne i området etableres en egen anleggsveg på 2,2 km som går utenom boligfeltet på Trossetstranda fra tunnelpåhugget til Børke/Leirvika. Fra Børke/Leirvika til Kastrudvegen vil det iverksettes trafiksikkerhetstiltak i anleggsperioden. De fleste skoleelever langs Trossetstranda har tilbud om skoleskyss i dag. Dersom det likevel skulle være noen som ikke faller inn under denne ordningen vil de sikres tilbud om skoleskyss.

6.3 Fv. 2538 Biristrandvegen / Paul A. Owrens veg og fv. 2540 Vingromsvegen

Nye Veier har kvalitetssikret trafikk tallene og vurdert de trafikale forholdene i anleggsperioden, bompengerperioden og etter bompengerperioden.

Med hensyn til gående og syklende etableres til sammen 2,35 km med gang- og sykkelveger og kobler dette sammen med eksisterende gang- og sykkelvegnett slik at det skaper et helhetlig tilbud ved Vingrom. Prosjektet omfatter også en 6,9 km lang tursti, som skaper et alternativt sammenhengende tilbud i tillegg til det tilbudet som blir i egen gang- og sykkelveg langs fylkesvegen eller langs lokalt vegnett.

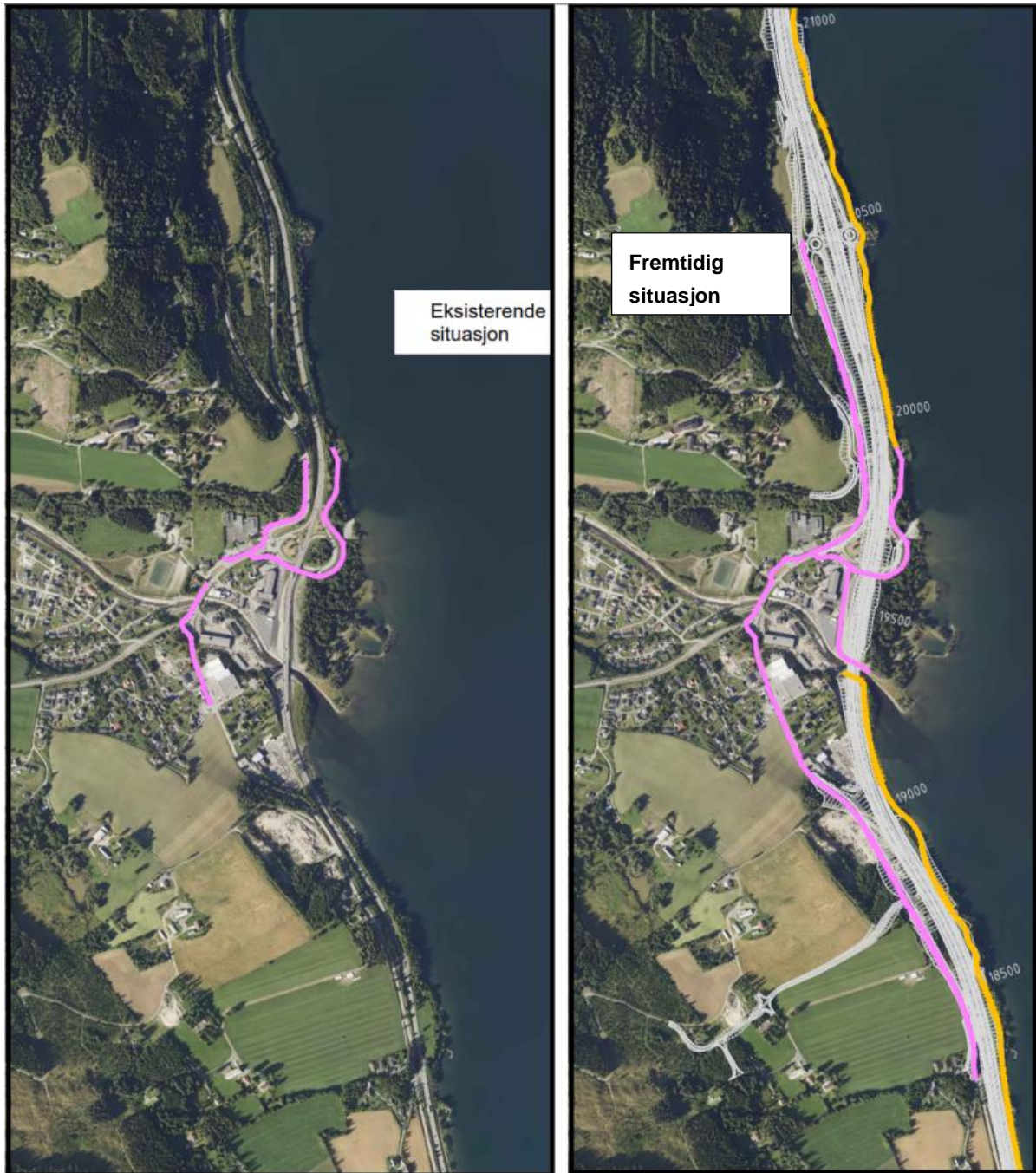
I Gjøvik vil Biristrand skole flyttes og boliger langs strekningen vil falle inn under skoleskyssordningen, her vil man utbedre busstopp som i dag mangler et trafiksikkert av/på-stigningsareal enten i egen avkjørsel eller i eget areal.

I anleggsperioden vil en prioritere å bygge fylkesvegen tidlig slik det sikrer tilbudet før selve E6 åpner. I samme periode vil en utarbeide planer med hovedprinsipp som beskrevet i dette notatet for å sikre sikkerheten til alle trafikantgrupper og for de som skal utføre arbeid langs strekningen.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Vedlegg 1 Gang- og sykkelveger ved Vingrom



Vedlegg 2 Potensiale for gående og syklende langs fv. 2538 Birstrandvegen / Paul A. Owrens veg

V2.1 Krav i teknisk regelverk

Notatet gjør rede for de vurderinger som ligger til grunn for foreslåtte tiltak på sideveisnettet. En sentral del av vurderingen har vært krav i teknisk regelverk som inntreffer ved bygging av ny veg eller gjennomgående utbedring av eksisterende veger, samt trafikkmengder og potensiale for gående og syklende.

Prosjektet har allikevel stilt seg spørsmålet: Ville en ut ifra krav i N100 ha bygget parallell gang- og sykkelveg langs fv. 2538 Birstrandvegen / Paul A. Owrens veg hvis fylkesvegen hadde blitt bygget på nytt i dag?

I håndbok N100 er det krav til parallell gang- og sykkelveg når ÅDT (kjt/døgn) >1000, og potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn eller strekningen er skoleveg. Kravene i N100 gjelder for ny veg, dvs. nye veger eller gjennomgående utbedring av eksisterende veg. For eksisterende veger gjelder ikke det samme kravet.

Fra oppdatert prognose i rapporten, kan det leses at trafikkmengden sør for Åsrovegen allerede i dag overstiger 1000kjt/døgn og at nord for Åsrovegen vil den passere 1000 kjt/døgn i 2025. Det er derfor nødvendig å vurdere om potensiale for gående og syklende vil overstige 50 i et normaldøgn og hvilke deler av vegen som er skoleveg.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

V2.2 Metode for vurdering av potensiale for gående og syklende

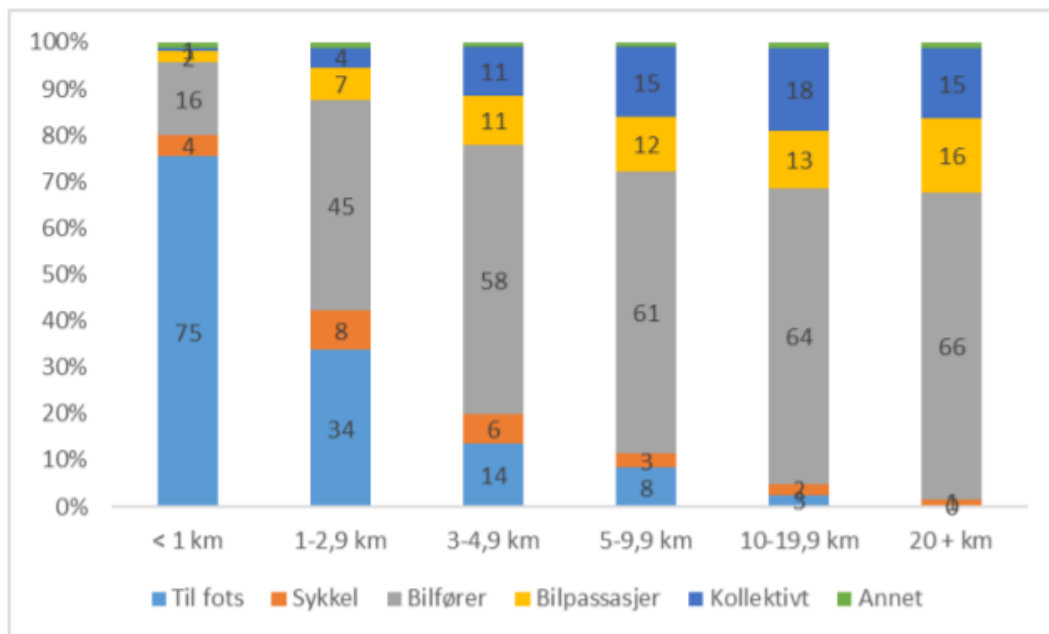
For å vurdere potensiale for gående og syklende, har prosjektet tidligere gjort flere observasjoner og tellinger langs fylkesvegen som tilsier at potensialet er under 50. Sweco har i sin rapport befart strekningen og gjort tilsvarende observasjoner. Prosjektet har også tilegnet seg lokalkunnskap om området for å vurdere transportmiddelbruken. For å kvantifisere disse observasjonene, har prosjektet innhentet tall fra ulike datakilder, samt gjort vurderinger ut ifra dette.

V2.2.1 Vurdering av transportmiddelbruk

Generelt knyttes daglige reiser til tre hovedområder av aktiviteter³:

- Reiser i forbindelse med arbeid og skole
- Reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend, samt hente/bringe barn og andre,
- og reiser i forbindelse med fritid

Avstand spiller inn i valg av transportmiddel. Figuren V2.1 fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser sammenhengen mellom transportmiddelbruk på ulike reiselengder.



Figur V2.1 Transportmiddelbruk på ulike reiselengder. Prosent. (Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. TØI-rapport 1835/2021).

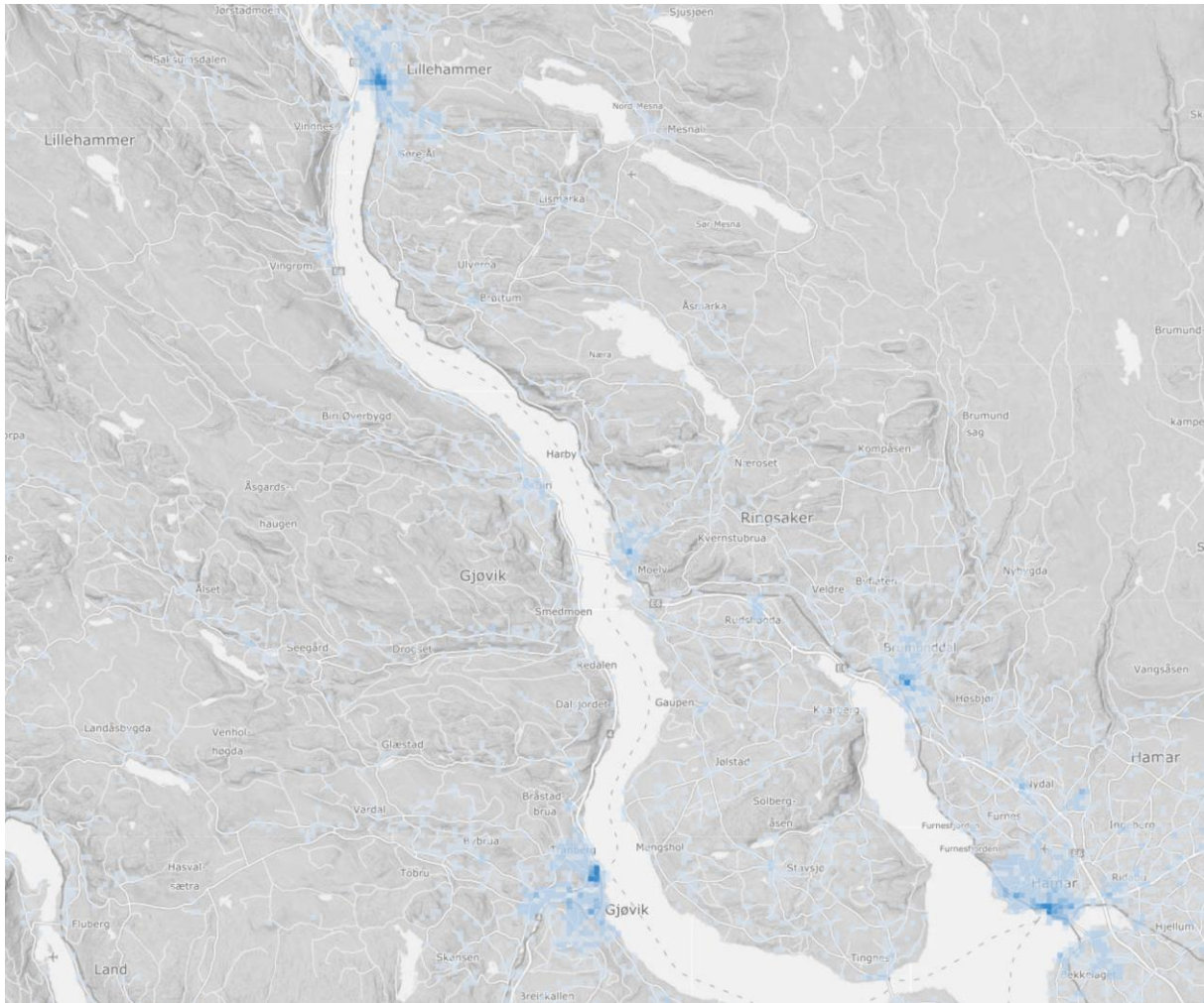
Arbeidsreiser utgjør 21% av alle enkeltreiser³. For å vurdere reiser til arbeid er det sett på kart fra Statistisk sentralbyrå for å vurdere tetthet av virksomheter. Det er større tetthet av virksomheter rundt de større stedene i regionen, som Lillehammer, Moelv, Brumunddal, Gjøvik og Hamar, samt en del virksomheter rundt Biri og Vingrom. Langs fv. 2538 er det en lavere tetthet av virksomheter. Dette tyder på at en stor del av arbeidsreiser langs strekningen skjer til de områdene med større tetthet av virksomheter. Ut ifra avstandene til

³ Grue, B, Itarxe, L-M og Flotve, B.L. 2021. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 – nøkkelrapport. TØI-rapport 1835/2021. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

større klynger av virksomheter er det vurdert at arbeidsreisene i stor grad vil foregå med bil og noe med kollektivt. Det er vurdert lite potensial for gående eller syklende i forbindelse med arbeidsreiser.



Figur V2.2 – Kart basert på virksomhetsstatistikken (Kilde: kart.ssb.no)

Handel og servicereiser utgjør 28% av de daglige reisene. Hvor innkjøp av dagligvarer sammen med andre typer innkjøp utgjør 73 %. Andre reiser i denne kategorien medisinske ærend (7%) og diverse andre ærend/service (20%) som inkluderer besøk på bilverksted, frisører, post, bank, offentlige kontorer o.l.⁴ De nærmeste stedene for handelsreiser er Biri og Vingrom. Det største tilbudet er ved Lillehammer, Gjøvik, Moelv, Brumunddal og Hamar som ligger noe lenger unna. Prosjektet er ikke kjent med at det er handel- og servicevirksomheter i disse kategoriene langs fv. 2538. De nærmeste dagligvarebutikkene er lokalisert ved Biri eller Vingrom, alt etter hvor en bor på strekningen. Ut ifra avstandene ved handel og servicereiser, så vurderer prosjektet at disse reisene i stor grad vil foregå med bil

⁴ Grue, B. Itarxe. L-M og Flotve. B.L. 2021. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 – nøkkelrapport. TØI-rapport 1835/2021. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

og noe med kollektivt. Det er vurdert lite potensial for gående eller syklende i forbindelse med handel og servicereiser.

Fritids- og besøksreiser utgjør mer enn 30 prosent av alle reiser, og består av reiser på fritid til/fra kino, teater, konserter, utstillinger, restaurantbesøk, deltakelse i kultur og idrett som utøver eller tilskuer, egentrening, joggetur, luftetur med hunden etc., og reiser for privat samvær som besøk hos venner, slektninger osv. Båttur, hyttetur, ferie og helgereiser er også inkludert.⁵ Det er noe aktivitetstilbud i forbindelse med ski langs Biristrand. Ellers ser det ut til at det populære sportsaktiviteter som blant annet riding, fotball, håndball, skytebane og svømmehall er tilgjengelig ved Biri. Biri har også flerbrukshall og en rekke andre aktiviteter. Det er også noe aktivitetstilbud ved Vingrom. Ut ifra avstander til disse punktene, så vurderer prosjektet at disse reisene i stor grad vil foregå med bil og noe med kollektivt. Det vurdert lite potensial for gående eller syklende i forbindelse med dette.

En gang- og sykkelveg vil i mange tilfeller være et godt tilbud for joggetur og luftetur med hund, men for en erfaren syklist vil kjørebanelen i mange tilfeller være det sikreste og raskeste. Det er observert at hovedandelen av syklister velger kjørebanelen på strekningen hvor det er en langsgående gang- og sykkelveg.

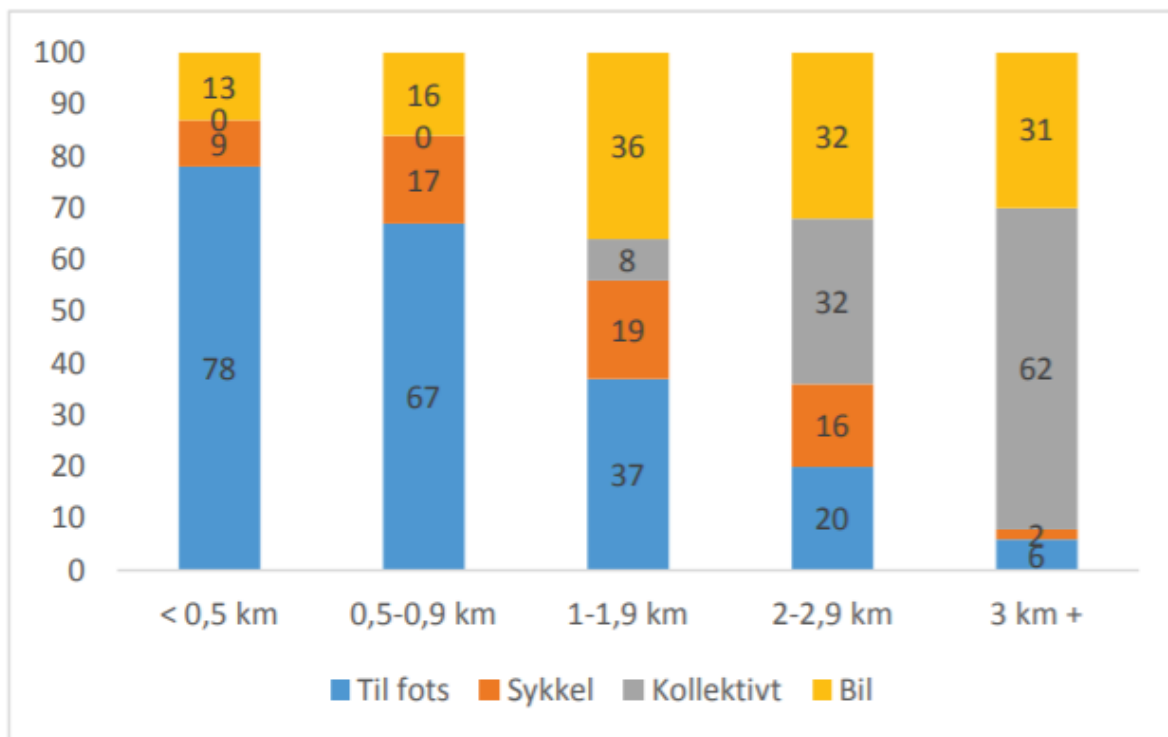
Skolereiser omfatter alle reiser i forbindelse med vanlig skolegang/studier eller annen organisert undervisning. Avstand til skolen er helt avgjørende for barnas reisemåte.⁶ Figuren nedenfor viser dette helt tydelig.

⁵ Grue, B, Itarxe, L-M og Flotve, B.L. 2021. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 – nøkkelrapport. TØI-rapport 1835/2021. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

⁶ Hjorthol, R., Nordbakke, S. 2015. Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14. TØI rapport 1413/2015. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

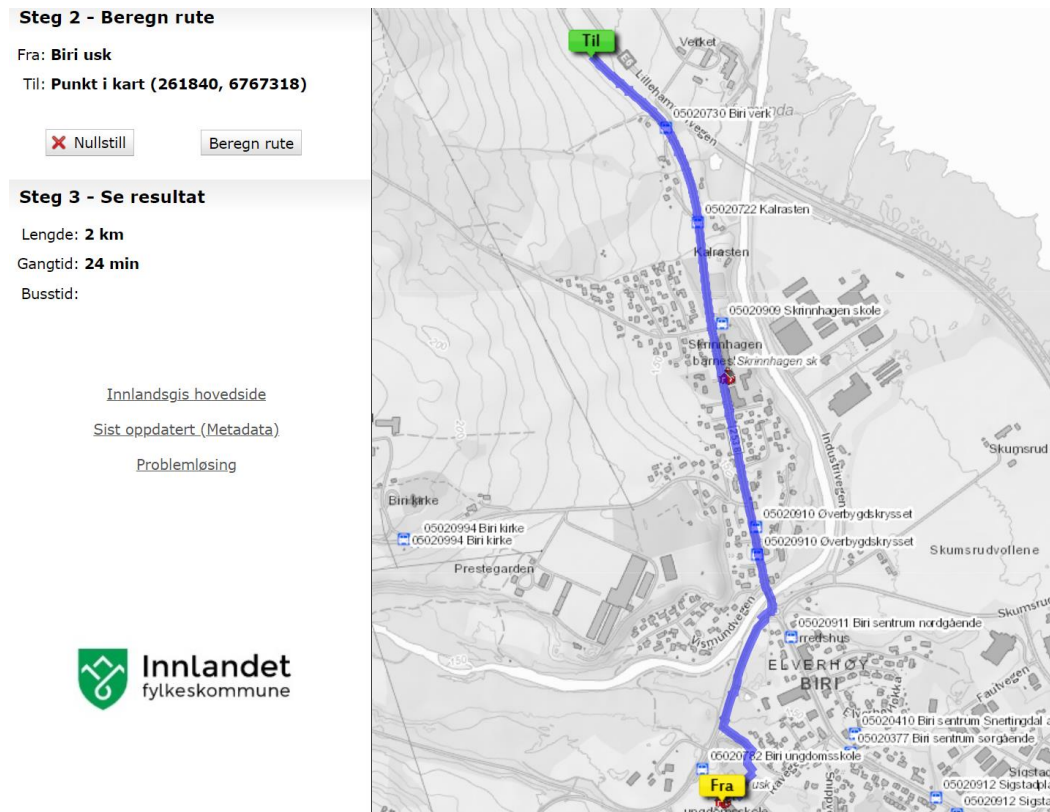


Figur V2.3 – Reisemåte til skolen siste dag barnet var på skolen etter reiselengde. Norge 2013/14. Prosent. (Kilde Barns aktiviteter og daglige reiser 2013/14. TØI-rapport 1413/2015).

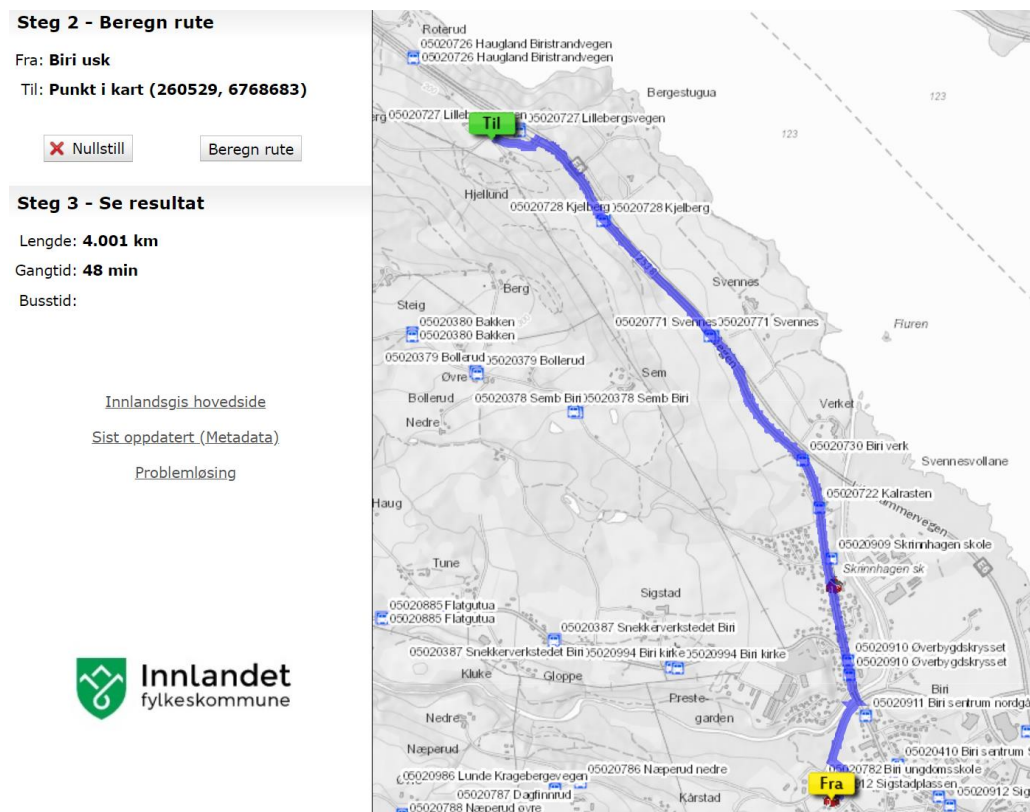
Det er en skole ved Biristrand i dag. Denne vil flyttes til Biri i 2023, og lokaliseres ved Biri ungdomsskole. Opplæringsloven gir elever rett til gratis skoleskyss dersom avstanden mellom hjem og skole er mer enn 2 km (1. trinn) eller 4 km (2-10. trinn). I innlangsgis kan det gjøres ulike ruteberegninger fra skolen og til hjemmet. Hvis man tar utgangspunkt i Biri ungdomsskole, så vil alle boliger innenfor prosjektet E6 Roterud – Storhove ha rett til gratis skoleskyss. Boliger fra og med Kalrasten vil ha gang- og sykkelveg til skolen. 2 km er beregnet til litt nord for Kalrasten og 4 km er beregnet til boligfeltet ved Hjellund. Mellom 2 og 4 km er det meget begrenset med boliger.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet



Figur V2.4 – Beregning som viser 2 km fra Biri ungdomsskole. (Kilde innlandsgis)

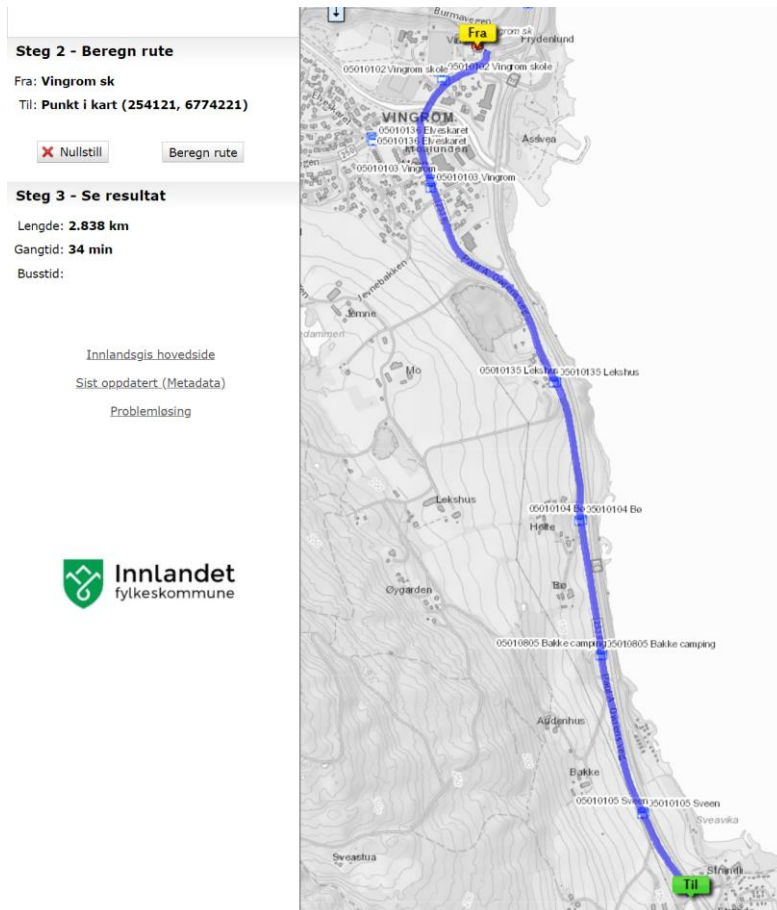


Figur V2.5 – Beregning som viser 4 km fra Biri ungdomsskole. (Kilde innlandsgis)

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Ved Vingrom vil den planlagte gang- og sykkelvegen dekke alle boliger innenfor 2 km. Fra skolegrensen til kommunegrensen Lillehammer / Gjøvik er det ca. 2,8 km. For den resterende delen av strekningen er det 2 avkjøringer. Den første avkjøringen ved Bakke/Audenus har en alternativ veg via Lekshus og Mo på veg til skolen. Den siste avkjøringen ved Sveen ligger ca. 2,5 km unna skolen og har 3 boliger med 7 beboere og er vurdert som beskjedent potensiale for gående og syklende til skolen.



Figur V2.6 – Beregning som viser avstand fra Vingrom skole til kommunegrensen.

De fleste skolebarna langs fv. 2538 sokner til Biri. Her vil avstanden for alle innenfor plangrensen gjøre at de får tilbud om skoleskyss. Mellom 2 km og 4 km er det meget begrenset med boliger. Det er også begrenset med boliger langs fv. 2538 i Lillehammer. Over 2 km fra skolen er det to avkjøringer, som har få boliger. Disse har også en alternativ trase til skolen, enten i form av interne veier eller snarveier. Figur V2.3 viser sammenhengen mellom avstand til skolen og reisemåte, en kan se at reisemåte er sterkt påvirket av avstand til skolen og at allerede ved avstander over 1 km faller antall gående og syklende vesentlig.

Det er et tilgjengelig kollektivtilbud langs strekningen. Avstanden mellom holdeplassene gjør at de fleste boligene har en kort avstand til holdeplassene. Fra innlandstrafikk ser det ut til at det går to busser i hver retning i rushperiodene mellom 06-09 og 15-17, samt en buss i timen i hver retning utenom dette.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Ut ifra prosjektets lokalkunnskap og vurderinger av strekningen, kan det konkluderes at særlig bil og en del buss er det foretrukne transportmidlene langs strekningen. Avstandene spiller inn i valg av transportmiddel, figur V2.1 og figur V2.3 viser dette tydelig. Ut ifra dette vurderes det at det er et mindre potensiale for å reise til fots eller med sykkel.

V2.2.2 Trafikktellinger av gående og syklende

For å vurdere potensialet for gående og syklende langs strekningen er det foretatt trafikktellinger. Det er tidligere gjort flere observasjoner som tyder på et potensial som er godt under 50 i et normaldøgn.

Det er på strekninger hvor det ikke er gang- og sykkelveg i dag hvor det er mest interessant å vite noe om et fremtidig potensial. I en slik vurdering kan det være vanskelig å vite hva som kommer først av høna eller egget. Er det få gående og syklende fordi potensialet er lavt og andre transportformer er mer attraktive? Eller er det få gående fordi gående og syklende ikke har tilbud med egen gang- og sykkelveg?

Prosjektet har derfor analysert strekningen ved hjelp av demografidata med data fra grunnkretser og registreringer av beboere i boliger fordelt på strekningen. Dette for å skaffe seg oversikt over hvor folk bor langs fylkesvegen. Trafikktellingen er også tatt på tre punkt hvor det er gang- og sykkelveg i dag. Tidspunktene ble valgt til de tidspunktene en forventet å telle flest arbeids-, skole- og omsorgsreisende, samt fange opp toppen innenfor handel-servicereisende på ettermiddagen. Se figurer nedenfor.

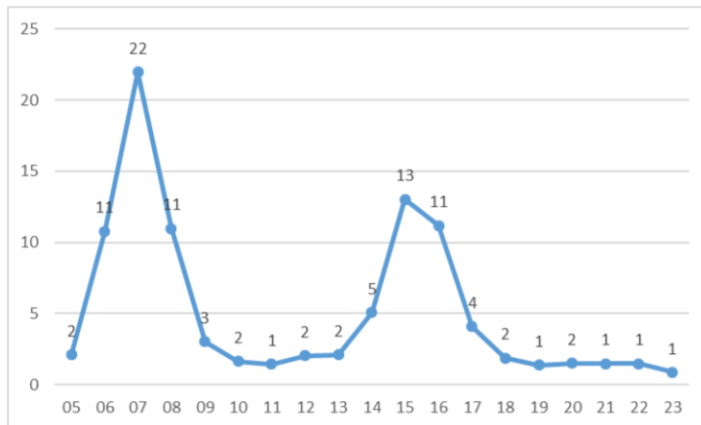
Befolkningsgrunnlaget fra hvor gang- og sykkelvegen i dag slutter ved Kalrasten og til hvor gang og sykkelvegen starter ved Joker Vingrom er ca. 800 personer (inkl. 3 km opp langs Åsrovegen). Det er en strekning på 13,7 km. Boligene er fordelt utover strekningen, med størst tetthet rundt hvor det er gang- og sykkelveg i dag. De tre snittene ble plassert slik som figuren nedenfor viser.



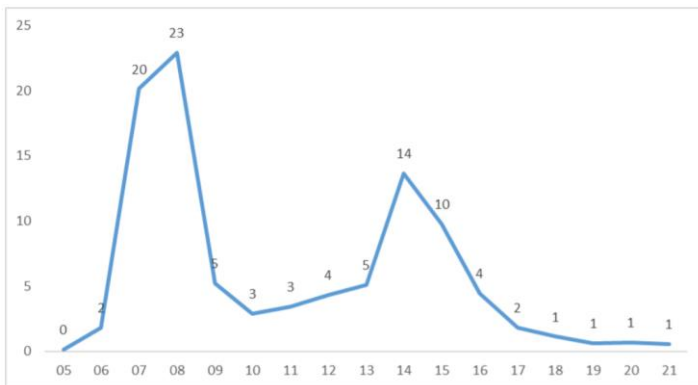
Figur V2.7 – Figuren viser de tre tellepunktene

E6 Roterud–Storhove

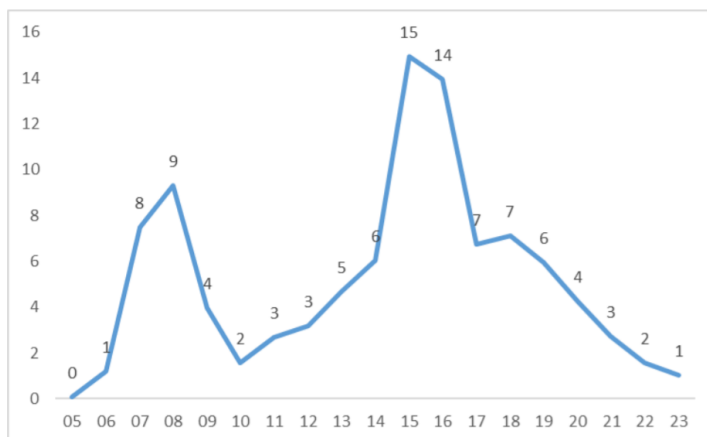
Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet



Figur V2.8 – Figuren viser arbeidsreiser etter starttidspunkt. Prosent. (Kilde Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. TØI-rapport 1835/2021)



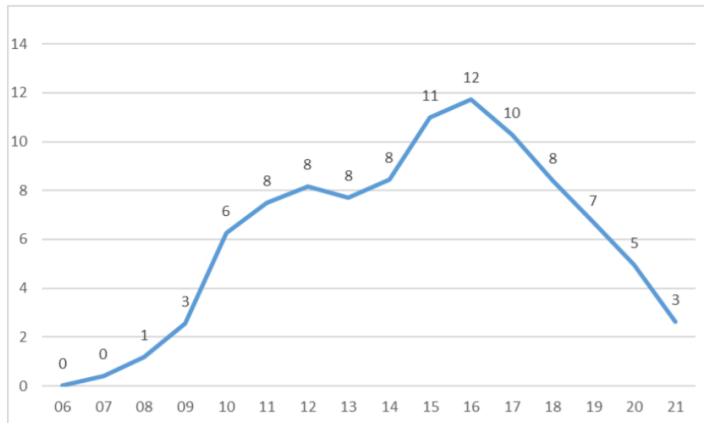
Figur V2.9 – Figuren viser skolereisene etter starttidspunkt. Prosent. (Kilde Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. TØI-rapport 1835/2021)



Figur V2.10 – Figuren viser omsorgsreisene etter starttidspunkt. Prosent. (Kilde Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. TØI-rapport 1835/2021)

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet



Figur V2.11 – Figuren viser reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer etter starttidspunkt. Prosent. (Kilde Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. TØI-rapport 1835/2021)

Tellingene ble foretatt i kvartersintervaller for å fange opp variasjonene i tidspunkt for gående- og syklende. Det ble også registrert alder ut ifra en skjønsmessig betraktning av de ulike observatørene. Nedenfor vises en tabell med sammendrag av antall gående og syklende i tellepunktene. Telleskjema legger vedlagt i sin helhet i vedlegg 3.

Tellepunkt	Antall gående og syklende	
	Morgen (07:00 – 09:00)	Ettermiddag (14:00 – 17:00)
Tellepunkt 1	0	0
Tellepunkt 2	17	10
Tellepunkt 3	1	2

Observatørene var i området lenger enn selve tellingene i forbindelse med til- og nedrigging og til- og fratransport, og ble bedt om å melde inn observasjoner av gående eller syklende utenfor tellingene eller utenfor tellepunktene i telleperioden. Utover tellingene ble det observert 1 person på ettermiddag litt nord for tellepunkt 2. I tellepunkt 3 ble det observert 1 person som gikk av bussen ved Fegring ved tiltransport til tellingen på ettermiddag, samt 1 person som gikk av bussen ved Søndre Myre på ettermiddag.

I tellepunkt 2 var 23 av reisene skolereiser, mens 4 av reisene var fritidsreiser. 3 av fritidsreisene var lufting av hund, 2 på morgenen og 1 på ettermiddagen. 1 av fritidsreisene var vurdert til mosjon/gåing om morgenen.

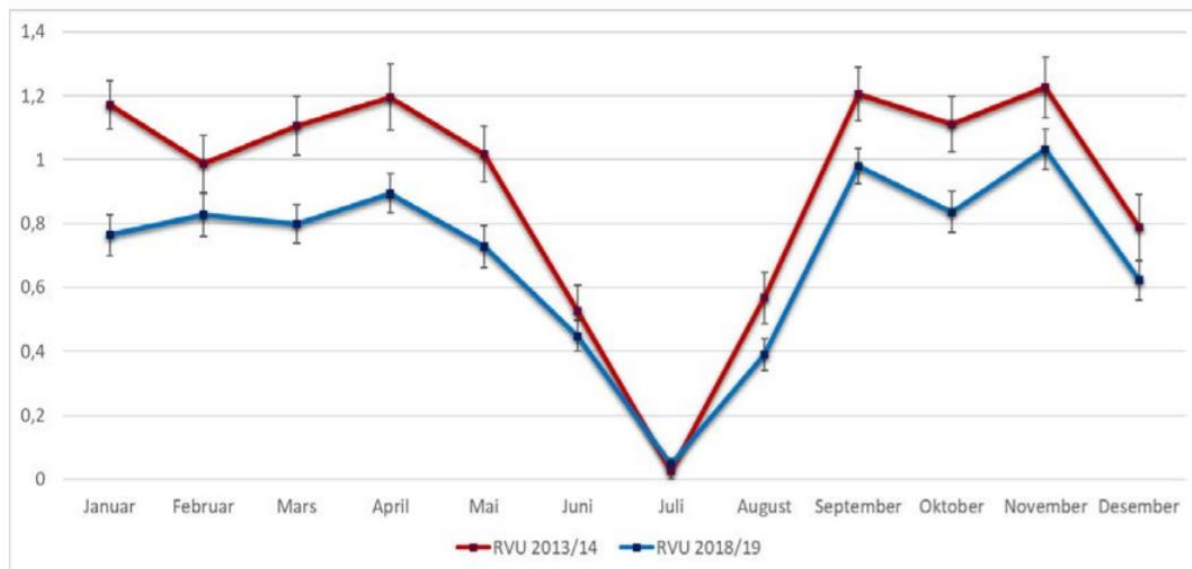
I tellepunkt 3 var 2 av reisene arbeidsreiser, 1 om morgenen og 1 om ettermiddagen. Observatøren vurderte at det var samme person som gikk til jobb om morgenen som gikk hjem på ettermiddagen. 1 av reisene var skolereiser på ettermiddagen.

Ut ifra registreringene så ser en at det er flest i tellepunktet nært Birstrand skole og at de fleste var barn i alderen 6-12 år.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Værforholdene var gode ut ifra årstiden, med ingen vind eller nedbør samt at veiene var tørre og fri for snø. November er en måned med veldig høy andel skolereisene.



Figur V2.12 – Figuren viser skolereisene til skoleelver/studenter i RVU 2013/14 og 2018/19 uavhengig av transportform. Gjennomsnittlig antall pr person pr dag etter måned. Feilmarginger: 95% CI. (Kilde: (Kilde Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. TØI-rapport 1835/2021))

Det var få fritidsreiser og arbeidsreiser, mulige forklaringer kan være årstiden, selv om forholdene var gode. Eller at potensialet for gående og syklende til og fra jobb eller til fritidsreiser er lavt for strekningen.

Ut ifra tellingene og analysene av dem, er det vurdert at dagens gang- og sykkelveg ikke har potensial for mer enn 50 gående og syklende i et normaldøgn korrigert for årstid. Det er derfor vurdert at strekningene med færre beboere og uten gang- og sykkelveg idag heller ikke har potensial for mer enn 50 gående og syklende i et normaldøgn. Dette samsvarer med observasjoner som er gjort i prosjektet tidligere.

E6 Roterud–Storhove

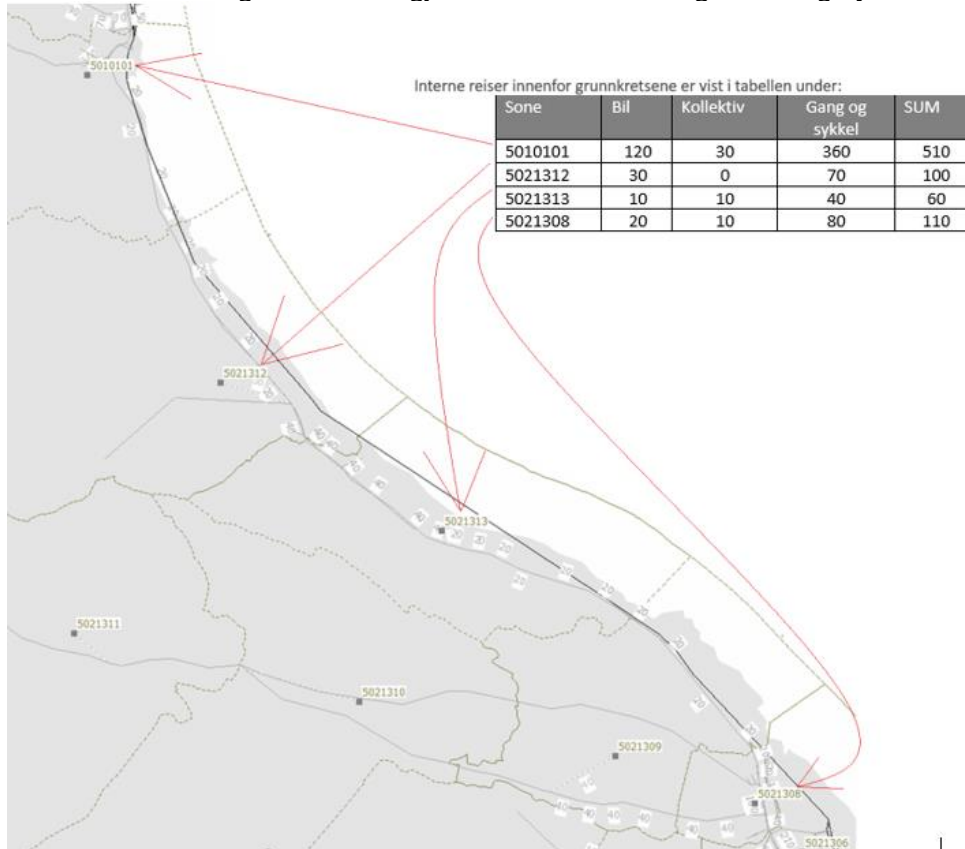
Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

V2.2.3 Gang- og sykkelreiser fra RTM (2050 situasjon med ny E6)

Prosjektet har gjort en vurdering ved å prognostisere antall gang- og sykkelreiser i år 2050 ved hjelp av en RTM-modell – Regional transportmodell.

En regional transportmodell beskriver sammenhenger mellom reiseetterspørselen og transporttilbudet for ulike regioner. Disse sammenhengene utledes fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen, som representerer hele befolkningen og gir et bilde av deres reisemønster. Transportmodeller kan beskrive hvor ofte man reiser, når på dagen, hvor man velger å dra, med hvilket transportmiddel, og hvilken rute man velger med det reisemiddelet.

Når en prognostiserer gående og syklende for en fremtidig utvikling i en transportmodell, må en samtidig være observant på at modellen kan inneholde noen usikkerheter og at en bør vurdere tallene sammen med andre analyser. Den fanger ikke opp fremtidig utvikling av etablering av næringsområder og boliger. Nettet for gående og syklende forenklet ved at modellen ikke fanger opp alle snarveier og andre ferdselsårer som benyttes av gående og syklende. Modellen beskriver tilbringerturer innenfor grunnkretser som en samlet sum (f.eks. turer til busstopp, naboen o.l.), istedenfor å fordele interne turer i grunnkretsen utover sonen. Dette vises i egen tabell på figuren nedenfor. Grunnkretsene er også store, slik at interne reiser fordeler seg over et større område enn kun langs fylkesvegen i dette tilfellet. Det er også flere styrker ved en transportmodell og det er et hyppig brukt verktøy i planlegging. Modellen nedenfor gir oss en god mulighet til å se inn i fremtiden og å kalibrere de andre vurderingene som er gjort i forhold til antall gående og syklende langs strekningen.



Figur V2.13 – Illustrasjonen viser rene GS-reiser fra RTM i år 2050. Interne reiser vises i tabellen i figuren.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Figuren viser GS-reiser i 2050. I tillegg vil det innenfor sonene være noen lokale turer. Dette er vurdert til korte turer som vil fordele seg innenfor enkelte områder på strekningen. Figuren viser også at det er størst andel gående og syklende hvor det bor flest langs strekningen. Det er vurdert ut ifra denne figuren at potensialet for gående og syklende i år 2050 vil være under 50 i et normaldøgn.

6.3.1 Potensiale for gående og syklende

Kravene i N100 gjelder for ny veg, dvs. nye veger eller gjennomgående utbedring av eksisterende veg. For eksisterende veger har en ikke det samme kravet.

Prosjektet har allikevel vurdert potensiale for gående og syklende. Det er vurdert ut ifra prosjektets lokalkunnskap om området, observasjoner over en lengre periode, trafikktegninger, prognostisering av potensiale for gående og syklende i fremtiden, vurderinger av hvor det bor folk langs strekningen, hvor de reiser, hvilke transportmidler de statistisk sett benytter samt avstander til hvor de vil reise. Gjennom disse vurderingene er det ikke funnet noe som tilsier at potensiale for at gående og syklende langs strekningen overstiger 50 i et normaldøgn.

Det ville dermed ut ifra krav i N100 ikke blitt krav om å bygge en parallell gang- og sykkelveg om fylkesvegen skulle bygges ny eller gjennomgående utbedret i dag.

Prosjektet tilrettelegger for gang- og sykkelveg hvor det er behov ut ifra skoleveg hvor en bygger ny veg, samt tilrettelegger for sikkert areal ved på/- avstigning på bussholdeplassene, som ikke har dette i dag enten i avkjørsler eller i et eget areal.

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Vedlegg 3 Telleskjemaer trafikkteiling

Telleskjema fv. 2538 Birstrandvegen

Dato	23.11.2021
Område	Fv.2538 Birstrandvegen
Sted (navn / km)	Brattstigen (6,5 km fra Kalrasten)
Tidspunkt	07:00-09:00
Vær	-2°C, 1m/s vind, opplett, usøfritt
Observatør	

Tidspunkt 07:00-07:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 07:15-07:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 07:30-07:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 07:45-08:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Tidspunkt 08:00-08:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 08:15-08:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 08:30-08:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 08:45-09:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Rød trafikkstrøm skal telles.



E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Telleskjema fv. 2538 Birstrandvegen

Dato	23. 11. 2021
Område	Fv.2538 Birstrandvegen
Sted (navn / km)	Brattstigen (6,5 km fra Kalrasten)
Tidspunkt	14:00-17:00
Vær	-1°C, 0-1ml/s vind, opplett, snøfritt
Observatør	[REDACTED]

Tidspunkt 14:00-14:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 14:15-14:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 14:30-14:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 14:45-15:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gå- eller syklende registrert i tidsrommet		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Tidspunkt 15:00-15:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen registrerte i tidsrommet		

Tidspunkt 15:15-15:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 15:30-15:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen registrerte i tidsrommet		

Tidspunkt 15:45-16:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen registrerte i tidsrommet		

Tidspunkt 16:00-16:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen registrerte i tidsrommet		

Tidspunkt 16:15-16:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen registrerte i tidsrommet		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Tidspunkt 16:30-16:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen registrerte i tidsrommet		

Tidspunkt 16:45-17:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen registrerte i tidsrommet		

Rød trafikkstrøm skal telles.



E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Telleskjema fv. 2538 Biristrandvegen

Dato	23/11-2021
Område	Fv.2538 Biristrandvegen
Sted (navn / km)	Nordre Ekeren (7,8 km fra Kalrasten)
Tidspunkt	07:00-09:00
Vær	-2°C, 7 m/s vind, opplett. Snefritt
Observatør	

Tidspunkt 07:00-07:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 07:15-07:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)	1	
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Tidspunkt 07:30-07:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)	1	
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Tidspunkt 07:45-08:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)	1	
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)	1	
Voksen som følger ett eller flere små barn		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Tidspunkt 08:00-08:15		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Tidspunkt 08:15-08:30		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Tidspunkt 08:30-08:45		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet

Tidspunkt 08:45-09:00		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet.

Rød trafikkstrøm skal telles.



E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Telleskjema fv. 2538 Biristrandvegen

Dato	23/11-2021
Område	Fv.2538 Biristrandvegen
Sted (navn / km)	Nordre Ekeren (7,8 km fra Kalrasten)
Tidspunkt	14:00-17:00
Vær	-1°C, 0-1 m/s vind, opplett, snøfritt
Observatør	

Tidspunkt 14:00-14:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 14:15-14:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)	1	
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Tidspunkt 14:30-14:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Tidspunkt 14:45-15:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Tidspunkt 15:00-15:15		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 15:15-15:30		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 15:30-15:45		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 15:45-16:00		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)	1	
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Tidspunkt 16:00-16:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 16:15-16:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 16:30-16:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 16:45-17:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)	1	
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Rød trafikkstrøm skal telles.



E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Telleskjema fv. 2538 Biristrandvegen

Dato	23/11/2021
Område	Fv.2538 Biristrandvegen
Sted (navn / km)	Nordre Myre (9,4 km fra Kalrasten)
Tidspunkt	07:00-09:00
Vær	-2°C. 1m/s vind. Opplett. Snøfritt.
Observatør	

Tidspunkt 07:00-07:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 07:15-07:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 07:30-07:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet		

Tidspunkt 07:45-08:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Tidspunkt 08:00-08:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidrommet.</i>		

Tidspunkt 08:15-08:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidrommet.</i>		

Tidspunkt 08:30-08:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidrommet.</i>		

Tidspunkt 08:45-09:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)	1	
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Rød trafikkstrøm skal telles.



E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Telleskjema fv. 2538 Biristrandvegen

Dato	29/11/2021
Område	Fv.2538 Biristrandvegen
Sted (navn / km)	Nordre Myre (9,4 km fra Kalrasten)
Tidspunkt	14:00-17:00
Vær	-10°C. 0-1 m/s vind. opplett. Snøfritt
Observatør	

Tidspunkt 14:00-14:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)	1	
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Tidspunkt 14:15-14:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet

Tidspunkt 14:30-14:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn	1	

Tidspunkt 14:45-15:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		

Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Tidspunkt 15:00-15:15		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 15:15-15:30		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 15:30-15:45		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 15:45-16:00		
	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Tidspunkt 16:00-16:15	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 16:15-16:30	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 16:30-16:45	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet</i>		

Tidspunkt 16:45-17:00	Gående	Syklende
Barn (6-12)		
Ungdom (13-18)		
Voksen (over 18)		
Voksen som følger ett eller flere små barn		
<i>Ingen gående eller syklende registrert i tidsrommet.</i>		

Rød trafikkstrøm skal telles.



E6 Roterud–Storhove

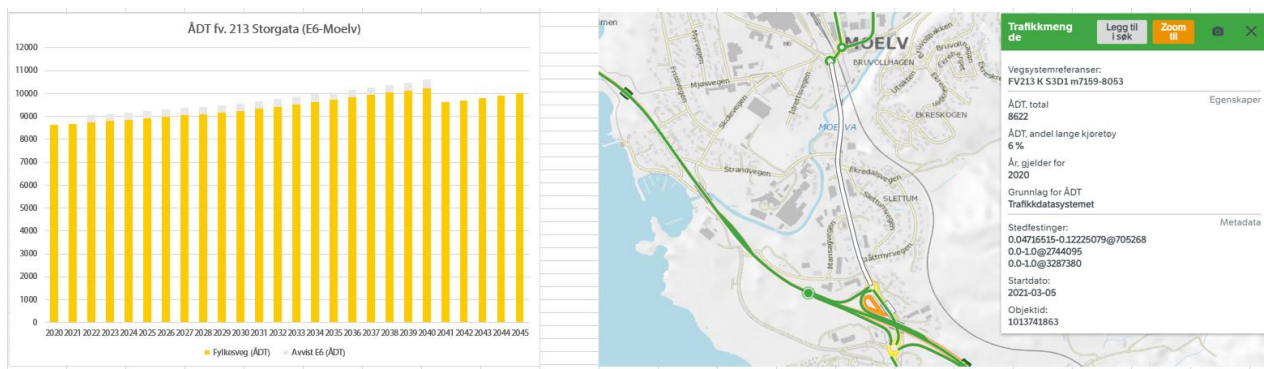
Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Vedlegg 4 Illustrasjon av avvist trafikk på Fv. 213 Øst for Mjøsa (Moelv – Lillehammer)

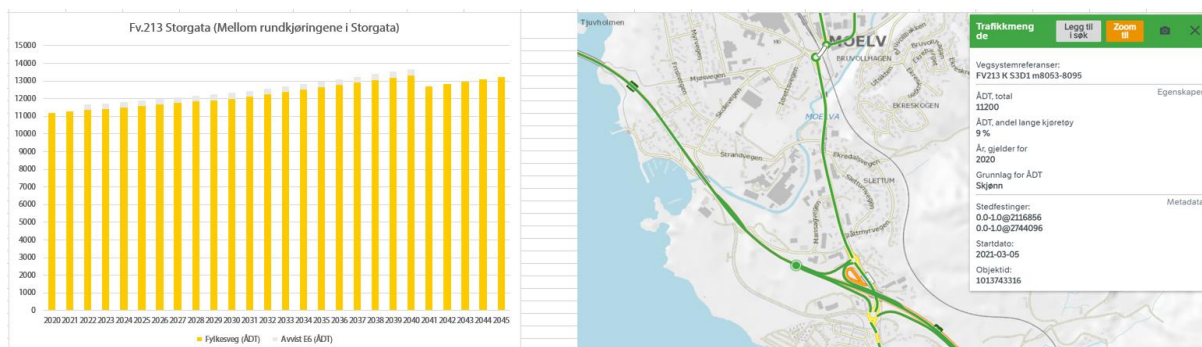
I møte den 12.11.2021 ble det ønsket en illustrasjon som viste hvordan de ca. 300 kjt/døgn som teoretisk blir avvist fra E6 vil påvirke de ulike snittene langs fylkesvegen.

Prosjektet presiserer at dette er illustrasjoner slik at en skal få inntrykk hvor liten den avviste trafikken er i forhold til den mengden trafikk som kjører på strekningen i dag. Det er ikke gjort egne beregninger, men tallmaterialet er sammenstilt fra tilgjengelige kilder og illustrert i stolpediagram.

Tallmateriale for avvist trafikk er hentet fra bompengeproposisjonen, som omtalt i kapittel 3. Eksisterende trafikk på fylkesvegen er hentet fra Nasjonal vegdatabank ved Vegkart. Trafikkøkning er hentet fra grunnprognose «Fremtidens transportbehov – Framskrivninger for person- og godstransport 2018-2050». Det er forutsatt i illustrasjonene at trafikkbildet er som i dag og at den avviste trafikken kjører igjennom hele strekningen på fv. 213, dette er nok en forenkling som viser et «worst case» tilfelle.



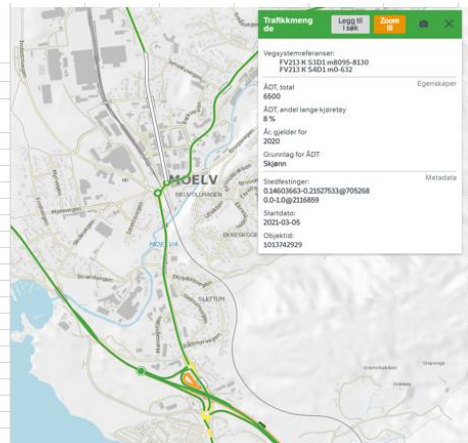
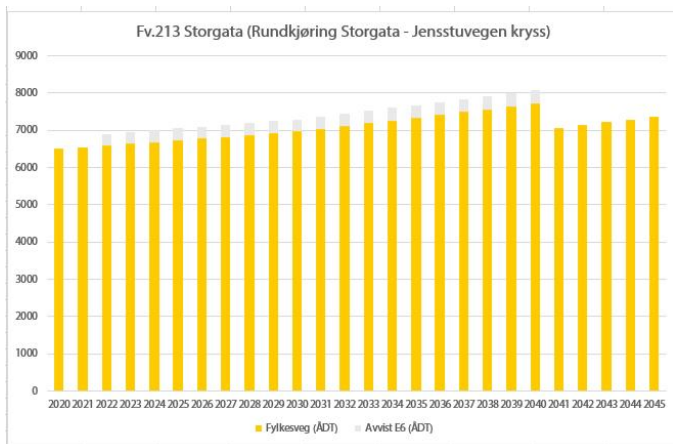
Figur V4.1 – Illustrasjon av avvist trafikk på lenken E6-Moelv



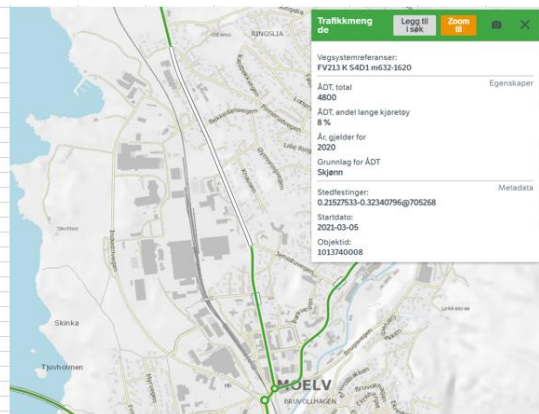
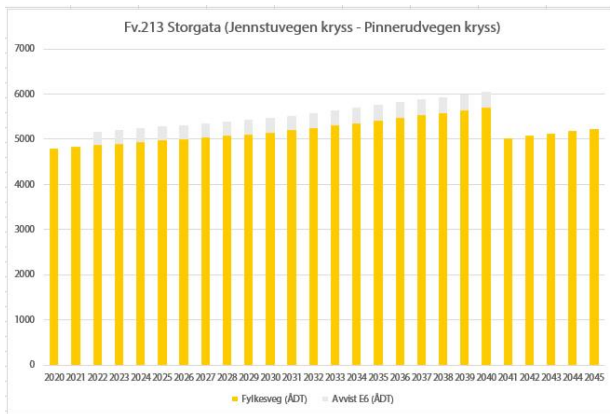
Figur V4.2 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom rundkjøringene i Storgata

E6 Roterud–Storhove

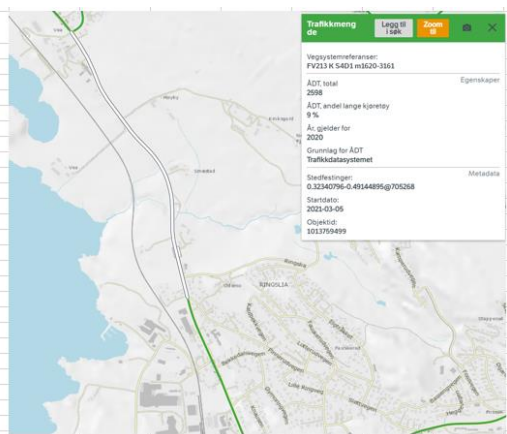
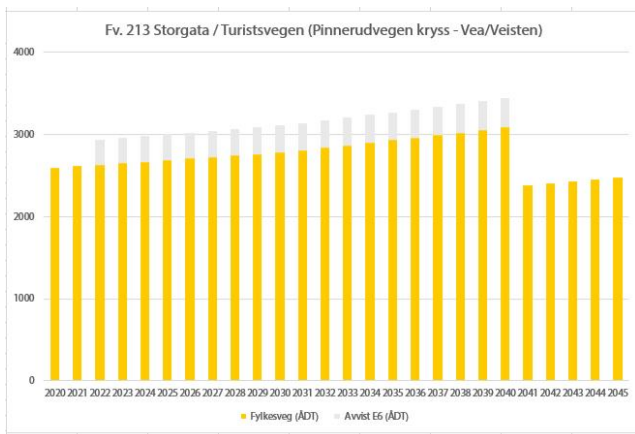
Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet



Figur V4.3 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom rundkjøring Storgata og Jensstuvegen kryss



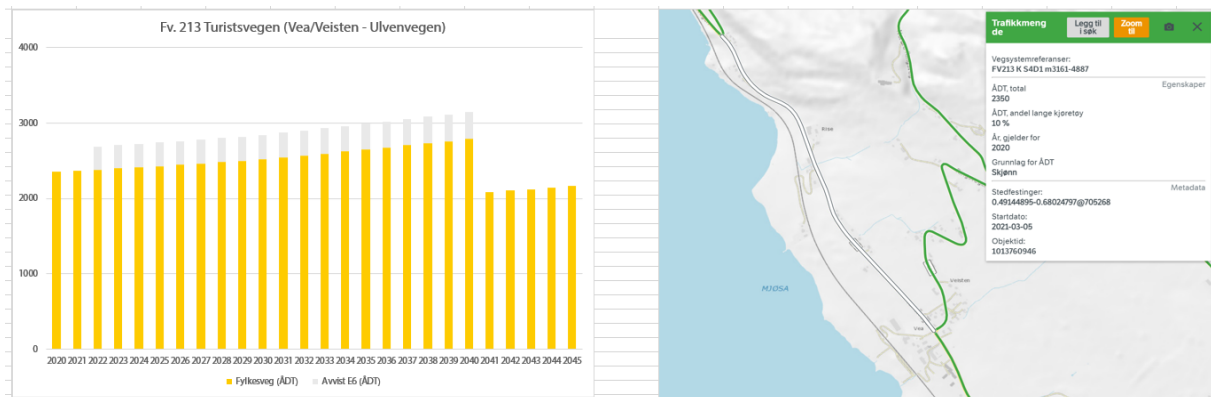
Figur V4.4 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Jennstuvegen kryss og Pinnerudvegen kryss



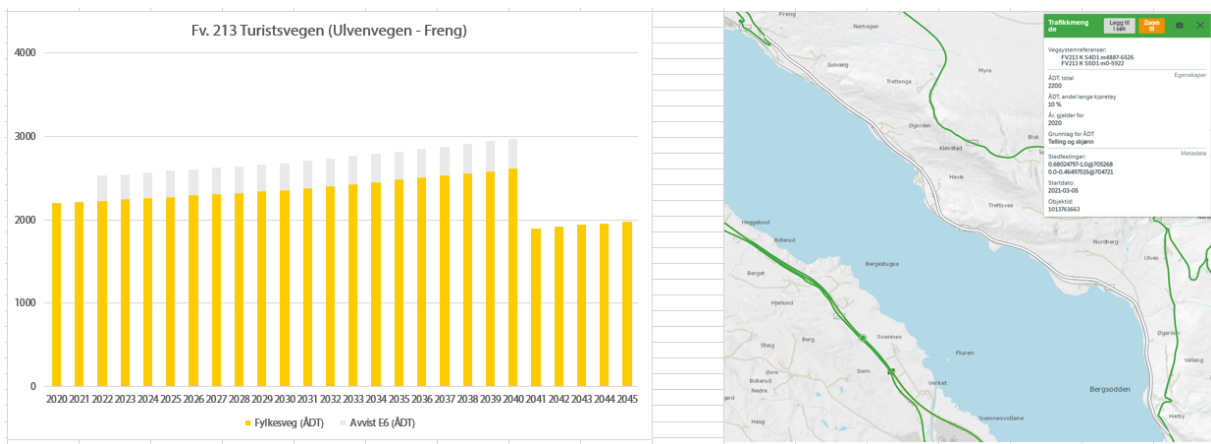
Figur V4.5 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Pinnerudvegen kryss og Veia/Veisten

E6 Roterud–Storhove

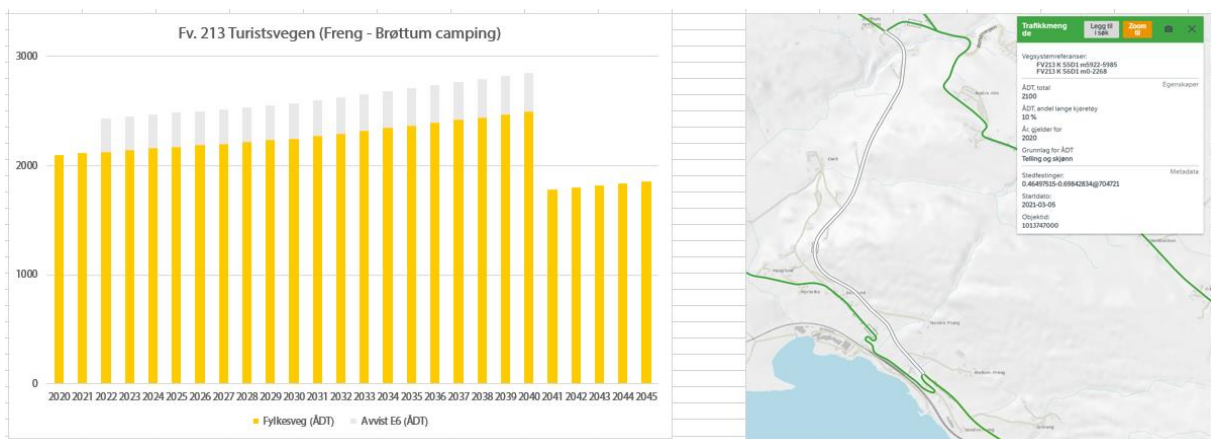
Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet



Figur V4.6 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Veia/Veisten og Ulvenvegen



Figur V4.7 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Ulvenvegen og Freng



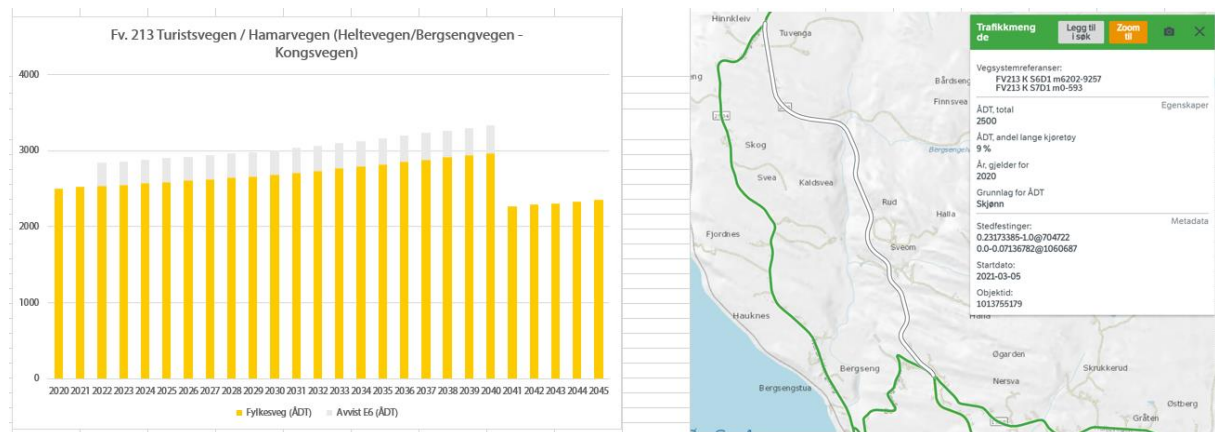
Figur V4.8 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Freng og Brøttum camping

E6 Roterud–Storhove

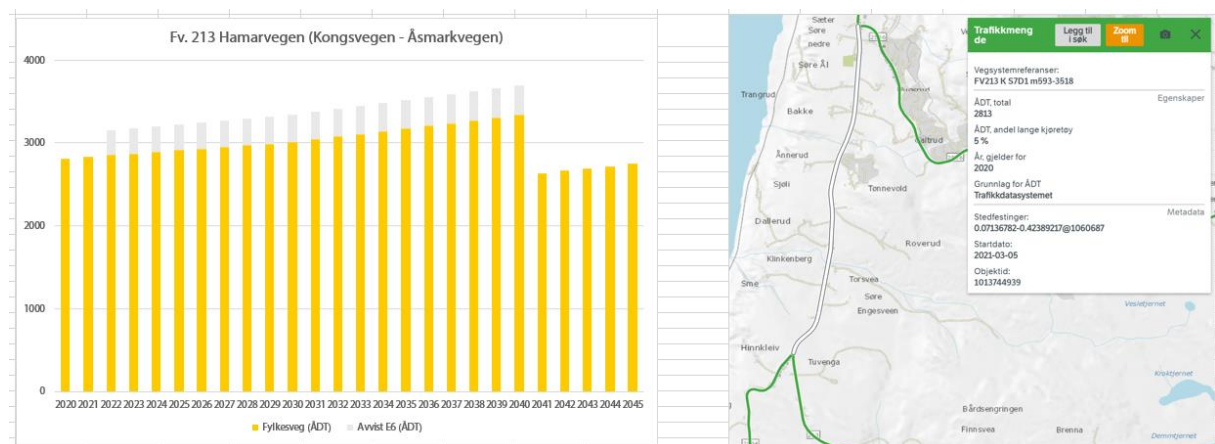
Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet



Figur V4.9 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Brøttum camping og Heltevegen/Bergsengvegen



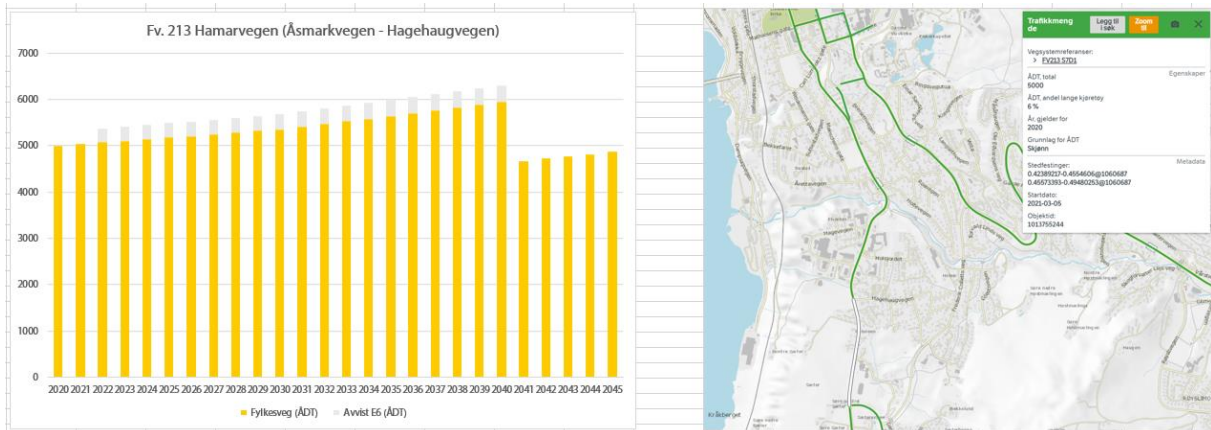
Figur V4.10 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Heltevegen/Bergsengvegen og Kongsvegen



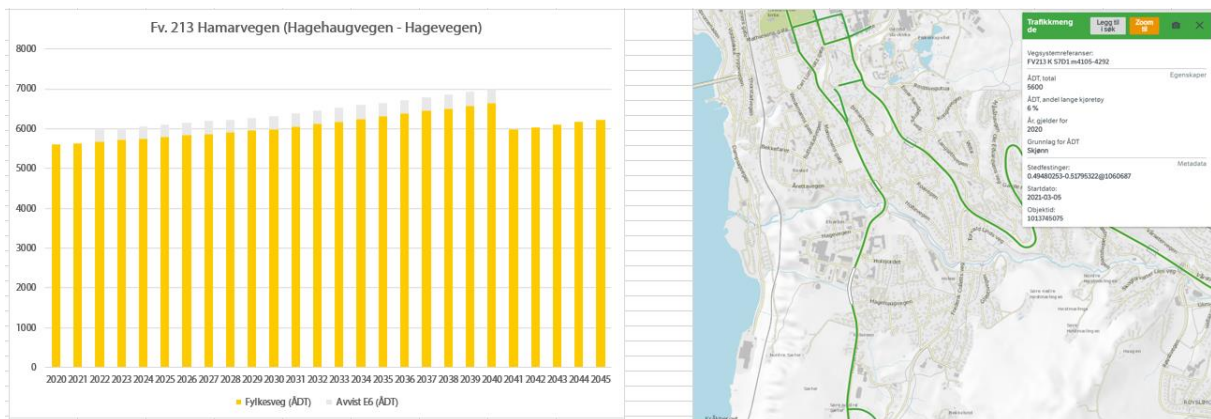
Figur V4.11 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Kongsvegen og Åsmarkvegen

E6 Roterud–Storhove

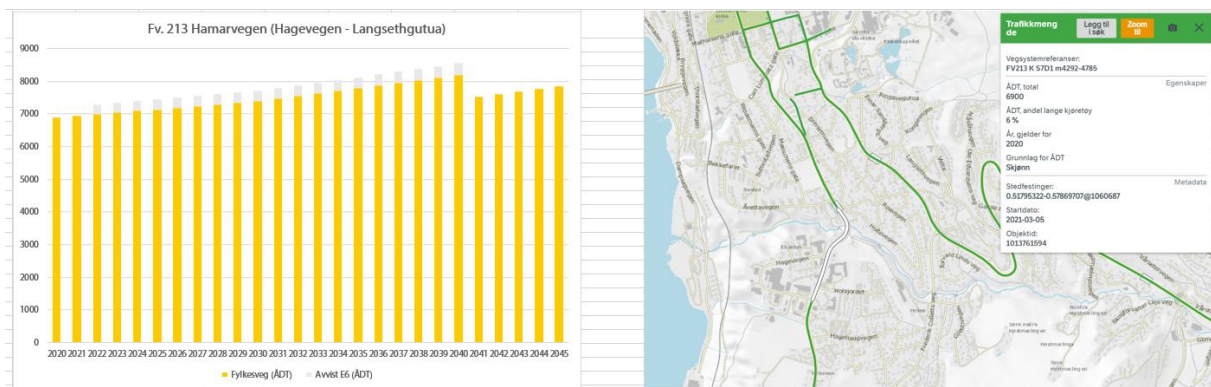
Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet



Figur V4.12 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Åsmarkvegen og Hagehaugvegen



Figur V4.13 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Hagehaugvegen og Hagevegen



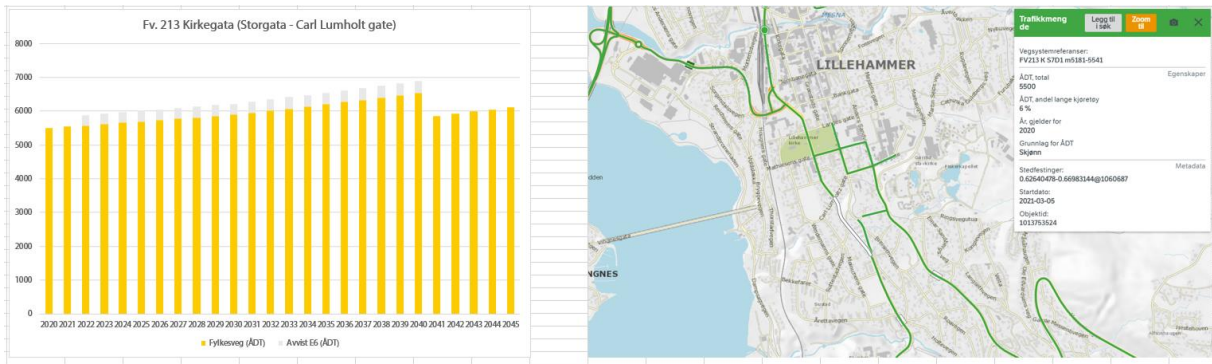
Figur V4.14 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Hagevegen og Langsethgtutua

E6 Roterud–Storhove

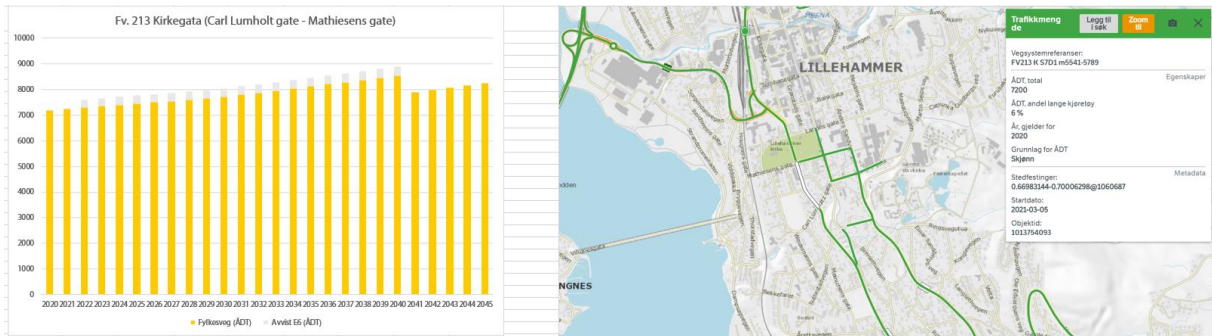
Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet



Figur V4.15 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Langsethgtutua og Storgata2



Figur V4.16 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Storgata og Carl Lumholt gate



Figur V4.17 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Carl Lumholt gate og Mathiesens gate



Figur V4.18 - Illustrasjon av avvist trafikk på lenken mellom Mathiesens gate og Mesnadalsvegen kryss

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Vedlegg 5 Møtereferat fra møte med SVV, IFK, Gjøvik kommune og Lillehammer kommune

► Dialogmøte sideveisnettet 12.11.2021

Dato: 2021-11-12	Sted: Teams-møte	Tid: 12:00– 14:00		
Møteleder: Christian Trender		Referent: Norconsult Christian Trender		
Virksomhet:	Navn/Init.:	Rolle/Ansvar:	Tilstede:	Kopi:
Lillehammer kommune	Guro Strætkevren		X	
Lillehammer kommune	Gunhild Stugaard		X	
AF	Kristian Nilsplass		X	
AF	Erik Frogner		X	
AF	Jon-Michael Vanebo		X	
NV	Øyvind Vaadal		X	
NV	Kåre Nordsjø		X	
NO	Christian Trender		X	
NV	Bjørn Åmdal		X	
SVV	Randi Sira		X	
Gjøvik kommune	Anna Ekrem		X	
Gjøvik kommune	Ragnhild Hoel		X	
Gjøvik kommune	Lars Engeliø		X	
Innlandet Fylkeskommune	Lars Kristian Dahl		X	
Innlandet fylkeskommune	Stig Floberghagen		X	
Innlandet Fylkeskommune	Annbjerg Backer		X	
Innlandet Fylkeskommune	Kari Sundfør		X	
Statens vegvesen	Tone Tidemann Skappel		X	
Statens vegvesen	Kurt Gjerstad		X	

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Punkt:	Sak:	Frist/Utført:	Ansvar:
7 Agenda	<ul style="list-style-type: none">• Presentasjon av deltakere• Bakgrunn for møtet• Presentasjon av prosjektet (vedlagt):<ul style="list-style-type: none">○ Trafikkgrunnlag○ Trafikale virkninger i anleggs og driftsperioden○ Forslag til tiltak• Diskusjon etter presentasjon		
8 Bakgrunn	<p>Møtet har til hensikt å belyse innsigelser fra Innlandet fylkeskommune (IFK) og Statens vegvesen (SVV), samt vedtakspunkter fra Gjøvik- og Lillehammer kommuner (GK/LK), vedrørende trafikale forhold på sideveisnettet i forbindelse med reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove. I møtet presenterer prosjektet resultat fra supplerende utredninger, samt forslag til tiltak.</p> <p>Som underlag til møtet sendte prosjektet ut et notat (<i>NOTA-plp-030 E6 Roterud – Storhove svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredninger for sideveisnettet</i>) den 03.11.2021.</p>		
9 Presisering av IFKs innsigelse	<p>IFK orienterer om at Fylkesutvalget har «fremmet innsigelse» knyttet til at det må etableres GS-vei på 2538 og spør om det er tydelig kommunisert.</p> <p>Prosjektet svarer at vi er kjent med vedtaket, men at konklusjonen er utydelig fremstilt i oversendt vedtak.</p> <p>IFK vil utarbeide et brev som tydeliggjør innsigelsen og grunnlaget.</p> <p><i>Etterskrift: Prosjektet mottok rettet saksprotokoll fra IFK den 15.11.2021.</i></p>		
10 Bakgrunn for innsigelsene	<p>SVV presiserer at bompengeproposisjonen ikke fritar utbygger for utredningsplikt etter plan- og bygningsloven. Det er derfor mer riktig å bruke nye tall som ligger i NVDB.</p> <p>IFK – kommenterer også at plan- og bygningslovens krav til utredning ligger til grunn for innsigelsen. Det erkjennes at det er uklart hva som skal utredes i forbindelse med denne reguleringsplanen, og hva hører hjemme i andre parseller.</p> <p><i>Etterskrift: Utredningen er gjort i eget notat som er sendt over. Det er brukt tall fra NVDB år 2020 i justerte prognoser/vurderinger.</i></p>		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Punkt:	Sak:	Frist/Utført:	Ansvar:
11 Fv. 213 Turistvegen	<p>SVV stiller spørsmål rundt utflating av trafikkvekst etter 2031, og om det burde gjøres en tilsvarende prognosering for Turistveien. SVV mener det er grunn til å tro at veksten vil kunne bli en del lekkasje på Fv. 213, og stiller spørsmål om man også burde se på flere snitt langs denne veien.</p> <p><i>Etterskrift: Illustrasjon av dette er vist som vedlegg i notatet.</i></p> <p>IFK påpeker at man bør se prognoser for avvist trafikk i sammenheng med hva som er registrert av avvising fra E6 Kolomoen – Moelv.</p>		
12 Fv. 2538 Birstrandvegen	<p>IFK fremmer ønske om supplerende vurderinger knyttet til potensial for gående og syklende, da man tror at flere vil gå/sykle dersom det etableres et tilbud, og at tellinger fra nå-situasjonen ikke nødvendigvis er representative.</p> <p><i>Etterskrift: Dette er vurdert i eget vedlegg i oversendt notat.</i></p> <p>IFK ønsker også at vurderingene suppleres for Biri sentrum.</p> <p><i>Etterskrift: Prosjektet har vurdert hele strekningen fra hvor gang- og sykkelveg avsluttes ved Biri i dag til hvor den starter igjen ved Vingrom.</i></p> <p>Prosjektet har blant annet brukt skolevei som kriterier for tiltak.</p> <p>Med bakgrunn i det har man vurdert at oppgraderte busstopp er riktig tiltak i Gjøvik, samt at det i Vingrom etableres sammenhengende GS til og fra skolen.</p> <p>IFK stiller spørsmål ved om man burde vurdert 4 km og ikke 2 km mht. skoleskyss. Gjøvik kommune stiller spørsmål om det ville vært krav om langsgående g/s-vei dersom fylkesvei 2538 skulle bygges ny i dag.</p> <p><i>Etterskrift: Forholdene er omtalt i notatet.</i></p>		
Fv. 253 Jørstadmovegen	<p>SVV spør om det er vurdert g/s-vei slik mange beboere har spilt inn. Prosjektet svarer at en har vurdert at det beste alternativet er å flytte anleggstrafikken bort fra området.</p>		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnett

Punkt:	Sak:	Frist/Utført:	Ansvar:
	<p>Prosjektet sier at blant annet sti til Kastrudvegen kan benyttes på resterende del av strekningen som et alternativ for myke trafikanter.</p> <p>IFK anbefaler at tiltak langs Jørstadmogvegen beskrives nærmere inn mot neste høring.</p> <p><i>Etterskrift: Forholdene er omtalt i notatet. På generelt grunnlag utløser en ikke noen behov på Trossethstranda da anleggstrafikken er ledet utenom området.</i></p>		
Følsomhetsberegninger	<p>IFK ønsker at det gjennomføres følsomhetsberegninger for å identifisere usikkerhet i beregningene.</p> <p>Følsomhetsberegningen bør også ha i seg avsviningseffekt ved redusert hastighet i anleggsfase.</p> <p>Prosjektet orienterte om planlagt anleggsgjennomføring, og at man forventer at E6 vil være den foretrukne ferdssveien også i anleggsperioden.</p> <p><i>Etterskrift: Som omtalt i notatet planlegges anleggsgjennomføringen på en slik måte at E6 vil være den foretrukne veien, den planlegges generelt for 70 km/t.</i></p>		
Nasjonale sykkelveier	<p>IFK spør om man for eksempel har vurdert nasjonale sykkelveier og transportsyklister.</p> <p>Prosjektet viser til notatet, og at man anser det helhetlige tilbudet for gående og syklende å være ivaretatt via eksisterende veier og g/s-veier.</p> <p><i>Etterskrift: Prosjektet ser ikke at forholdet til nasjonale sykkelveier påvirkes av tiltaket.</i></p>		
Trafikkreduserende tiltak	<p>Gjøvik kommune stiller spørsmål vedrørende bompengeproposisjonen og at trafikkreduserende tiltak skal vurderes når man ser den faktiske effekten. IFK spør videre om man vil kunne gjøre disse ekstratiltakene dersom de viser seg aktuelle, eller om disse vil utløse behov for regulering.</p>		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Punkt:	Sak:	Frist/Utført:	Ansvar:
	<p>GK – notatet bør si mer om hva som kan gjøres dersom det viser seg behov for tiltak senere og hvordan man ser for seg prosessen rundt det.</p> <p><i>Etterskrift: Forholdene er svart ut i bompengeproposisjonen. Det er vurdert at trafikkreduserende tiltak kan etableres uten en egen reguleringsplan.</i></p>		
Øvrige punkter	<p>SVV – viser til tiltak og henvisning til faseplaner. SVVs holdning er at tiltal identifiseres og konkluderes nå. Når vil tiltakene gjennomføres? Når og hvor?</p> <p>Prosjektet – arbeidsvarsling, endelige faseplaner og mindre tiltak i sammenheng med dette er ikke enda avklart da vi fremdeles er i en tidlig fase og derfor vil samarbeidet med veieier i neste fase være viktig (arbeidsvarsling).</p> <p>Prosjektet mener det ikke er en riktig fase å gå for detaljert inn på arbeidsvarsling nå, men at dette vil løses i kommende faser i tett samarbeid med SVV og veieiere.</p> <p>SVV ber prosjektet vurdere avslutninger av GS veier og at slike avslutninger vurderes så de blir gode og trafikksikre.</p> <p><i>Etterskrift: Prosjektet vil bygge gang- og sykkelveger slik at de blir gode og ivaretar trafikksikkerheten.</i></p> <p>SVV – skolene bør varsles dersom E6 likevel stenges og fylkesveg brukes omkjøringsvei. Dette bør inngå i arbeidsvarslingsplanen.</p> <p><i>Etterskrift: Dette vil innarbeides og hensyntatt.</i></p> <p>SVV – viser til TS inspeksjonen og henvisning til bussholdeplass ved Biristrand og spør om det skal gjøres noe med den.</p> <p>Prosjektet sier det først og fremst er der hvor det ikke er plass man vil gjøre tiltak. Prosjektet ser nærmere på denne.</p>		

E6 Roterud–Storhove

Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet

Vedlegg 6 Trafikksikkerhetsvurdering eksisterende fylkesveg fv. 2538

**TRAFIKKSIKKERHETSINSPEKSJON FOR
FV2538 - BIRISTRANDVEGEN PÅ STREKNINGEN
BIRI - VINGROM**



20.10.2021

1 Innledning

Trafikksikkerhetsinspeksjonen er bestilt av AF Gruppen ved Jon-Michael Vanebo for Nye Veier AS. Følgende parter har vært med i prosessen:

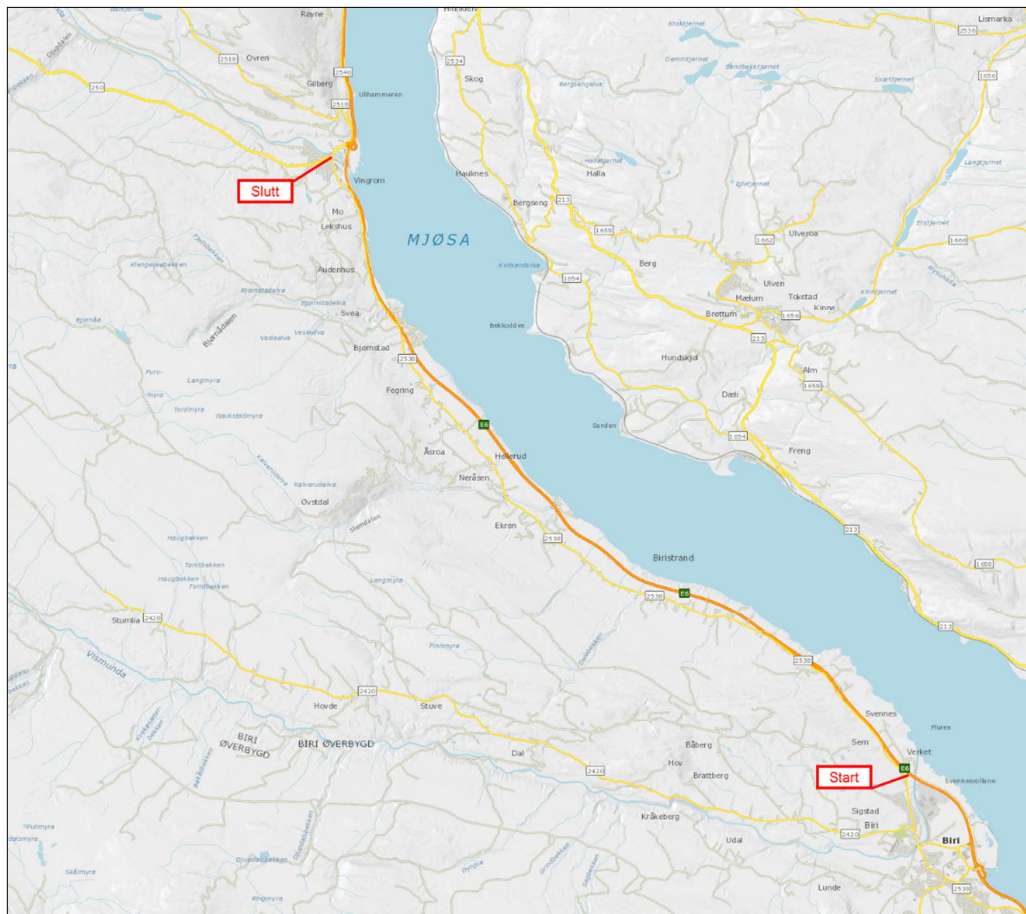
Tabell 1: Deltakere i inspeksjonen.

<i>Prosjekteier</i>	
Jon-Michael Vanebo	AF Gruppen AS
Øyvind Vaadal	Nye Veier AS
<i>TS-inspeksjonsgruppe</i>	
Kenneth Hansen	Inspeksjonsleder, Sweco Norge AS
Stine F. Mørk	TS-inspektør, Sweco Norge AS
Ketil Flagstad	Prosjektleder, Sweco Norge AS

Trafikksikkerhetsinspeksjonen ble gjennomført 9. september inneværende år. Strekningen ble på forhånd gjennomgått digitalt ved hjelp av NVDB, kartgrunnlag, flyfoto, gatebilder (Google.no) og vegbilder (vegvesen.no)

2 Inspeksjonsobjekt

Trafikksikkerhetsinspeksjonen ble gjennomført langs fylkesveg 2538 på strekningen fra Biri, der dagens GS-veg slutter, til Vingrom, ved kryss med Torpavegen. Strekningen er fordelt på Gjøvik og Lillehammer kommune i Innlandet fylke. Se kartet nedenfor.



Figur 1: Oversikt over inspeksjonsobjektet. Kartkilde:www.vegvesen.no

Strekningen er ca. 14 km lang. Fartsgrensen varierer mellom 40, 50 og 60 km/t. Ut fra nasjonal vegdatabank (NVDB/Vegkart) er trafikkmengden ca. 1000 kjt/døgn sør for Åsrovegen og 800 kjt/døgn nord for Åsrovegen. Disse tallene gjelder for 2020. I inspeksjonen er det lagt til grunn trafikkmengde for år 2040. AF Gruppen AS/Nye Veier AS har utarbeidet prognose for fremtidig årlig trafikk, se figur 2 og figur 3.

ÅDT fv. 2538, sør for Åsrovegen			
År	Fylkesveg (ÅDT)	Avvist E6 (ÅDT)	Total ÅDT
2020	1000		1000
2021	1010		1010
2022	1020		1348
2023	1030		1362
2024	1041		1377
2025	1051	339	1390
2026	1062	343	1404
2027	1072	346	1418
2028	1083	350	1432
2029	1094	353	1447
2030	1105	357	1461
2031	1105	360	1465
2032	1105	364	1469
2033	1105	367	1472
2034	1105	371	1476
2035	1105	375	1480
2036	1105	379	1484
2037	1105	382	1487
2038	1105	386	1491
2039	1105	390	1495
2040	1105	394	1499
2041	1105		1105
2042	1105		1105
2043	1105		1105
2044	1105		1105
2045	1105		1105

Figur 2: Trafikkprognose fv2538, sør for Åsrovegen. (AF-gruppen AS/Nye Veier AS)

ÅDT fv. 2538, nord for Åsrovegen			
År	Fylkesveg (ÅDT)	Avvist E6 (ÅDT)	Total ÅDT
2020	800		800
2021	809		809
2022	818		1146
2023	827		1159
2024	836		1172
2025	845	339	1184
2026	854	343	1197
2027	864	346	1210
2028	873	350	1223
2029	883	353	1236
2030	892	357	1249
2031	892	360	1252
2032	892	364	1256
2033	892	367	1259
2034	892	371	1263
2035	892	375	1267
2036	892	379	1271
2037	892	382	1274
2038	892	386	1278
2039	892	390	1282
2040	892	394	1286
2041	892		892
2042	892		892
2043	892		892
2044	892		892
2045	892		892

Figur 3: Trafikkprognose fv2538, nord for Åsrovegen. (AF-Gruppen AS/Nye Veier AS)

For 2040 blir trafikkmengden da 1499 kjt/døgn sør for Åsrovegen og 1286 kjt/døgn nord for Åsrovegen. Revisjonsgruppen kjenner ikke til antall gående og syklende på strekningen, da det ikke finnes tilsvarende statistikk for dette.

Gang- og sykkelveg er etablert på det midtre partiet rundt Biristrand skole. En strekning på ca. 4,1 km. Det er fortau på venstre side siste 200 meter mot Torpavegen. Ellers er det ikke egne løsninger for gående og syklende. Det er en skole langs strekningen, Biristrand skole, som skal legges ned i 2023. Elevene herfra vil flyttes til skole på Biri. Elever langs strekningen i Lillehammer kommune hører til skole på Vingrom.

Tabell 1 gir en oppsummering av fartsgrense, trafikkmengde, sikkerhetsavstand og sikt for de forskjellige delstrekningene.

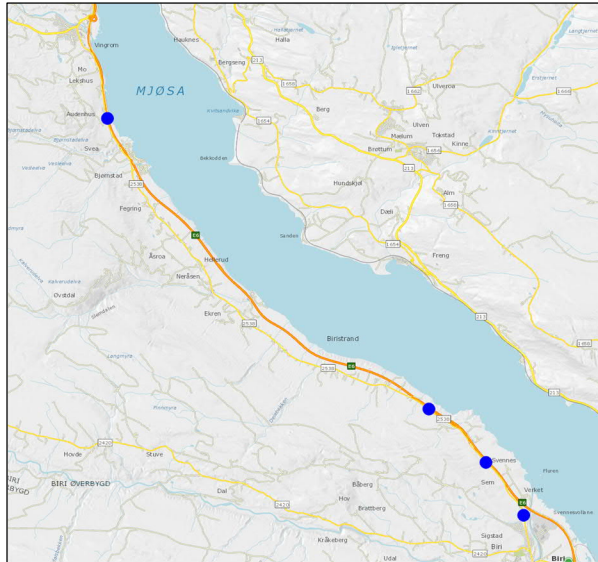
Fra	Til	ÅDT (2040)	Fartsgrense	Sikkerhetsavstand	Stoppesikt Ls (m)	Sikt avkjørsel	Sikt kryss
900	8293	1499	60 km/t	3 m	60 m	4xLs	6x1,2Ls
8293	9066	1499	50 km/t	2,5 m	45 m	4xLs	6x1,2Ls
9066	9281	1499	60 km/t	3 m	60 m	4xLs	6x1,2Ls
Åsrovegen							
9281	12280	1286	60 km/t	3 m	60 m	4xLs	6x1,2Ls
Kommunegrense							
0	2152	1286	60 km/t	3 m	60 m	4xLs	6x1,2Ls
2152	2510	1286	40 km/t	2,5 m	30 m	3xLs	4x1,2Ls

Tabell 1: Oversikt over parametre

Ulykker

Det er registrert 4 personskadeulykker de siste 10 årene, se figur 4. Av disse er tre ulykker registrert som påkjørsel bakfra. Den siste er registrert som utforkjøringsulykke. Skadegrad er ikke lenger tilgjengelig i vegkart, så vi kjenner ikke til hvor alvorlige ulykkene har vært. Det er ikke registrert ulykker med gående eller syklende de siste 10 årene.

Et ulykkessted defineres i Statens vegvesens håndbok V723 - Analyse av ulykkessteder, som et punkt eller en strekning hvor det er registrert et minimum antall ulykker i løpet av et visst antall år. Et ulykkespunkt defineres som minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 m. Er det minst 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km, defineres dette som en ulykkesstrekning. Ut fra dette er fylkesveg 2538 fra Biri til Vingrom ikke definert som ulykkessted.



Figur 4: Registrerte ulykker siste 10 år. (NVDB, vegkart.no)

3 Grunnlagsdata

3.1 Kravdokumenter/håndbøker

Tabellen nedenfor viser en oversikt over de viktigste kravdokumenter og håndbøker som er lagt til grunn ved inspeksjonen.

<i>Håndbøker</i>	
Håndbok	Produksjon
N100 Veg- og gateutforming	Statens vegvesen, 2021
N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr	Statens vegvesen, 2021
V120 Premisser for geometrisk utforming av vegger	Statens vegvesen, 2019
V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss	Statens vegvesen, 2013
V122 Sykkelhåndboka	Statens vegvesen, 2013
V127 Kryssingssteder for gående	Statens vegvesen, 2017
V129 Universell utforming av vegger og gater	Statens vegvesen, 2011
V160 Vegrekkverk og andre trafikksikkerhetstiltak	Statens vegvesen, 2016
N300 Trafikkskilt	Statens vegvesen, 2012-2021
N302 Vegoppmerking	Statens vegvesen, 2021
R310 Trafikksikkerhetsutstyr	Statens vegvesen, 2011
V720 Trafikksikkerhetsrevisjoner og -inspeksjoner	Statens vegvesen, 2019
Standard for drift og vedlikehold av fylkesveger	Innlandet fylkeskommune, 2021

Tabell 2: Grunnlagsdokumenter

3.2 Begrepsavklaring

En trafiksikkerhetsinspeksjon er definert som en systematisk og uavhengig granskning av trafiksikkerhetsforhold langs ny eller eksisterende vei. Målet er at uheldige løsninger, feil og mangler rettes opp.

Som **avvik** menes mangel på oppfyllelse av spesifiserte brukskrav, dvs. mangel på oppfyllelse av veinormalenes krav, eller andre lovfestede eller vedtatte krav, som vil kunne få vesentlige konsekvenser for trafiksikkerheten. I trafiksikkerhetsrevisjonen er det også påpekt avvik fra veinormalene som ikke nødvendigvis har vesentlige konsekvenser for trafiksikkerheten.

Som **feil** menes manglende oppfyllelse av et tilsiktet brukskrav eller en rimelig forventning, innbefattet det som gjelder sikkerhet. Feil er mangel på samsvar med tiltenkt bruk. Dette innebærer for eksempel at et veianlegg som er i samsvar med veinormalene og derfor ikke har avvik, likevel kan ha feil hvis det ikke fullt ut tilfredsstillende brukernes behov.

Som **merknad** menes forhold som kan dokumenteres er uheldig med hensyn på trafiksikkerhet, for eksempel faglig sett dårlige løsninger eller valg, men som ikke er i strid med gjeldende normaler og retningslinjer. Ny kunnskap og erfaring som har kommet til etter at normalene ble skrevet, bør man kunne ta hensyn til. Normalens krav eller anbefalinger er heller ikke nødvendigvis alltid optimale med hensyn til trafiksikkerhet.

4 Inspeksjonens resultater og anbefaling

Inspeksjonen ble gjennomført ved at inspeksjonsgruppa gikk/kjørte hele strekningen fra Biri til Vingrom. Underveis ble det foretatt en visuell vurdering av de ulike løsningene og kontrollmålinger av lengder, bredder og høyder. Alle funn ble notert og tatt bilde av for presentasjon i rapporten. Tabellene nedenfor viser alle registrerte funn.

Det ble påpekt en rekke forhold som bør utbedres. De viktigste og mest gjentakende funnene er oppsummert nedenfor.

Det er relativt mange påkjørselsfarlige trestolper som ligger innenfor sikkerhetssonen.

Trær innenfor sikkerhetssonen er også et gjentakende forhold. En del trær står i fylling og er derfor i sikkerhetssonen, selv om avstanden er over 3 meter.

Mange funn gjelder for bratt helling ved lukking av grøft i avkjørsler, gjerne i kombinasjon med stikkrenne. Slike grøfteskrånninger skal ha en helling på 1:6 iht. håndbok N101.

For rekkverk er det avdekket avvik på rekkverkslengder, rekkverkssender og høyde på rekkverk. Det er deler av rekkverk som er skadet/deformert, samt løs skinne som følge av ødelagt innfesting.



I noen avkjørsler er det for dårlig friskt. Vegetasjonsrydding vil bedre forholdene i de fleste tilfellene.



Store deler av den eksisterende gang- og sykkelvegen har ikke belysning, noe det er krav om. Så langt TS-revisor kjenner til var det også krav til belysning på tidspunktet G/S-vegen ble bygd, men vi kjenner ikke til om det er innvilget fravik for dette. Der G/S-vegen avslutter, ved meter 10970, er det etablert belysning av krysningspunktet, men dette er ikke tilfelle der den starter. G/S-vegen helt i starten av det inspiserte området er belyst, men siste lysmast står før G/S-vegen avsluttes, slik at selve krysningspunktet ikke er belyst. Det bør vurderes belysning av krysningspunktene.

Det er standardsprang og et slags systemskifte i G/S-vegen syd for skole ved meter 8450. Her er det satt kantstein på tvers av G/S-vegen, samt at kurvaturen er krapp.



Løsningen ved bussholdeplass ved Biristrand skole er ikke heldig. Her kombineres gang- og sykkeltrafikk med toveis busstrafikk uten noen klare avgrensninger av arealene.



Tilstand på vegdekke er noe varierende, det er stedvis mye sprekker, spesielt den nordre delen. Dette er uheldig særlig for syklister.



Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
1	890V, 2201H, 2226H, 2278H	N101	Trestolpe for belysning innenfor sikkerhetssone. 	Gjøre trestolpe ettergivende, kjerneboring/perforering e.l. Evt. bytte til godkjent lysmast
2	890V, 927H, 2408V, 2620V, 3408V, 4188V, 4289V, 4328V, 4428V, 4789V, 5149H, 5419V, 6050V, 6350V, 6510V, 6640V, 7592H, 10541H, 11423V, 495V, 1013V, 1202V, 1351V	N101	Grøfteavslutning/fylling brattere enn 1:6 ved avkjørsel/landbruksadkomst. 	Grøft/terreng og evt. stikkrenne slakes ut.
3	907H, 3268V, 3448V, 3488V, 4729H, 4969V,	N101	Trestolpe innenfor sikkerhetssone.	Gjøre trestolpe ettergivende, kjerneboring/perforering e.l. Evt. flytte mast/stolpe utenfor sikkerhetssonen.



Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
	10774H, 10814H, 10874H			
4	907V	N100, N300	<p>Holdeplass for buss, feil lengde og vis på kantstein. Skilt 512 feilplassert</p> 	<p>Flytte skilt 512 til holdeplass. Evt. utbedring/oppgradering av holdeplass</p>
5	10600H, 11260H	N101	<p>Bygning/skur/bod ligger innenfor sikkerhetssonen.</p>	<p>Flytte skur/bod ut av sikkerhetssonen. For bygning vurderes rekkverk.</p>

Avvik					
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse		Forslag til tiltak
			 		
6	927H, 1125V, 8918V, 11894V, 1583V	N100	Dårlig sikt i avkjørsel. Dårlig sikt mot GS-veg fra Røstevegen. 		<p>Fjerne sikthindrende vegetasjon i kryss/avkjørsel. Frisikt 4 x 60m forsøkes oppnådd.</p> <p>Ved Røstevegen bør postkassestativ flyttes for å bedre siktforholdene.</p> <p>Ved 1583V skal vegen legges om, noe som vil løse siktproblemet.</p>
7	1027H- 1114H, 4308H- 4400H, 5610H- 5640H, 7471H- 7532H	N101	For høy og bratt skråning (fylling).		Slake ut skråning, evt. sette opp rekkverk.



Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
				
8	1047H, 1435H/V, 1563H/V, 2828V, 5329H/V, 5389H/V, 5549H, 5645H/V, 5830, 5990V, 6630V, 7732H, 7920H, 10600H, 11214H/V, 11540H/V, 12034V	N101	Påkjørseisfarlig stikkrenne/betongrør innenfor sikkerhetssone. 	Forleng/utbedre stikkrenne/betongrør og slake ut terreng.
9	1085H, 1100H, 2228V, 7150H	N101	Trestubber innenfor sikkerhetssone.	Fjerne stubber



Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
			 <p>FV2538 S2D1 m1085 Birivegen</p> <p>Gjøvik Innlandet UTM33: Ø:262044 N: 6767098 +/- 8 m 09-09-2021 11:03:35</p> <p>Stubbe</p>	
10	1650H-1700H	N101	<p>Feil/farlig rekkverksavslutning (for kort nedføring) og fare for utkjøring på E6. For bratt avslutning voll.</p> 	Forleng rekkverk og avslutte dette i voll. Voll slakes ut.
11	1750H, 2228H, 3008H	N101	<p>For lavt rekkverk. Målt høyde OK rekkverk 62 cm. Rekkverket er ujevnt, delvis deformert og/eller løst. Skadd rekkverksende.</p>	Skifte ut rekkverk og rekkverksender som ikke tilfredsstillende krav.



Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
				
12	1827H, 4929H, 5970H-6030H, 7171H	N101	For kort rekkverksforlengelse før og etter faremoment (kulvert). Krav til forlengelse 40m før og 20m etter faremoment. Feil/farlig rekkverksavslutning. 	Koble sammen rekkverk og forleng rekkverk etter kulvert (1827H). Forleng rekkverk og ny(e) rekkverksende(r).
13	2554V	R610	Slukrist stikker over asfaltdekke. Ca. 2cm høydeforskjell. Krav maks 1cm. Kan være farlig for syklistene.	Senke slukrist



Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
			 <p>FV2538 S2D1 m2554 Birivegen</p> <p>Gjøvik Innlandet UTM33: Ø:261120 N: 6768222 +/- 12 m 09-09-2021 12:04:47</p> <p>Kumlokk 2cm over asfalt</p>	
14	3148V, 8350V, 8540V, 8803V, 8918V, 9293V	N300, N302	<p>Det mangler vikepliktsskilt og oppmerking i Lillebergsvegen, Ekerngutua, Midtekervegen og Røstelvegen. Mangler vikelinje på ny asfalt i Røstesvingen. Vikepliktsskilt i Åsrovegen langt unna kryss og vikelinje.</p> 	<p>Sette opp vikepliktsskilt og merke vikelinje. Flytte vikepliktsskilt.</p>




Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
15	3268H	N300	Holdeplass for buss høyre side, skilt 512 feilplassert. 	Flytte skilt
16	4308H-4400H, 4749H-4769H, 5029H, 5610H-5640H, 5770H-5870H, 7471H-7532H, 9113H, 9800H-9900H	N101	Trær innenfor sikkerhetssone. 	Fjerne trær. Evt. sette opp rekkverk der det gir en mer trafikksikker løsning.
17	5029V, 115V	N101	Kum/sandfang med skjold innenfor sikkerhetssonen. 	Fjerne skjold og legge på justeringsring for å heve slukrist. Justere terreng. Fjerne skjold og slake ut terreng. Evt. montere skrårist.




Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
				
18	5389V	N101	<p>Oppstikkende skiltfundament i sikkerhetssone, avstand 2,7m</p> 	Fylle opp rundt fundament evt. senke fundamentet.
19	6756H-6850H	N101	<p>Åpen kum og trær i sikkerhetssone høyre side. Det er en mur/konstruksjon ved fyllingsfot. Rundballer lagres helt inn til fyllingsfot</p>	Sette opp rekkverk fra avkjørsel til avkjørsel.

Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
				
20	6865H-7070H	N101	Fylling ned mot gårds plass/hage, trær, trestolpe, kum, steiner/portstolper innenfor sikkerhetssonen. 	Sette opp rekkverk fra avkjørsel til avkjørsel.
21	7511V	N101	Det mangler gjerde på topp av støttemur langs GS-veg.	Montere gjerde på topp mur


Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
				
22	8550V	N100	<p>Holdeplass for buss veg skole, det ser ut som buss stopper på samme holdeplass i begge retninger. Utflytende areal med blanding av passasjerer (skolebarn) og buss. Dårlig sikt for buss ved utkjøring i nordgående retning. Uheldig geometri på GS-veg inn mot holdeplass.</p> 	<p>Endre utforming av bussholdeplass. Vurderes mht. nedlegging av skole. Endre geometri for GS-veg</p>
23	10034V	N101	<p>Oppstikkende kum i trafikkskille mellom veg og GS-veg. Stikker opp ca. 25cm.</p>	<p>Slake ut/fylle opp mot kum</p>

Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
				
24	11190H, 11494V, 11974H, 12154V, 95V, 1115V	R310	Skiltoppsett 3" stolper med liten avstand. Skal være minst 1,5m mellom stolpene. 	Bytte til ettergivende skiltstolpe.
25	11894H	N101	Ikke tilstrekkelig plass til deformasjonsbredde. Målt ca. 50cm fra fremkant skinne til betongrekkverk. Det gamle betongrekkverket vil endre stålrekkverkets egenskaper.	Glidestøpe nytt rekkverk. Evt. fjerne betong og stålrekkverk og sette opp nytt. Rekkverket bør forlenges nordover. Det bør vurderes H2-rekkverk.

Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
				
26	430H-455H	N101	<p>For høyt rekkverk, målt til 1,1m til OK skinne. Løs skinne, ødelagt innfesting, se bilde 2 Rekkverket er generelt skadet/deformert</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>	Bytte ut skadet/deformert rekkverk
27	809V	N101	Oppstikkende betongkum i sikkerhetssone.	Mulig å senke kum? Evt. fylle opp rundt kummen.

Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
				
28	1794V	N100	Utflytende avkjørsel. 	Bør strammes opp. Det skal bygges ny fylkesveg i dette området, noe som vil løse punktet.
29	2075H	N100	Utflytende avkjørsel (Loe Rørprodukter). 	Bør strammes opp. Det skal bygges ny fylkesveg i dette området. Er også kommentert i TS-revisjon av E6-planen.


Avvik				
ID	Sted/meter	Avvik fra	Beskrivelse	Forslag til tiltak
30	910, 6810		Store deler av den eksisterende gang- og sykkelvegen har ikke belysning, noe det er krav om. Så langt TS-revisor kjenner til var det også krav til belysning på tidspunktet G/S-vegen ble bygd, men vi kjenner ikke til om det er innvilget fravik for dette. Der G/S-vegen avslutter, ved meter 10970, er det etablert belysning av krysningspunktet, men dette er ikke tilfelle der den starter. G/S-vegen helt i starten av det inspiserte området er belyst, men siste lysmast står før G/S-vegen avsluttes, slik at selve krysningspunktet ikke er belyst.	Bør vurdere belysning av krysningspunktene ved start/slutt av G/S-veg

Feil			
ID	Sted/meter	Beskrivelse	Forslag til tiltak
1	890V	Skader i asfaltdekke på G/S-veg, rør stikker opp over dekket. 	Utbedre asfaltdekke.
2	1888H	Er det behov for dette busstoppet?	Fjerne busstopp.

Feil			
ID	Sted/meter	Beskrivelse	Forslag til tiltak
			
3	7580V, 9579V	Ender av stikkrenne er skrådd, men løse/skadet. Dekkeskader pga. stikkrenne. 	Utbedre stikkrenne
4	8450V	Endring i utforming av GS-veg gir uheldig standardsprang. Tverrgående kantstein.	Bygge om til GS-veg med trafikkdelere, justere kurvatur

Feil			
ID	Sted/met er	Beskrivelse	Forslag til tiltak
			
5	10734V	Skilt 512 (bussholdeplass) skal stå ved taktil merking ikke 3-4m unna. 	Flytte skilt

Merknad			
ID	Sted/met er	Beskrivelse	Forslag til tiltak
1	10034V	<p>Utstikkende krage på støttemur (hjørne) kan være vanskelig å se og derfor en fare for syklister.</p> 	<p>Utstikkende krage/hjørne markeres.</p>
2	775H	<p>Busspassasjerer må vente på skulder mellom kjørebane og rekkverk</p> 	<p>Utvide skulder slik at passasjerene får et venteareal utenfor kjørebanelen.</p>
3	2280-2305	<p>Utflytende kryss, avkjørsler til bolig og parkering uten tilbud til gående og syklende.</p>	<p>Bør forlenge fortausløsning. Flytte avkjørsel til bolig og evt. parkering til Jevnebakken. Evt. kan parkeringsplass ha egen avkjørsel over fortau. Ivareta</p>

Merknad			
ID	Sted/meter	Beskrivelse	Forslag til tiltak
			kryssingspunkt ved Fremstadvegen
4	2355V-2375V	Utflytende areal og ikke noe bestemt mønster. Lang nedsenking av kantstein, som bidrar til kjøring over en stor del av fortauet. 	Fortau og kantstein bør endres slik at trafikantgruppene skilles bedre. Fortau/kantstein bør avsluttes på vanlig måte inn mot kryss. Avkjørsel til parkering/butikk flyttes til Moabakken.
5	Generelt	Tilstand på vegdekke er noe varierende, det er stedvis mye sprekker, spesielt den nordre delen. Dette er uheldig særlig for syklister. 	Vurdere reasfaltering, må ses mot vedlikehold. En bør samtidig se på årsaken til oppsprekking og vurdere behov for tiltak før evt. reasfaltering.

5 Vurdering av trafikksikkerhet for gående og syklende

Det er etablert gang- og sykkelveg fra meter 6810 til 10970, det vil si en strekning på ca. 4,1km. Helt nord mot Vingrom er det fortau de siste 200 meter til kryss med Torpavegen. Både G/S-vegen og fortauet ligger på vestsiden av vegen. For resten av den inspiserte strekningen er det ingen egne løsninger for gående og syklende.

I håndbok N100 er det krav til parallell G/S-veg når ÅDT>1000, og potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn eller strekningen er skoleveg. Kravene i N100 gjelder for ny veg, dvs. nye veger eller gjennomgående utbedring av eksisterende veg. For eksisterende veger har en ikke det samme kravet. Selv om kravet ikke gjelder direkte, kan det gi en indikasjon på når det er behov for egne løsninger for gående og syklende.

Revisjonsgruppen har ikke hatt tilgang til trafikk tall for gående og syklende på strekningen. Under befaringen ble det kun registrert et fåtall gående, ca. 5 personer. Det var noen flere syklende, mellom 10 og 20 syklistene. Befaringen foregikk fra kl. 10:00 til 20:00, dvs. store deler av dagen. Dette indikerer relativt få gående og syklende på strekningen, men gir ikke nødvendigvis et korrekt bilde/antall. Det kan være tilfeldigheter som gjør at det denne dagen var få myke trafikanter. Vi kan heller ikke si om årsaken til få gående er manglende tilrettelegging, eller om det rett og slett ikke er flere som går langs vegen. På strekningen med parallell G/S-veg, observerte vi at flere av syklistene benyttet kjørebane og ikke G/S-vegen. Ut fra observert antall gående og syklende er antallet for lavt til at det kreves G/S-veg ved bygging av ny veg.

Det at strekningen er skoleveg taler tyngre for at det bør vurderes egen løsning for gående og syklende enn antallet gående. Samtidig vil mange barn ha krav på skoleskyss. Slik vi forstår det vil barn fra kommunegrense og sørover til Biri ha skoleskyss. Fra kommunegrense og nordover til Vingrom har elevene ikke krav på skoleskyss. For skolebarn kan det være en tryggere løsning å bli hentet/vente i egen avkjørsel enn å krysse vegen for å komme til evt. G/S-veg.

På vestsiden av vegen er de fleste holdeplassene plassert ved avkjørsler eller med en enkel tilrettelegging. Det er kun to holdeplasser med tilnærmet vegnormalstandard. For holdeplassene på østsiden av vegen er det lite tilrettelagt. En del ligger ved avkjørsler, men ved noen av holdeplassene vil passasjerene måtte vente på smal skulder mellom kjørebane og rekkverk. Dette er uheldig, spesielt vinterstid. Samtidig er det et spørsmål hvor stort passasjergrunnlaget er. Hvis det er behov for disse holdeplassene vil det være gunstig å utvide skulderen lokalt, slik at passasjerene har et venteareal. Dette er ikke en normert løsning i vegnormalene, men vil være en tryggere løsning enn i dag. Slik løsning er også nevnt i V123 Kollektivhåndboka, som en midlertidig løsning på eksisterende veg, f.eks. for skoleskyss, frem til permanent løsning er på plass.

Fylkesvegen brukes som omkjøringsveg ved vegarbeid og evt. hendelser på E6. Det å kombinere E6-trafikk, lokaltrafikk og gang- og sykkeltrafikk på fylkesvegen er uheldig med tanke på trafikksikkerhet. Etter det vi har fått opplyst vil det bli mindre behov for å benytte beredskapsveien når ny E6 åpner, da ny E6 vil få større fleksibilitet til å håndtere

uforutsette hendelser siden den er bredere og ikke har samme behov for stengning ved f.eks. vedlikehold.

Som TS-revisor er det vanskelig å konkludere med at sikkerheten for gående, spesielt barn, er godt nok ivaretatt på strekningen, selv om vegen og trafikkmengden er ganske vanlig for norske fylkesveger. For syklister og da spesielt transport- og treningssyklister virker dagens løsning med blandet trafikk å være ok. En stor andel av disse vil uansett bruke kjørebanelen og ikke en evt. parallell G/S-veg.