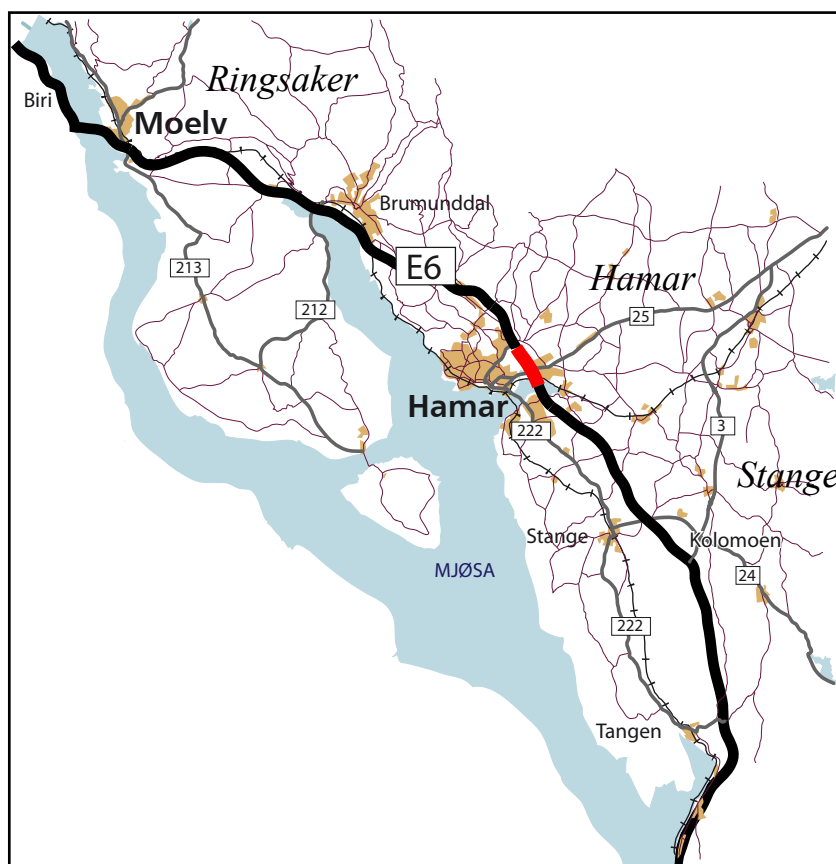




**Statens vegvesen**

## **E6 Stange grense - Ringsaker grense i Hamar kommune**



**Kommunedelplan  
med konsekvensutredning**

**Høringsuttalelser**





# 1. Innkomne uttalelser til kommunedelplan E6 Stange grense – Ringsaker grense i Hamar kommune

## Offentlige instanser

1. Hamar kommune (HK), vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn
2. Hamar kommune, Landbrukssjefen
3. Statens vegvesen
4. Fylkeslandbruksstyret i Hedmark
5. Fylkesmannen i Hedmark (merknader til KU)
6. Fylkesmannen i Hedmark (merknader til KDP)
7. Bergvesenet
8. Jernbaneverket
9. Hedmark fylkeskommune
10. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

## Lag og virksomheter

11. Eidsiva
12. Norges Lastebileier – Forbund, Hedmark og Oppland
13. Norsk Ornitologisk Forening (NOF)
14. Natur og ungdom, Norges naturvernforbund

## Velforeninger og private

20. Felles uttalelse fra berørte grunneiere Åkersvika – Vien.
21. Peder Hørsand Flagstad
22. A.Steen AS
23. Trygve Danielsen
24. Jo Lombnæs
25. Anders Stenberg
26. Åker og Ener velforening v/ Tore Otnæs
27. Monti AS
28. Statsbygg
29. A.M. Alhaug



## 2. Sammendrag av høringsuttalelser og innspill med forslagsstiller (vegvesenet) sine kommentarer

KP = Kommunedelplan KU = Konsekvensutredning

### Offentlige instanser

#### 1. Hamar kommune (HK), vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	<p>a) Hamar kommune vedtok med hjemmel i plan- og bygningsloven å legge forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E6 gjennom Hamar kommune ut til offentlig ettersyn.</p> <p>Hamar formannskap mener at alternativ B ikke kan anbefales.</p>	Ingen	Nei
KP	<p>b) Landbrukssjefen finner det betenkelig at fulldyrket mark skal benyttes som areal for kompensasjonstiltak ut fra de føringer som foreligger for jordvern fra sentralt hold.</p>	<p>Det er lite alternative arealer innenfor reservatet som kan utnyttes for kompensasjon. Vi mener at kompensasjonsarealene er foreslått på de arealene som er minst viktige, nemlig de lavere-liggende arealer som er svært flomutsatt både ved snøsmelting og store nedbørsperioder.</p>	Nei
KP	<p>c) Hamar kommune har i sine tidligere behandlinger av planen og underveis i planprosessen spilt inn kommuneplanens vedtak om en framtidig tursti langs E6 gjennom reservatet sørover til Stange. Dette for å forbinde Åker gård og Utvandrer-museet og som bidrag til å øke nærfriluftsområdene i Hamar øst. Nærhet til reservatet er en ressurs for byen. Planen viser ikke et vegg-tverrsnitt som tilrettelegger for en mulig framkommelighet i fyllingsfoten eller tilrettelegging ved broene. Rådmannen beklager at dette ikke er omtalt og illustrert i planene.</p>	<p>Det er i dag ingen tursti langs E6 på den aktuelle strekningen og Statens vegvesen (SVV) mener at dette derfor ikke er en naturlig del av E6 prosjektet. Dette vil heller ikke være en viktig del av det overordnede gang- og sykkel-vegnettet som er SVVs ansvar. Fylkesmannen har i tidligere sammenhenger uttalt at de ikke ønsker en slik langsgående tursti gjennom reservatet. SVV har imidlertid uttalt at blir Hamar kommune og Fylkesmannen enig om en tursti gjennom reservatet, har ikke SVV noen motforestillinger om at dette tiltaket kan koordineres med E6 utbyggingen. Det er imidlertid usikkert om den kan finansieres</p>	Nei

		<p>som del av E6-prosjektet. For ikke at dette skal skape problemer for planprosessen har SVV derfor kun videreført kommuneplanens forslag i forslag til kommunedelplan for en 4 felts E6.</p>	
KP	<p>d) Rådmannen er fornøyd med at det er tilrettelagt for overgangsmulighet for kollektivtrafikken mellom buss-trafikk på E6 og rv 25. Dette gir Hamar regionen et større tilbud av bl.a. ekspressbussruter. Rådmannen skulle gjerne sette at behovet for infrastruktur, som atkomst for bil, parkering, sykkelparkering, venterom, toalett mm i forbindelse med bussknutepunktet var omtalt i hovedrapporten. Kommunen vil ha en oppgave i å vurdere disse behovene i forbindelse med revisjon av reguleringsplan for Midtstranda.</p>	<p>I forbindelse med planarbeidet ble det vurdert om dette skulle innarbeides i planforslaget. Det ble bl.a. avholdt et møte med Norway Bussekspress, som er en sentral aktør innenfor ekspressbussmarkedet. Selskapet mente at det ikke var behov for omfattende anlegg i tilknytning til eventuelle holdeplasser langs E6. Dette ble også begrunnet med erfaringer fra tilsvarende anlegg at det ofte er uklart hvem har vedlikeholdsansvaret og at det blir buss-selskapene som blir påført kostnadene. Hamar er ikke et sentralt stoppested i regionen slik konsesjonsvilkårene for buss-trafikken er i dag, bl.a. pga at passasjerer fra Oslo ikke kan gå av bussen før nord for Hamar, og sørgående trafikk vil kun stoppe for avstigning. SVV vil kunne vurdere dette mer detaljert i forbindelse med grunnlaget for og reguleringsplanen for krysset.</p>	Nei
KP	<p>e) SVV har ved flere anledninger signalisert at de vil arbeide for å bygge en vakker vei og holde fokus på visuelle kvaliteter. Det er med en viss skuffelse at Rådmannen ikke registrerer disse visjonene i hovedrapporten. Det er ved flere anledninger spilt inn at kryss-utformingen i Åkersvika bør utredes gjennom en designkonkurranse. Dette kunne vært omtalt i hovedrapporten.</p> <p>Det er heller ikke noe ved de tekniske løsninger for broer og vegsider som foreslås i rapporten som forespeiler at vegetitikk vil bli viktig for SVV i den</p>	<p>Hvordan man detaljert utformer et veganlegg fastsettes normalt ikke i en kommunedelplan. SVV er ikke uenig i at utformingen av Åkersvika vegkryss kan og bør fastsettes gjennom en designkonkurranse. Dette er omtalt under kap. 8, "Oppfølging av planen".</p> <p>Når det gjelder eventuelle visjoner for utforming av E6 gjennom våtmarksområdene vil dette bl.a. være en avveining mellom de</p>	Nei

	videre planleggingen. Rådmannen skulle gjerne sett at visjonene for E6 gjennom våtmarksområdene var større	kravene Fylkesmannen måtte stille til veganlegget gjennom naturreservatet og SVV/Hamar kommunes ønske om en visuell utforming. Det er utarbeidet formingsveileder for E6 Gardermoen – Biri. Enkelte forhold som belysning, støy-skjerming, rekkverk er omtalt i rapporten og de foreliggende designmanualer for utforming av E6-prosjektet legger også andre viktige føringer for den videre utformingen. Dette er også en naturlig del av arbeidet gjennom reguleringsplanen med grunnlag i en eventuell dispensasjon og vilkår som Fylkesmannen måtte sette for utbygging gjennom reservatet.	
--	--	---	--

## 2. Hamar kommune, Landbrukssjefen.

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	a) Landbrukssjefen anbefaler utvidelse av dagens veg etter alternativ A gjennom Åkersvika. Alt. A sparer dyrket mark, tar mer hensyn til kulturlandskapet og medfører mindre driftsmessige ulemper enn alt. B.	Dette er i samsvar med Statens vegvesens anbefaling.	Nei
KP	b) Landbrukssjefen mener det er prinsipielt betenkelig å erstatte nedbygde våtmarksarealer med nye våtmarksarealer ved å grave opp dyrket mark. Dette begrunnes ut fra hensynet til jordvernet. Det bør velges annen fastmark, eller erstatte m <sup>2</sup> for m <sup>2</sup> . Han mener norske forhold ikke kan sammenliknes med bl.a. Nederland.	Pga av at det innenfor reservatet ikke er annet areal enn dyrket mark som ikke er i tråd med formålet med reservatet, blir erstatningsarealene dyrket mark. Bl.a. er flommarkskogen som følger Flagstadelvdeltaet en viktig del av reservatet, noe som gjør at det ikke er alternativer til dyrket mark. Forslaget har lagt til grunn areal som ligger innenfor reservatets grenser, og planen foreslår ikke utvidelse av reservatgrensen. Erstatningsarealene er de lavere liggende arealer som blir oversvømmet ved flom og høy vannstand.	Nei

KP	<p>c) Dersom dyrket mark skal graves opp som kompensasjonstiltak foreslår landbrukssjefen at det etableres avbøtende tiltak, som flomsikring av dyrket mark både innenfor og utenfor reservatgrensen, vha en lav voll eller ved å fylle opp de lavere liggende områdene. Dette kan samkjøres i anleggsfasen. Det bør tas høyde for slike muligheter ved detaljplanleggingen basert på kontakt med NVE og grunneierne.</p> <p>Det er også viktig at alle vanningsanlegg og dreneringssystemer blir sikret.</p>	<p>SVV vil i senere og mer detaljerte planfaser kunne vurdere slike tiltak som kan sikre arealer mot oversvømming. Ofte er det overskudd av masser, og slike tiltak kan bidra til at eventuelle overskuddsmasser i Åkersvika blir værende innenfor reservatet. Dette må i så fall samordnes med FM og NVE.</p> <p>Når det gjelder vanningsanlegg og dreneringssystemer vil dette bli registrert og forslag til tiltak planlagt i senere planfaser. Normalt gjøres ikke dette på kommunedelplannivå.</p>	Nei
----	---	---	-----

### 3. Statens vegvesen (SVV)

<i>Sammendrag</i>	<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>	
KP	<p>SVV viser til oversendelse av kommunedelplan med konsekvensutredning for E6 mellom Stange gr. og Ringsaker gr. 14. Januar 2008 samt til søknad om dispensasjon om fredningsforskriftene gjennom Åkersvika naturreservat 5. Mai 2008, sendt Fylkesmannen i Hedmark. Vegvesenet vil i samarbeid med kommunen kommentere innkomne innspill og merknader.</p>	Ingen	Nei

### 4. Fylkeslandbruksstyret i Hedmark

<i>Sammendrag</i>	<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>	
KU	<p>Fylkeslandbruksstyret er kritisk til de store arealbeslagene på strekningen som følge av kompensasjonstiltakene tilknyttet Åkersvika naturreservat. Det legges til grunn at verdien av arealene i randsonen ikke har samme kvalitet som de omkringliggende arealene, og at det derfor kan aksepteres en om-disponering av dyrket mark som kompensasjon for tap av våtmarks-</p>	Det vises til kommentarer gitt til merknadene 1b) og 2b).	Nei



	<p>areal. Fylkeslandbruksstyret forutsetter at det i detaljplanleggingen av veg og kompensasjonstiltak legges stor vekt på en løsning som begrenser tap av dyrket mark.</p> <p>Fylkeslandbruksstyret fremmer innsigelse mot alternativ B. En omlegging av vegen ihht til dette alternativet vil medføre en uheldig fragmentering av jordbruksområdene og legge beslag på ca 115 daa verdifull dyrket mark. Det mener det må være et overordnet mål og begrense omdisponering av dyrket mark så mye som mulig og at de mest arealeffektive løsningene må velges.</p>	<p>SVV tar varsel om innsigelse til alternativ B til etterretning.</p>	
--	---	--	--

### 5. Fylkesmannen i Hedmark (FM) (merknader til KU)

<i>Sammendrag</i>	<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
<p>KU</p>	<p>a) Fylkesmannen mener at utredningsplikten er oppfylt for alle temaområdene på strekningen Kolomoen - Moelv. I forhold til nærmiljø og friluftsliv mener de at utredningsplikten under tvil er oppfylt. Fylkesmannen er ikke enig i den bokstavelige tolkningen av omfangskriteriene i håndbok 140 som legges til grunn for konsekvensutredningen. Dette strider mot overordnede føringer.</p> <p>For utredningstemaet nærmiljø og friluftsliv foreligger det etter FM sitt syn flere feil som kan ha ført til feilaktige konsekvensvurderinger. FM forutsetter at feilene, som omtales videre i pkt. 5 rettes opp før sluttbehandlingen.</p>	<p>Nei</p>
<p>KU</p>	<p>b) I kap. 6.1.1. anføres det at ”Det er restriksjoner på bruk av båt og motorisert ferdsel innenfor reservatet som er stengt i perioden 1. april til 31. mai”. Bruk av motorbåt er forbudt i den aktuelle delen av naturreservatet, mens bruk av robåt er forbudt i april</p>	<p>Nei</p>

	og mai. Annen ferdsel er tillatt hele året.		
KU	c) I kap. 6.1.2 står det at ”Fra Sælid og nordover på en strekning langs Flagstadelva, er det planlagt en hovedtrase for myke trafikanter på øst og vestsiden av elva”. Det aktuelle området antas å ligge delvis innefor Naturreservatet. FM kjenner ikke til at det foreligger konkrete planer eller er søkt om dispensasjon fra verneforskriften for naturreservatet for etablering av en slik ”hovedtrase”.	I henhold til kommuneplanens arealdel for perioden 2005 – 2016 er det avmerket en framtidig trase for turveg fra Sælid gård, langs reservatgrensen til kryss mellom fv 116 og fv 103. Derfra deler traseen seg og følger henholdsvis fv 103 og fv 116 til Flagstadelva og følger elva videre nordover. Deler av traseen er vist som eksisterende og deler som framtidig trase i kpl. Det er ikke beskrevet i KU og kdpl om det er søkt om etablering av turvegen, men at den er planlagt. Ut fra at denne er vist i kpl synes det ikke å være feil slik det er omtalt. Vi mener heller ikke at dette har ført til en feilaktig vurdering av konsekvensene av tiltaket.	Nei
KU	d) Etter det FM kjenner til er det ingen etablerte stier langs Flakstadelva. Alternativ B vil derfor ikke føre til inngrep i eksisterende og eller planlagt stisystem.  Den foreliggende støyutredningen viser at det er liten forskjell på alternativene når det gjelder støyforhold når skjermingstiltak er gjennomført. Alt A fører til at 2 boliger får et støynivå over 65 dba og alt. B 1 bolig. Henholdsvis er det 44 og 54 boliger som er beregnet å få et støynivå mellom 55 og 65 dba. FM har vanskelig for å forstå at den store forskjellen i konsekvenser mellom de to alternativene.	Jfr. kommentarer til ovenfornevnte pkt. I hht gjeldene kommuneplan vil alternativ B ligge i traseen for den planlagte stien i grense til naturreservatet. Over en strekning på ca 1,2 km nord for Vienkrysset er det avmerket i kommuneplanens arealdel at det er en eksisterende tursti. Denne vil bli berørt ved alt. B.  På bakgrunn av at alt. B har inngrep i planlagt stisystem, berører en eksist. ballslette og at det har større ulemper i forhold til støy, om ikke så store, så vurderes konsekvensene å være større ved alt. B, spesielt mellom Åkersvika vegkryss og Vienkrysset.  Vi vurderer heller ikke dette for feil som eventuelt kan ført til feil vurderinger.	Nei
KU	e) Forskjellen på de ulike utbyggingsalternativene er relativt	Ingen	Nei

	liten mhp støy. Utredningen gir tilstrekkelig grunnlag for valg av alternativ. FM tar forbehold om å komme tilbake med uttalelser vedr støy i forbindelse med reguleringsplanbehandlingen av tiltaket.		
KU	f) FM har merket seg de mange forslagene til avbøtende tiltak inn mot temaet naturmiljø, og forutsetter at disse følges opp i reguleringsplanarbeidet og i arbeidet med miljøoppfølgingsprogrammet (MOP).	De konkrete tiltakene som beskrives i planen vil være del av det samlede tiltaket og vil danne grunnlag for videre arbeid.	Nei
KU	g) I forhold til vannmiljø er en del avbøtende tiltak beskrevet i planen. Dette forutsetter FM tas inn i reguleringsplanen og i MOP.	Jfr. kommentarene over.	Nei
KU	h) FM konstaterer at tiltaket vil ha middels til stor negativ konsekvens ved alt. A og stor negativ konsekvens ved valg av alt. B i Åkersvika. KU'en synes på en god måte å synliggjøre de negative konsekvensene tiltaket har for dyrket mark. FM forutsetter at forslag til avbøtende tiltak følges opp i reguleringsplanen og at det legges opp til arealeffektive løsninger.	Jfr. kommentarene over.	Nei

## 6. Fylkesmannen i Hedmark (FM) (merknader til KDP)

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KU	a) FM er enig i KU'en som konkluderer med at alt. A vil medføre en sterkere og tydeligere linje gjennom Flagstadelvdeltaet som vil ha stor negativ landskapsmessig konsekvens. Ved valg av alt. B vil de landskapsmessige ulempene reduseres fordi vegtraseen er forankret i landskapsmessige overgangssonen mellom våtmark og dyrket mark.	Ingen	Nei
KP	b) Etter det FM kjenner til, er det ingen etablerte stier langs Flakstadelva. Alt. B vil derfor ikke føre til inngrep i eksisterende og planlagt	Jfr. kommentar til pkt. 5.d over.	Nei

	<p>stisystem.</p> <p>Den foreliggende støyutredningen viser at det er liten forskjell på alternativene når det gjelder støyforhold når skjermingstiltak er gjennomført. FM har vanskelig for å forstå at den store forskjellen i konsekvenser mellom de to alternativene.</p>		
KU	<p>c) I forhold til vannmiljø er en del avbøtende tiltak beskrevet i planen. Dette forutsetter FM tas inn i reguleringsplanen og i MOP.</p> <p>Erfaringer fra andre våtmarksarealer tilsier at det er en mulighet for at det også i dette deltaområdet kan være forurenset grunn. Før eventuelle tiltak må det foretas undersøkelser som avklarer disse forholdene. Hvis det er forurenset grunn i området må forsvarlig håndtering av disse massene innarbeides i event. detaljplaner.</p>	Ingen	Nei
KU	<p>d) FM påpeker betydningen og viktigheten av å opprettholde Åkersvika naturreservat. De beskriver den historiske opprettelse av reservatet, begrunnelse for reservatet, bla. Pga sine 222 påviste fuglearter, der 16 av Mjøsas fiskearter som gyte- og næringsområde, der tettheten er så stor at man må anta at det er viktig funksjonell rolle i økosystemet. Både alternativ A og B vil resultere i en uheldig nedbygging av reservatet. Spesielt nord for Åkersvika vegkryss vil inngrepene i Flagstadelvdeltaet forsterke de negative virkningene som ble foretatt ved bygging av E6 for snart 40 år siden. Alt. A med en lokalisering sentralt i deltaet vil resultere i betydelige forstyrrelser for rastende og hekkende fugl og redusere bruksområdet for disse. Alt. B er lokalisert i utkanten av reservatet, i overgangssonen til fastmark og forstyrrelsen for rastende</p>	SVV tar til etterretning FMs kommentarer til planforslaget innenfor temaet naturmiljø.	Nei

	<p>og hekkende fugl vil være begrenset. Alt. B vil kunne legge til rette for at Flagstadelvas utløp med sumpskoger og fuktenger kan restaureres.</p> <p>I plandokumentene er det skissert kompensierende tiltak med å gjenskape dammer, fuktenger osv for begge alternativer. Disse tiltakene må eventuelt konkretiseres i en detaljert restaureringsplan.</p>	<p>SVV er forberedt på at de kompensierende tiltakene må detaljeres i forbindelse med reguleringsplanen. Planlegging av tiltakene vil måtte gjøres i samarbeid med FM, kommunene, fagetater og grunneiere.</p>	
KU	<p>e) FM registrerer at det er utarbeidet en egen ROS-analyse for hele prosjektet, samt en separat utredning for Åkersvika. Det er viktig at det i det påfølgende arbeidet blir utarbeidet beredskapsplaner for anleggs- og driftsfasene som ivaretar samfunns-sikkerheten i forhold til dette. Det må framkomme i det videre planarbeidet at slike beredskapsplaner er utarbeidet.</p>	<p>Dette vil være en naturlig del av MOP som utarbeides i neste planfase. Utover dette er det ingen kommentarer til dette.</p>	Nei
KP	<p>f) FM forutsetter at kommunestyrets vedtak utformes slik at det går tydelig fram hvilke bestemmelser og retningslinjer som gjelder innenfor planområdet.</p> <p>De mener også at krav om reguleringsplan kan med fordel komme fram av direkte på plankartet ved at kartet påføres "R". Hele sonen må vises som "båndlagt område" dersom det skal være avslagshjemmel etter PBL for tiltak innenfor sonen.</p> <p>FM legger også til grunn at det er fattet et eget vedtak etter veglovens § 29, 3. ledd om 100 meters byggegrense, slik byggegrensen er hjemlet i vegloven.</p>	<p>Det henvises til hovedrapportens kap. 9.3, 1. avsnitt.</p> <p>SVV har ingen motforestillinger mot at arealplankartet påføres bokstaven "R", med betydningen av krav om at det skal utarbeides reguleringsplan for arealene slik som FM mener.</p> <p>SVV vil at det kreves utarbeidet reguleringsplan for korridoren, jfr. pkt over. Dette skal være en tilstrekkelig beredskap for å håndtere en eventuell uenighet om de enkelte byggesaker i sonen mellom 50 og 100 meter fra E6 fram til området blir regulert for ny utvidet E6. Vegloven har fastlagt at eksisterende byggegrense er 50 meter fra E6.</p>	Ja

	Det må videre framkomme at kommunedelplanen skal gå foran gjeldene arealplaner mht arealbruk innenfor byggegrensene. Unntak gjelder for avvikende byggegrenser i gjeldene reguleringsplan. Dette bør formuleres som en bestemmelse.	Dette skal være ivaretatt gjennom planens utforming. Det er derfor ikke nødvendig å unnta deler av planen fra rettsvirkning slik FM foreslår.	
KP	g) For begge alternativer fremmes det også forslag om utvidelse av rv 25 til 4 felt, samt endring av avkjøring til Midtstranda. FM varslet i 2006 innsigelse til annet forslag til kryss. Dersom alternativet i senere planarbeid bearbeides ytterligere og det bygges mur framfor skråning, kan inngrepet i kantsonen reduseres ytterligere. FM forbeholder seg retten til å fremme innsigelse dersom det fremmes et forslag til reguleringsplan for rundkjøring som påvirke verneverdiene i naturreservatet negativt.	SVV er fornøyd med at FM ikke har opprettholdt sin innsigelse til løsning for avkjøring til Midtstranda. SVV tar FM sin kommentar til etterretning. SVV vil gjennom forslag til reguleringsplan søke etter løsninger som kan redusere inngrepene i naturreservatet ytterligere. Om dette vil skje ved å sette opp en mur, eller om det er andre løsninger ønsker ikke SVV å låse seg til på dette planstadiet.	Nei
KP	<b>h)</b> For tema naturmiljø er det etter FM sin mening vesentlig forskjell mellom alternativene. Alt. A vil medføre et stort arealinngrep i et internasjonalt viktig naturreservat og vil ytterligere bygge ned sentrale deler av ett av de to deltaområdene. Selv med de foreslåtte kompensasjonstiltakene vil det bety en reduksjon av reservatets kvaliteter. <b>FM fremmer innsigelse til dette alternativet.</b> Alt. B vil også medføre inngrep i et internasjonalt viktig naturreservat med nedbygging av reservatets kantsoner. Gjennomføring av kompensasjonstiltakene vil langt på vei kompensere for de kvalitetene som går tapt og vil kunne bidra til å restaurere et våtmarksområde som ble sterkt negativt påvirket ved bygging av E6 for 40 år siden. Da alternativet medfører inngrep i et naturreservat med Ramsarstatus og inngrepet vil påvirke reservatets økologiske status. <b>FM finner å måtte fremme innsigelse også til dette alternativet.</b>	SVV tar til etterretning at FM fremmer innsigelser både til alternativ A og alternativ B. Dette medfører at planen må sendes videre til mekling og eventuelt videre til md for sluttbehandling.	

KP	i) Dersom det skulle gis tillatelse til bygging av en firefelts E6 gjennom reservatet forutsetter FM at det ved detaljplanellingen vil gis anledning til å sette vilkår bl.a. i forhold til overvannshåndtering, lyssetting, skråningsutslag osv.	Ingen	Nei
----	---	-------	-----

## 7. Bergvesenet

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KU	Har ingen merknader til den aktuelle konsekvensutredningen.	Ingen	Nei

## 8. Jernbaneverket

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	a) Jernbaneverket forutsetter at planen ivaretar nødvendige krav til sikker drift og funksjonalitet for områdene som berører jernbaneanlegg. Jernbaneverket skal ha detaljplaner for endelig utforming av slike anlegg framlagt for kontroll og godkjenning.	Ingen	Nei
KP	b) Ny bro over Rørosbanen må bygges med tilsvarende fri høyde fra topp skinne til underkant bru som eksisterende brukryssing.	I de foreliggende planene er det forutsatt at ny bru bygges tilsvarende eksisterende bru. Dette vil bli detaljert i senere detalj- og reguleringsplan for tiltaket.	Nei

## 9. Hedmark fylkeskommune (FK)

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	a) Fylkesrådet (FR) understreker betydningen av bedre framkommelighet og økt trafikksikkerhet på E6. SVV roses for å ha gjennomført en grundig planprosess der kommunen og berørte regionale myndigheter har deltatt og kunnet påvirke planforslaget. FR mener at planforslaget generelt er i samsvar med fylkeskommunens (FK) merknader til planprogrammet og det vedtatte planprogram. Planprosessen	Ingen	Nei

	og planframstilling er i samsvar med plan- og bygningslovens og MDs veileder.		
KP	b) FR forutsetter å kunne tilbake til detaljvurderinger av tiltakene gjennom behandling av reguleringsplaner.	Ingen	Nei
KP	c) FR ber om at forslag til kommunedelplan utarbeides som et eget dokument som består av plankart i m=1:10.000 og med et uttømmende sett av bestemmelser og retningslinjer.	SVV har ingen motforestillinger om at KP etter at den er vedtatt utarbeides som et dokument som består av foreliggende plankart i m=1:10.000 med bestemmelser og retningslinjer.	Nei
KP	d) <i>”Planinnhold - hovedtrase ”:</i> FR støtter SVV og Hamar kommunes anbefalinger om alternativ A. Skal vegen løftes pga flomfare, ber de om at vurderes om at deler kan bygges på søyler.  FR vil ikke fremme innsigelse til et eventuelt valg av alternativ B.  FR støtter forslaget om en generell byggegrense på 100 meter til begge sider av E6. Byggegrensene må vurderes innenfor den enkelte regulering. Det tenkes i denne sammenheng spesielt på Åker gård.	SVV vil ikke anbefale oppbygging av E6 på søyler, bl.a. pga av at dette kan trekke til seg uønskede dyr og fugl som ikke er naturlig i naturreservatet. I tillegg vil dette øke kostnadene ytterligere. Dette er delvis også behandlet i forbindelse med planprogrammet.  Ingen  Ingen	Nei
KP	e) <i>”Planinnhold – Kryssløsninger”:</i> FR mener det er viktig å bruke en enhetlig mal for utforming av kryssområdene. FR støtter planforslagets forslag til kryss og forslag til videre planlegging.	Ingen	Nei
KP	f) <i>”Planinnhold – Støytiltak”:</i> FR ser det som svært viktig å etablere støytiltak langs E6.	Ingen	Nei
KP	g) <i>”Planinnhold – Ekspressbusser og lokale bussruter”:</i> FR støtter tilretteleggelse av busslommer i krysset i Åkersvika.	Ingen	Nei



KP	<p>h) ”Planinnhold – Universiell utforming”:          Det må gis en generell retningslinje som sikrer at planområdet blir tilrettelagt for tilgjengelighet for alle brukergrupper. Dette gjelder spesielt i forbindelse med bygging av buss-holdeplasser og tilgjengelighet til gang- og sykkelvegnettet</p>	<p>Illustrasjonsplanen har tatt hensyn til nødvendige stigningskrav for å tilfredsstillere kravene til universiell utforming.</p>	Nei
KU	<p>i) <i>Kulturminner og kulturmiljø</i>:          Ulemper ved økt støy som påføres viktige kulturminner og kulturlandskap søkes redusert. Støyskjermer må ikke benyttes der de kan skjemme kulturminner og kulturmiljøer.</p>	Ingen	Nei
KU	<p>j) FR vurderer utredningsplikten for tema Kulturminner og kulturmiljø som oppfylt. Det er viktig at undersøkellesplikten foretas tidligst mulig i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanene. Mer detaljerte kommentarer vil bli gitt på reguleringsplannivå.</p>	Ingen	Nei

### 10. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

	<i>Sammendrag</i>	<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	<p>Det er deres vurdering at de allmenne interessene knyttet til vassdraget ivaretas gjennom verneinteressene for naturreservatet med FM som forvaltningsmyndighet. De ser ingen vassdragsteknisk- eller sikkerhetsmessige forhold knyttet til trasevalgene som tilsier anbefaling av et alternativ foran et annet.</p> <p>De forventer at de kan komme med innspill til detaljer på reguleringsplannivå. Aktuelle problemstillinger vil være Flagstadelva i alt B, rv 25 som flomvoll og dimensjonering av kulverter og bruer.</p>	Ingen	Nei



## Lag og virksomheter

### 11. Eidsiva

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	<p>De gjør oppmerksom på sine kabler langs og ved både E6 og rv 25 innenfor planområdet og som kan berøres av tiltaket. De kan ikke se at dette er omhandlet spesielt i planen.</p> <p>Mye av deres el-nett i området vil bli berørt av E6, og de ser gjerne at dette omtales i planen.</p>	<p>SVV har ingen vesentlig merknader til kommentarene. Normalt omhandles ikke dette spesielt på dette plannivået så lenge det ikke er spesielle omfattende forhold som kan være med på å påvirke trasevalg. Behov for eventuelle tiltak er tatt hensyn til i forbindelse med kostnads-overslagene.</p>	Nei

### 12. Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Hedmark og Oppland

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	<p>NLF Hedmark og Oppland anbefaler alternativ A. Dette er en god løsning for tungtransporten. De ønsker at utbyggingen skjer snarest mulig av hensyn til HMS for yrkessjåførene. Det er av avgjørende betydning at vegen blir mer trafiksikker, får bedre framkommelighet, bedre kommunikasjon i innlandet og at vegen får gode miljøtiltak.</p>	Ingen.	Nei

### 13. Norsk Ornitologisk Forening (NOF)

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	<p>a) De beklager at foreningen ikke var med på distribusjonslisten når kdpl ble sendt på høring. De vil også benytte anledningen til å beklage at det vedtatte planprogrammet på en overfladisk måte har forkastet videre utredninger av løsninger øst for naturreservatet og bebyggelsen på Ridabu. Spesielt når en i ettertid ser at momenter som nytt sykehus og kollektivterminal vil kunne være med på å begunstige et østre alternativ. Det beklages sterkt at Åkersvika naturreservat med Ramsarstatus skal gjennomføres av en 4 felts motorvei.</p>	<p>Det beklages at dere ikke var med på distribusjonslisten for utsendelse av planen.</p> <p>Det er ikke planer om ny kollektivterminal som skal erstatte Hamar skyss-stasjon. I planene er det vist vanlige busstopp i tilknytning til krysset i Åkersvika.</p>	Nei

	b) Alt. B er eneste akseptable løsning for trasevalg ut fra et miljøvern-perspektiv. Velges denne, er dette et miljøprosjekt som vil kunne bli lagt merke til utenfor Norges grenser, gjennom at en veg som er anlagt i et viktig våtmarksområde blir fjernet, og deltaet settes tilbake slik det opprinnelig var.	Ingen	Nei
	c) Gjennomføring av de framlagte kompensierende tiltak kreves ferdigstilt samtidig med vegen og det aksepteres ikke at de skal inngå som salderingspost i forhold til finansieringen eller andre forhold.	Det er ingen planer om at disse tiltakene skal være en salderingspost. Årsaken til at dette framstår som en salderingspost i hovedrapporten er at SVV er forpliktet til å vurdere og å se på hvilke muligheter det er til å redusere kostnadene. Blir planen vedtatt med de kompensierende tiltakene er det en klar forutsetning at de skal etableres som del av samme anlegget og være ferdigstilt innen anlegget tas i bruk.	Nei
	d) Sett i sammenheng med helheten i Flagstadelvdeltaet kan løsningen med rv 25 som berører naturreservatet aksepteres dersom helheten i deltaet gjenskapes ved valg av alt. B for E6.	Ingen	Nei

#### 14. Natur og ungdom, Norges naturvernforbund

	<i>Sammendrag</i>	<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KU	a) Utbygging til firefelts veg vil resultere i økt trafikk, noe som igjen vil gi økte klimagassutslipp. Fra 1991 til 2006 har klimagassene økt med 31 % i Hamar kommune.	Det er beregnet utslipp for ny veg, den ligger under de anbefalte grenseverdiene for lokale utslipp. Klimagassutslippene, bl.a. økning i utslipp av CO <sub>2</sub> og NO <sub>x</sub> , er bl.a. avhengig av de totale trafikk-mengdene og kø- og avviklings-situasjonen på E6 . Det er imidlertid ikke automatikk i at det vil være økning i den totale transportmengden pga at det bygges ut for å øke kapasiteten, jfr. også pkt. b) under.	Nei
KU	b) Utbygging av firefelts E6 vil gi konkurransefortrinn til veg, fremfor	Planlegging for utbygging av E6 til 4 felt er fastlagt gjennom NTP	Nei

	<p>bane som er et mer miljøvennlig alternativ. De mener at med ny 4 felts veg vil det være raskere å bruke bilen. Reisetid er avgjørende for folks valg av reisemiddel.</p>	<p>som igjen er vedtatt av Stortinget. Når det gjelder reisetid, så er det riktig at dette kan være avgjørende for valg av transportmiddel. Nå er det så at dette gjelder den totale reisetiden. SVV ønsker også å kunne bidra til Jernbaneverket kan bygge ut dobbeltspor, men det skal en mangedobling av trafikken over jernbanen til for at dette skal kunne påvirke behovet for en eventuell utvidelse av E6.</p>	
KP	<p>c) Trafikkmengdene på E6 i 2005 var på 11.500 – 15.000 kj.t./døgn i Hamar kommune. Det observeres at trafikken på E6 sør for krysset med Åkersvika ligger under det håndbok 017 anbefaler som nedre grense for fire-felts veier. Fortsatt vekst i trafikken er uforenlig med dagens miljøutfordringer. I forslag til ny håndbok 017, slås det fast at kapasitetsproblemer på tofelts veg oppstår først ved ÅDT 15.000 – 20.000 kj.t./døgn.</p>	<p>Ifølge siste utgave av vegnormalene er det krav om 4-feltsveg når ÅDT er over 12 000. Sør for Åkersvika vegkryss vil trafikkmengdene i sammenlikningsåret 2025 være over 12.000 kj.t./døgn. Dette vil også være tilfelle på hele strekningen i Hamar kommune. Allerede i dag har store deler av E6 i Hamar kommune over 12.000 kj.t./døgn. Det er vegklasse S8 som er lagt til grunn for E6-utbygging på hele strekningen fra Dal til Biri. Det er viktig med lik standard, og sprang i standard på en vegstrekningen er ikke å anbefale, bl.a. grunnet trafiksikkerhet.</p>	Nei
KP	<p>d) Utbygging av 4-feltsveg vil gi økt press på arealene nær E6 med hensyn på utbygging.</p>	<p>Det er planmyndighetene i kommunene med bakgrunn i bl.a. rikspolitiske retningslinjer som må styre arealbruken. SVV er enig i at det er uheldig med sterk næringsutvikling nær hovedvegnettet som det påpekes her. Derfor er det lagt opp til min. 100 meters byggrens langs ny utvidet E6. Nå er allerede E6 en gjennomfartsveg og sentral i denne delen av fylket. Forskjellen mellom en 2 felts E6 og 4 felts E6 mhp press for næringsutvikling mener vi ikke vil være så stor.</p>	Nei
	<p>e) Åkersvika naturreservat er et av landets største innlandsdeltaer. Utvidelse av E6 er kategorisert som</p>	<p>Pga at dette er et viktig område er det også foreslått i planen at alle inngrep i reservatet kompenseres</p>	Nei

	<p>”stor negativ verdi”. Formålet med fredningen er å bevare et viktig våtmarksområde med tilhørende plantesamfunn, fugleliv og annet dyreliv som naturlig er knyttet til området. Tap av leveområder er den største trusselen mot det biologiske mangfoldet i verden, der f.eks veibygging stykker opp artenes leveområder som gjør det umulig å leve der.</p> <p>f) Åkersvika er beskyttet av Ramsar-konvensjonen som har som formål å ta vare på de mest verdifulle våtmarkene i verden gjennom lokalt, regionalt og internasjonalt samarbeid for å oppnå bærekraftig utvikling og redde de artene som er avhengig av disse områdene.</p> <p>g) I verneforskriften for Åkersvika står det spesifikt at ”Det ikke må iverksettes tiltak som kan endre de naturgitte forhold, som for eksempel bygging av veier, drenering, tørrlegging osv”. Forvaltningsmyndigheten har ifølge forskriften heller ingen anledning til å gi tillatelse til bygging av veier. Hamar kommune må derfor endre planene om å legge firefelts E6 gjennom naturreservatet.</p>	<p>med nye våtmarksområder. Vil den videre behandlingen slutte seg til SVV sin anbefaling, vil det være større våtmarksarealer etter utbygging enn det er i dag. Dette kan bidra til å øke leveområdene for en del arter.</p> <p>Ingen</p> <p>Behandlingen av planforslaget er avtalt med Fylkesmannen (FM) som er ansvarlig for å oppfylle verneforskriften. I samråd med FM vil Hamar kommune behandle forslag til kommunedelplan for utvidelse av E6, men kommunens vedtak vil først være rettskraftig når det foreligger en dispensasjon fra fredningsforskriften for en løsning, jfr. bl.a. kap. 3.1 i forslag til kommunedelplan og pkt. 5.4 i fastsatt planprogram.</p>	
KU	<p>h) Arealbeslag som følge av eventuelle etableringer langs motorveien er uakseptabelt.</p>	<p>Det etableres en kompakt 4-felts veg med sikkerhetssoner. Dette er nødvendig for å få en sikker veg. Inngrepet i dyrka mark forsøkes holdt på et så lavt nivå som mulig. Når det gjelder eventuelle arealinngrep som skyldes nyetableringer langs motorvegen er SVV på lik linje med Natur og Ungdom bekymret for det. Dette søkes redusert bl.a. ved å sette byggegrensene til min. 100 meter og med en restriktiv arealpolitikk i tilknytning til kryssende. Jfr. også pkt. d) over.</p>	Nei

KP	j) De ønsker at det skal etableres midtdeler og utbedret sideterrang og at dette også må utredes som et alternativ.	Det er gjennom prosessen med planprogram, fastsatt at det skal utredes en veg etter standardklasse S8. Det vil si en 19 m bred firefelts veg. Det ble ikke fastsatt at det skal utredes andre alternativer.	Nei
KP	k) De mener kommunedelplanprosessen må vente til KS1, kvalitetssikring i en tidlig fase må være ferdig, før beslutning om kommunedelplan tas. KS1-prosessen må gjennomføres først.	Konseptvalgutredningen (KVU) er en del av KS1 materialet. I denne KVU er anbefalt konseptet det samme konseptet som er lagt til grunn i kommunedelplanen. Det er avklart med Vegdirektoratet at det kan gjennomføres KDP-prosesser selv om KS1 prosessen ikke er ferdig. Det kan ikke godkjennes reguleringsplaner før det foreligger en ferdig og avsluttet KS1 prosess. Det kan være riktig det som påpekes, at KS1 bør være ferdig før videre og mer detaljert planarbeid blir behandlet. SVV er prinsipielt enig i dette. I dette tilfelle var SVV godt i gang med planarbeidet før krav om at også store vegprosjekter skal underkastes en KS1 revisjon, og at det også ville omfatte dette prosjektet.	Nei





## Velforeninger og private

**20. Felles uttalelse fra berørte grunneiere Åkersvika - Vien**

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	a) De er positive til en utbedring av nåværende E6 i dagens trasé til en smal, støyskjermet motorvei i 4 felt, selv om dette er negativt for dem som grunneiere. Etter deres syn tilsier både samfunnsøkonomiske, miljømessige og aronderingsmessige hensyn at en utvidelse av dagens E6 er den eneste akseptable løsningen.	Ingen	Nei
KP	b) Ny trasé øst for Flagstadelva vil utløse behov for nye lokalveier og kryssløsninger som gir mange negative konsekvenser, ikke minst mhp jordbruket. Ved alt. A kan jordbruket drives tilnærmet som i dag. Alt. B vil medføre avskjærte arealer og små jordbrukslapper som ikke vil bli drivverdige med dagens jordbruks-teknologi. Forbruket av dyrket mark er underestimert.	Beregning av arealinngrep er beregnet på bakgrunn av det ”fotavtrykket” nytt vegareal har behov for. Det er ikke tatt hensyn til hvilke arealer som med dagens eiendomsstruktur lar seg dyrke eller ikke. Er det slik at enkelte arealer blir for små for en grunneier å dyrke, kan det være mulig for naboeiendommen å utnytte det ved et makeskifte.	Nei
KP	c) En ny trasé ihht til alt. B vil bryte det skålformede landskapet og være landskapsmessig uheldig.  Rådyrflokker har i dag fast tilhold i området og trækker øst - vest i det skålformede kulturlandskapet for å komme til vann i Flagstadelva. Alt. B vil være en barriere for denne trafikken, vil forurense det visuelle rommet i et særpreget kulturlandskap, samtidig som jord- og naturelementene som henger sammen stykkes opp	Landskapsarkitektene mener at alt. B i større grad vil være med å underbygge det skålformede landskapet og er derfor ikke enige i den tolkningen som grunneierne er presenterer.  Det vil i alt. B etableres 2 faunapassasjer, like sør for og like nord for Sælid gård. Dette er foreslått som relativt store underganger som bør være attraktive faunapassasjer.	Nei

**21. Peder Hørsand Flagstad**

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP/ KU	a) Viser til brev fra tidligere eier, Erik Flagstad til Hamar kommune,	Når det gjelder utredningenes og planens omtale av traseer for gang-	Nei

	28.01.2004 i forbindelse med områdeplan for Stafsberg med tilgrensede områder. Disse forhold gjelder fortsatt. Eiendommens vegnett er i hovedsak for drift av eiendommen, og dernest eventuell for annen bruk som ikke kommer i konflikt med hovedformålet. Ut fra dette formålet blir det feil å benytte benevnelsen ”turveger og hovedtraseer for myke trafikanter”. En mulighet er å benytte betegnelsen ”private vejer”, eller privat veg med turmulighet eller lignende. Ikke samme kategori som er brukt på gang- og sykkelveger ellers.	og turveger er dette hentet fra Hamar kommunes kommuneplan, vedtatt 6. juni 2005. Vi kan ikke se at det er feil å bruke samme benevnelse som er gitt i de kommunale vedtatte planene.	
KP	<p>b) Det antas at støysoner er den eneste logiske forklaringene til hvorfor planavgrensningene er som de er og ikke helle følger en naturlig avgrensing i forhold til veier, eiendomsgrenser og andre naturgitte avgrensinger. Hvis ikke ville det være en fordel med justeringer.</p> <p>Det må sikres en god støyskjerming langs andre deler av strekningen enn gjennom reservatet. Dette må komme fram gjennom senere detaljplanlegging.</p>	<p>Det er riktig. Støykoten for 55 dba i uskjermet situasjon er vist som planavgrensning. Årsak til dette er at SVV har ansvar for at bl.a. bebyggelsen ikke får et støynivå over 55 dba. Den bebyggelsen som ligger over 55 dba skal det i planforslaget eller i senere detaljerte planer, også inneholde forslag til støytiltak for å redusere støyen for de berørte boligene.</p> <p>Årsaken til at det ikke er foreslått en generell strekningsvis skjerm langs E6 utenfor reservatet, er at det delvis kun er spredt bebyggelse som får et støynivå som overstiger 55 dba. I senere og mer detaljerte planer vil SVV vurdere lokale tiltak som er mer rettet mot den konkrete situasjonen i de aktuelle områdene. Målet er at det skal etableres en god og kostnadseffektiv skjerm som oppnår gode uteområder med støynivå under 55 dba for alle som berøres av vegtrafikkstøy.</p>	Nei

## 22. A. Steen AS

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	a) De har merket seg at forslagene foreløpig ikke vil direkte berøre	Ingen	Nei

	<p>bebyggelsen. Planene er imidlertid ikke så detaljerte at planene for tiltaket gir tilstrekkelig informasjonsverdi om konsekvensene for deres eiendom.</p> <p>Parkeringsarealene vil berøres. Det regnes som en forutsetning for virksomhetene på eiendommen at det er tilstrekkelig parkeringsareal. Bygningsmassens verdi er direkte avhengig av dette forholdet.</p>		
KP	<p>b) De framlagte tegningene viser en stor elliptisk rundkjøring. Dersom planforslaget gir muligheter for større arealer avsatt til parkeringsplasser antas det å være en fordel for virksomheten og har således ingen motforestillinger til planforslaget. Planforslaget viser imidlertid ikke dette, og man ønsker derfor fortløpende informasjon om dette.</p>	<p>Det foreløpige planforslaget viser en stor elliptisk rundkjøring. Dette skal detaljeres og fastlegges i neste planfase. Rundkjøring og ramper er delvis foreslått å stå på søyler, noe som kan gi enkelte begrensinger på dagens fleksible parkeringsareal. Hvilke direkte konsekvenser dette kan medføre er for tidlig å si noe om. Personbiler må bruke p-areal i tilknytning til næringsarealene. Parkeringsarealene må detaljeres i neste planfase. Dette gjelder også i hvilken grad det eventuelt er mulig å øke arealet for parkering.</p>	Nei
	<p>c) Det er vist busslommer på påkjøringsrampen mot syd og avkjøringsrampe fra syd langs E6. Begrunnelsen for dette er å kunne tilby ekspressbusser et stoppested langs E6. Videre er det vist busslommer langs rv 25 like øst for krysset, men at det i henhold til tegning på fig. 4.19 synes som om de ligger vest for krysset.</p> <p>For en effektiv samordning av bussrutenettet antas det at FKs vurderinger mht korresponderende busser langs rv 25 er av vesentlig betydning, også mht korrespondanse med jernbanen. Av – og påstigning fra personbiler synes ikke å være ivaretatt og det kan hevdes at personbilene vil benytte busslommene som av- og påstigningslomme. Trafikksikkerhetsmessig bør</p>	<p>På de foreløpige plantegningene er det vist busslommer langs rv 25 både øst og vest for rundkjøringen. Busslommene øst for krysset er i hovedsak tiltenkt å tilfredsstille lokaltrafikken fra Åkerområdet.</p> <p>Med hensyn til korresponderende busser er det forholdet mellom busser på rv 25 og ekspressbusser langs E6 som eventuelt er viktig. I forhold til videre planleggingen er det viktig å ta hensyn til passasjerer fra ekspressbussene fra nord og påstigende passasjerer i nordgående retning. Mange ekspressbusser kan ikke ta på</p>	Nei

	<p>dette avklares med SVV. For øvrig kan det synes det at reisende med tog kan bli skadelidende pga omlastning for lokalbuss fra Hamar jernbanestasjon og ut til Midtstranda. Bruk av taxi er et alternativ. Dette synes uavklart.</p>	<p>passasjerer syd for Mjøsbrua, og de slipper ikke av passasjerer før etter Hamar i nordgående retning slik konsesjonsvilkårene er i dag. Det legges ikke opp til at det skal være overgang mellom ekspressbuss i nord-sydgående retning og bane i Hamar.</p>	
--	--	--	--

### 23. Trygve Danielsen

	<i>Sammendrag</i>	<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	<p>Det hevdes i det planforslaget at det ikke vil være negative konsekvenser for tilgang til området for utøvelse av friluftsliv. Det er ikke riktig. I dag er det mulig rent fysisk å krysse E6 til fots, veien har 2 kjørebane, ingen midtdeler, støyskjermer eller andre hinder. En utvidet E6 vil ha voll, støyskjerm og 4 felt med midtdeler.</p> <p>Forslag til tiltak for å avbøte for dette:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det bygges en gang- og sykkelsti fra Stranda langs E6 til Sælid bru, og gjerne videre langs elva til Vien.</li> <li>• Gang og sykkelveg legges på nordsiden av rv 25 fra Åkersvika veikryss og helt ned til rundkjøring ved Skogveien</li> </ul> <p>Tiltakene vil gi god tilgang til elva, våtmarksområdene, fugletårnet og Elvsholmen. Løsningene vil heller ikke medføre kompliserte kryssinger av biltrafikk ved Midtstranda, Åkersvikaveien eller Disenkrysset.</p> <p>Det må i tillegg bygges ny undergang for fotgjengere ved rundkjøring ved Midtstranda. Gang- og sykkelvegen kan bygges som flomvoll og rv 25 kan om ønskelig senkes forbi / gjennom rundkjøring til Midtstranda.</p>	<p>Fotgjengere skal ikke krysse E6 i dag heller. Det er mulig, men det er ikke ønskelig ut fra trafikk-sikkerhetsmessige årsaker. E6 er definert som motorvei og det er dermed ikke tillatt for syklist/ fotgjengere å ferdes langs eller på veien.</p> <p>Forslagene vil berøre Åkersvika naturreservat og vil stride mot formålet med fredningsforskriftene. En trasé på nordsiden av rv 25 vil også berøre reservatet. I tillegg er det lite med bebyggelse på den siden av veien, noe som medfører at fotgjenger må krysse rv 25.</p> <p>Det er et ønske fra FM om at trafikk til/fra reservatet skal skje på en måte at de besøkende skal gå inn og ut igjen, ikke gjennom reservatet.</p> <p>Undergang for fotgjengere i krysset med avkjøring til Midtstranda vil kreve nye store inngrep i reservatet. Likeledes må den bygges vanntett og med pumpeanlegg for å få bort vannet som vil samles i undergangen.</p>	Nei

**24. Jo Lombnæs, Valsig Nedre**

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	<p>Viser til forslaget om en vestlig utvidelse nord for Vienkrysset i begge alternativer. Forslaget er i seg selv urettferdig pga at grunneieren vest for E6 på ny må gi fra seg grunn og må avstå mer i forhold til total arealet enn det en østlig utvidelse vil medføre. Gården har i tillegg til all grunn-avståelse også 4 veier som krysser eiendommen.</p> <p>Gården har behov for sin dyrkede areal også for å kunne spre husdyrgjødsel, og vil derfor fremme krav om tilbakeføring av samme areal som eventuelt vil eksproprieres.</p> <p>Forslaget er selvmotsigende mhp at forslaget skulle være den rimeligste løsningen. En vestlig utvidelse vil kreve store gravearbeider 10 – 12 meter ned i terrenget og flytting av jordvoller.</p>	<p>En vestlig utvidelse nord for avkjøringsrampe fra nord til Vienkrysset, er vurdert som den beste løsningen. Det er i denne sammenhengen ikke tatt hensyn til hvem som eier arealene og hva som tidligere har vært innløst fra samme eiendom.</p>	Nei

**25. Anders Stenberg**

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	<p>a) Verken alt A eller B tar godt nok hensyn til Åkersvika naturreservat og nærmiljø mhp støyulemper, luftforurensing, friluftsliv og kulturmiljø. Det settes også spørsmål ved de oppgitte kostnadstallene og om dette planforslaget er mest ideelt i forhold til ønskede hovedmålsettinger i kommuneplanen for Hamar.</p> <p>E6 bør legges utenom Åkersvika, øst for Torshov med et nytt kryss der. Dette vil igjen skape gode nærings-tomter langs E6 og rv 25, noe Hamar kommune har behov for. Hele rv 25 gjennom Åker området bør legges i en kulvert som en 4 felts veg.</p>	<p>Tunnel og kulvert løsninger og et østlig alternativ ble vurdert i forbindelse med planprogrammet og ble da forkastet. Dette bl.a. pga forbruk av dyrket mark, store inngrep i viktige kulturmiljø og kulturlandskap, uønskede endringer av trafikkmønsteret samt</p>	Nei

	<p>Alternativene krever dispensasjon, noe som ikke er realistisk med dagens miljøorientering.</p> <p>De går imot kommunedelplanen med kun alt. A og B, og mener det bør utredes tunnel-/kulvertløsninger og et østlig alternativ for E6 gjennom Hamar.</p>	<p>fare for nedbygging av store landbruksarealer. Hamar kommune, Fylkesmannen og fylkeskommunen vil ikke at arealene øst for Torshov skal omgjøres til næringsarealer.</p> <p>SVV har søkt Fylkesmannen om dispensasjon for en utvidelse av E6, så får den videre behandlingen avgjøre om det er realistisk å oppnå dispensasjon eller ikke.</p>	
KP	<p>b) Ved å bygge en 4 felts motorvei i naturreservatet vil det trolig ikke være igjen noe reservat til framtidige generasjoner pga langvarig forurensing av støy og luft og andre utslipp. Derfor er det ikke bærekraftig utvikling å legge motorveien slik alt. A og alt. B viser.</p>	<p>Konsekvenser av støy og luft er utredet i kommunedelplanen. Støyforholdene vil med de foreslåtte tiltakene ikke bli noe forverret i forhold til dagens og framtidige situasjon med 2 felt og uskjermet. For å bøte på det arealinngrepet som planforslaget innebærer er det forslag om å etablere nye våtmarksområder for å sikre reservatet og dets funksjoner.</p>	Nei
KP	<p>c) Med tanke på hvor mye en motorvei forurenses er det ikke beroligende at hovedrapporten for kommunedelplanen henviser til en felles støyutredning for hele E6 prosjektet, og at det må legges vekt på design av skjermene og at det må sikres gode sikthold i området. Skjermens funksjon og virkning vil dermed svekkes.</p>	<p>Når det gjelder støyberegningene er det gjennomført atskilte beregninger for hver av de tre parsellene i Stange, Hamar og Ringsaker som er planlagt samtidig. Støyrapporten omtaler riktignok parsellen mellom Kolomoen og Moelv samlet. Bergningene vil gjennomføres mer detaljert på et senere plannivå. Når det gjelder skjermens funksjon og virkning er det en forutsetning at den skal søke å gi skjerming for å oppnå de kravene som er satt i MDs retningslinjer.</p>	Nei
KP	<p>d) Åker gård er en av Norges eldste gårder med spor av bosetting tilbake</p>	<p>Fylkeskommunen som er fagmyndighet i forhold til</p>	Nei

	til år 200. Denne burde skjermes i fra motorveger som E6 og rv 25.	kulturmiljø, har i sine uttalelser gått i mot støyskjerming av Åker gård langs E6. Dette for å sikre utsyn mot Åkersvika.	
--	--	---	--

## 26. Åker og Ener velforening v/Tore Otnæs

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	a) De er i det vesentlige enig i uttalelsene fra Anders Stenberg både for E6 og rv 25.	Jfr. kommentar til uttalelse nr 25 over.	Nei
KU	b) Minner i tillegg kommunen om Hedmark fylkes folkehelsesatsing. De kan ikke se at de foreliggende veiplanene på noen måte støtter folkehelsesatsingen.	Ingen	Nei
KP	c) De ber kommunen om å vurdere alternativer for veitrase der beboere på Ridabu ikke får sin livskvalitet forringet.	SVV henviser til vedtatt plan-program og den prosessen som lå forut for dette. I denne prosessen ble flere alternative løsninger, også utenom Ridabu vurdert og behandlet.	Nei

## 27. Monti AS

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	Den foreslåtte rundkjøringen i rv 25 x atkomst til Midtstranda vil gi en del negative konsekvenser for Monti AS. Selve rundkjøringen krever areal, og i tillegg vil plassering gi føringer for hvor internvegen på Midtstranda kan legges. Legges den på baksiden av bygget vil dette sammen med rundkjøringen få store konsekvenser, det vil bl.a. redusere antall parkeringsplasser betydelig, samt hindre eventuelle mulighet for utvidelse av bygget. Det er viktig å se trafikkavvikling på Midtstranda i sammenheng med plassering av rundkjøringen.	Løsningen for kryss med rv 25 er et forsøk på å finne en løsning som både Fylkesmannen og fylkeskommunen kan akseptere. Tidligere forslag strandet pga innsigelser fra disse etatene, både mhp inngrep i reservatet og i forhold til kulturmiljø. Vi ser at kryssløsningen kan ha konsekvenser for de nærmeste eiendommene. Hamar kommune er i gang med å revidere reguleringsplanen for Midtstranda. I den forbindelse kan også traseer for framtidige internveger fastlegges. Internvegene bør da planlegges i forhold til den framtidige utvikling av Midtstranda og kanskje ikke alene ut fra dagens bruk og eiendomsstruktur.	Nei

	De mener at rundkjøringen kan flyttes mot nordvest. Dette vil gi mulighet for å opprettholde dagens internveg på Midtstranda. Økte inngrep i reservatet kan kompenseres på lik linje med det som er foreslått for utvidelse av E6.	Dette er allerede vurdert og Fylkesmannen ga negativ tilbakemelding på dette. Kompensasjonstiltakene i Åkersvika er foreslått som kompensasjon for de inngrepene som er forelått på grunnlag av et allerede redusert prosjekt.	
--	--	--	--

## 28. Statsbygg

<i>Sammendrag</i>		<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	a) Statsbygg overtok Åker gård i 2006. Åker gård er under utvikling til ny bruk. Utvidelsen av E6 og rv 25 må ikke komme i konflikt med de store kulturhistoriske verdiene eller ny bruk av eiendommen.	Utredningsprogrammet for utvidelse av rv 25 ble vedtatt av Hamar kommune 29.05.02 og stadfestet av MD i 13.06.02. Planarbeidet for rv 25 startet opp med grunnlag i stadfestet utredningsprogram og det forelå en KU for tiltaket i mai 2006. Planforslaget i denne KDP er ikke endret etter at forslag til KU for utvidelse av rv 25 forelå. Dvs at planforslag for rv 25 forelå før Statsbygg overtok Åker gård.	Nei
KP	b) E6 ligger i dag svært tett opp til Åker gård og medfører støy og er visuell forstyrrende. Det er viktig at dette ikke forverres ytterligere. Statsbygg er derfor negativ til at den planlagte utvidelsen skjer mot øst.  I tillegg til selve vegutvidelsen vil det etableres et anleggsbelte på maks 10 meter utenfor fyllingsfot. Pga av områdets betydning i regional og nasjonal sammenheng er det uheldig med så store inngrep.	Forslag om utvidelse mot øst er begrunnet i gravhaug vest for E6 på Kråkhølmene, og at det først etter at E6 har krysset jernbanen at det er hensiktsmessig å skifte side mot vest. Dette bl.a. pga av bruer for kryssing av Svartelvdeltaet og jernbanen, samt anleggsgjennomføringen.  Et anleggsbelte på 10 meter er foreslått som begrensning kun innenfor naturreservatet. Anleggsbeltet utenfor reservatet vil først bli fastlagt i tilknytning til detalj- og reguleringsplanen.	Nei
KP	c) Utvidelsen av rv 25 vil berøre Åker gård i stor grad. Statsbygg forutsetter at utvidelse til 4 felt og gang- og sykkelveg ikke kommer i konflikt med foreslåtte planer. d) Nord på eiendommen er det flere	Jfr. kommentarer til pkt. a) over.  Eventuelle kabelgrøfter som kan	Nei



	kabelgrøfter det må tas hensyn til og støyskjermer og avgrensninger mot rv 25 må tillegges stor vekt mht utforming og estetikk.	bli berørt av tiltaket vil bli registrert og omlegginger planlagt i forbindelse med detaljplanen.	
KP	e) Statsbygg er sterkt imot en økt barrierevirkning mot Åker gård. Det er av stor betydning at Åker gård framstår som et historisk sted med kontakt til omgivelsene og ikke blir lukket inn av et gigantisk veganlegg. Alt. B synes derfor å gi større negative konsekvenser enn alt. A i forhold til arealbruk og støy. Statsbygg ber derfor om at alt. A legges til grunn for videre planlegging.	Dette er i samsvar med SVV forslag til anbefaling i kommunedel-planen.	Nei
KP	f) Utformingen av Åkersvika vegkryss er svært viktig og det må skje på en måte at den framtidige løsningen ikke kommer i konflikt med Åker gård og det øvrige landskapsrommet. Statsbygg er positive til at østre rampe er mindre arealkrevende og forutsetter at arealet istandsettes.  Det historiske gårdsanlegget må ikke bli gjemt bak tradisjonelle støyskjermer, og foreslår at det blir gjennomført en plan- og designkonkurranse for Åkersvika vegkryss. Viktige siktlinjer ut mot Åkersvika og kulturlandskapet må ivaretas.	Fraflyttet veggrunn, som den gjenværende delen av østre rampe, skal alltid istandsettes og vil normalt tilknyttes arealene som ligger tett inntil vegen. Dette bør også legges til grunn for det videre arbeidet med Åkersvika vegkryss.  Planforslaget anbefaler at det gjennomføres en designkonkurranse for den videre utformingen av Åkersvika vegkryss. Detaljert utforming av bl.a. kryss skjer normalt ikke på dette plannivået, men på et senere plannivå.	Nei
KP	g) Deler av fjøslåven og de to tvillingstabburene ligger innenfor planens byggegrenser. Det er ikke vist tilsvarende byggegrenser langs rv 25.  h) Noen av bygningene på Åker gård grenser mot støysone 65 db. Statsbygg forutsetter at byggeforbudet ikke vil	Byggegrensene langs rv 25 er i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser. Utbygging av E6 / rv 25 og av Åker gård må kun skje i henhold til de til enhver tid gjeldende planer. Utbygging innenfor vedtatte byggegrenser vil både for utbygging langs E6 og langs rv 25 eventuelt kreve dispensasjon fra vedtatte planer, hvis ikke plan for Åker gård tilsier noe annet.  Støyreducerende tiltak vil planlegges mer detaljert i tilknytning til detalj- og reguleringsplanen.	Nei

	komme i konflikt med planlagt utvikling av Åker gård. Det må utformes gode støyreducerende tiltak gjennom samarbeid mellom grunneier, kulturvern- og vegmyndighet.	Normalt vil dette skje i nært samarbeid med de berørte grunneiere og sentrale myndigheter.	
KP	<p>i) Statsbygg registrerer også at Åkersvika vegkryss kan få en viktig betydning som kollektivknutepunkt. Dette er svært positivt og vil kunne støtte opp om framtidig bruk og aktiviteter på Åker gård.</p> <p>j) Statsbygg mener det må gjøres grundige vurderinger av alternative transportløsninger framfor en utvidelse av rv 25 til 4 felt. Styrking av gang- og sykkelvegnettet er positive bidrag, men det må sees i sammenheng med andre transporttiltak. Etablering av en regional togforbindelse mellom Hamar og Elverum synes å være en interessant løsning også miljømessig og bør undersøkes nærmere.</p>	<p>Ingen</p> <p>Det er også SVV sitt ansvar å legge til rette for økt kollektivtrafikk, også å få overført trafikk fra veg til bane. Dette er spesielt utfordrende å få et banenett for å kunne være et attraktivt reisemiddel i områder med spredt bebyggelse. De aller fleste som benytter rv 25 kommer sannsynligvis ikke fra en korridor som jernbanen kan betjene uten store investeringer.</p>	Nei

### 30. A. M. Alhaug

	<i>Sammendrag</i>	<i>Kommentarer</i>	<i>Endring av plan</i>
KP	a) Planavgrensingen antas å være fastlagt på bakgrunn influensområdet for støy fra E6. Det er vist byggegrenser på planen. Vil da byggegrensene tilsvare plangrensen i vegplanen?	Planavgrensingen i kommunedelplanen er fastlagt på bakgrunn av støykoten for 55 dba langs E6 uten støytiltak og ihht dagens situasjon. Årsaken til dette er at det er at SVV ønsker å påvirke arealbrukene innenfor de områder som påvirkes av E6 og trafikken på E6. Plangrensen i senere planforslag vil være avhengig av de arealer som påvirkes av planforslaget, men byggegrensen skal også vises på senere arealplaner.	Nei
KP	b) E6 går i bru over Rørosbanen, og er det tilstrekkelig bredde til dobbeltspor?	Ny bru for de nye feltene bygges med en tilsvarende lysåpning som dagens bru. Dagens bru har en lengde på drøye 30 meter. Dvs det skal være tilstrekkelig lengde for	Nei

		eventuelt å kunne etablere en dobbeltsporet jernbane under.	
KP	c) Det foreslås et alternativ med en kort omlegging i Åkersvika, kalt trase ½ B alt. Dette vil frigi et sammenhengende naturreservat.	Dette alternativet er svært lik med tidligere alternativ 2, ”kort omlegging” i Åkersvika. Dette ble forkastet i forbindelse med behandling av planprogrammet. Dette pga at alternativet bl.a. ikke hadde ønskede effekter for reservatet sammenliknet med dagens situasjon, jfr. fastlagt planprogram for utvidelse av E6.	Nei
KP	d) På Vien foreslås det støyvoller på begge sider av E6.	Kommunedelplanen foreslår ikke strekningsvise støytiltak på Vien. For boliger med støynivå over 55 dba vil det vurderes lokale tiltak i detalj- og reguleringsplan for tiltaket. Ved spredt bebyggelse kan ofte strekningsvise tiltak bli svært omfattende og kostbare tiltak i forhold til den effekten det gir.	Nei



### **3. Kopi av alle innkomne merknader til kommunedelplanen i Hamar kommune.**

*Vedlagt følger kopi av alle innkomne merknader og uttalelser til forslag til kommunedelplan for strekningen Stange grense – Ringsaker grense.*



# Offentlige instanser



# Lag og virksomheter





# Velforeninger og private

