

**Arkiv:** PLANID-05020437,  
PLANNAVN-E6  
Moelv-Roterud, FA-  
L13, TI-&00

**JournalpostID:** 25/106624

**Saksbehandler:** Anna Ekrem

**Dato:** 27.11.2025

## Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
130/2025	Utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester	11.12.2025
224/2025	Formannskapet	17.12.2025
189/2025	Kommunestyret	18.12.2025

### Ny Mjøsbru - valg av alternativ løsning

Vedtak som innstilling fra Formannskapet - 17.12.2025

Med bakgrunn i en samlet vurdering av de sammenstilte konsekvenser av de to alternative planforslagene, og vektning av deres samfunnsøkonomiske nytte, velger Gjøvik kommune planalternativ 2 med sørlig brutrasé som den foretrukne, forutsatt at Nye Veier AS oppretter ny adkomstvei fra Hansveavegen til avkjøring Smedmoen (ca 100 meter) vest for eksisterende trase, og kobler denne til ny rundkjøring nord for Hansveakrysset, slik at Smedmoenkrysset og Hansveakrysset kan stenges og trafikken sluses inn i ny rundkjøring, inntil til Rv 4 bygges ut.

Nye Veier bes om å ferdigstille planforslag for E6 Moelv-Roterud for sluttbehandling, herunder jobbe videre med vedtak fattet av utvalget SBT og innspill fra administrasjonen i GK.

### Kommunedirektørens forslag til vedtak

Med bakgrunn i en samlet vurdering av de sammenstilte konsekvenser av de to alternative planforslagene, og vektning av deres samfunnsøkonomiske nytte, velger Gjøvik kommune planalternativ 2 med sørlig brutrasé som den foretrukne.

Nye Veier bes om å ferdigstille planforslag for E6 Moelv-Roterud for sluttbehandling.

### Vedlegg i saken:

01.12.2025 1 Brev datert 18.11.25  
01.12.2025 2 Saksgrunnlag datert 17.11.25  
01.12.2025 2a Barriereeffekt av to bruer  
01.12.2025 2b Dyrka mark  
01.12.2025 2c Klimagass  
01.12.2025 2d Gang- og sykkel  
01.12.2025 2e Friluftsliv  
01.12.2025 2f Støy i verneområder  
01.12.2025 2g Kollektiv

01.12.2025	2h Trafikk
01.12.2025	2i Trafikksikkerhetsvurdering fv. 213
01.12.2025	2j Landskap og estetikk
01.12.2025	2k Moelvtunnelen
01.12.2025	2l Flom og beredskap
01.12.2025	2m Støy i uteoppholdsareal
01.12.2025	2n Utforming av strandsonen

### **Kommunestyret 18.12.2025:**

#### **Behandling:**

Ny Mjøsbru – videreføring av begge alternativer frem til sluttbehandling, foreslått av Ola Gram Dæhlen, Arbeiderpartiet

Ny Mjøsbru – videreføring av begge alternativer frem til sluttbehandling

Gjøvik kommune velger på nåværende tidspunkt ikke å konkludere med valg av brutrase for ny Mjøsbru, og opprettholder både alternativ 1 (nord) og alternativ 2 (sør) som likeverdige planalternativer i det videre arbeidet med reguleringsplan for E6 Moelv–Roterud.

Begrunnelsen for dette er at reguleringsplanen er lagt ut til offentlig høring og ettersyn med to alternativer, og at høringsprosessen, innsigelser, mekling og tilleggsutredninger ennå ikke er endelig avklart. Kommunestyret mener det vil være prematurt å fatte et prinsippvedtak som avskjærer ett alternativ før samtlige relevante forhold er endelig belyst og vurdert i samlet sluttbehandling

Kommunestyret viser til at det fortsatt foreligger vesentlige usikkerheter, herunder:

- o uavklarte innsigelser som for alternativ 2 vil gå til mekling, blant annet knyttet til kulturminner og utfylling i Mjøsa,
- o spørsmål om vekting av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser,
- o samt behovet for en mer transparent og etterprøvbar samlet vurdering av alternativene.

Gjøvik kommune legger til grunn at endelig reguleringsplan for E6 Moelv–Roterud er planlagt sluttbehandlet våren/sommeren 2026, og at det derfor ikke foreligger et tidspress som tilsier at kommunen må binde seg til ett alternativ på nåværende tidspunkt.

Kommunestyret mener det er god forvaltningsskikk og i tråd med plan- og bygningslovens intensjoner å avvente endelig konklusjon til alle fakta, konsekvenser og avbøtende tiltak for begge alternativer foreligger samlet, herunder resultat av mekling og endelig avklaring av innsigelser.

Nye Veier AS bes om å videreføre og ferdigstille begge planalternativer frem til sluttbehandling, slik at kommunestyret gis et reelt og fullstendig beslutningsgrunnlag før endelig vedtak om brutrase fattes.

Alternativ 1, foreslått av Kjetil Bjørklund, Sosialistisk venstreparti

Alternativ 1 velges som trase for ny Mjøsbru

Mjøsbrua, tilleggsforslag, foreslått av Finn Olav Rolijordet, Rødt

Mjøsbrua, tilleggsforslag

Gjøvik Kommune krever at det gjennomføres en konsekvensanalyse for drikkevannskilden Mjøsa før det sørlige brualternativet gjennomføres.

Begrunnelse:

Det er kjent at det krysser et felt med alunskifer øst-vest i Mjøsa der det sørlige brualternativet er planlagt. Pælingen til fundamentene for ny bru vil treffe denne alunskiferforekomsten. Dersom alunskifer kommer i kontakt med oksygen utløses svovelsyre. I tillegg vil pælene forstyrre sedimentlagene, noe som medfører at forurenset masse føres ut i vannet. Drikkevannsforskriften slår fast at det er ulovlig å forurense drikkevann (§ 4). Faren for lekkasjer og utslipp og konsekvensen for drikkevannskilden Mjøsa er ukjent og derfor må det gjennomføres en konsekvensanalyse av tiltaket.

Utsettelsesforslaget fra Ola Gram Dæhlen (Ap) fikk 12 stemmer og falt.

Innstillingen fra formannskapet fikk 28 stemmer og ble vedtatt mot 12 stemmer avgitt for Kjetil Bjørklund sitt forslag.

Forslaget fra Finn Olav Rolijordet (Rødt) fikk 12 stemmer og falt.

#### **KOM- 189/2025 Vedtak:**

Med bakgrunn i en samlet vurdering av de sammenstilte konsekvenser av de to alternative planforslagene, og vekting av deres samfunnsøkonomiske nytte, velger Gjøvik kommune planalternativ 2 med sørlig brutrasé som den foretrukne, forutsatt at Nye Veier AS oppretter ny adkomstvei fra Hansveavegen til avkjøring Smedmoen (ca 100 meter) vest for eksisterende trase, og kobler denne til ny rundkjøring nord for Hansveakrysset, slik at Smedmoenkrysset og Hansveakrysset kan stenges og trafikken sluses inn i ny rundkjøring, inntil til Rv 4 bygges ut.

Nye Veier bes om å ferdigstille planforslag for E6 Moelv-Roterud for sluttbehandling, herunder jobbe videre med vedtak fattet av utvalget SBT og innspill fra administrasjonen i GK.

#### **Formannskapet 17.12.2025:**

##### **Behandling:**

Tilleggsforslag fra Finn Olav Rolijordet (R): Gjøvik Kommune finner det ikke riktig på dette tidspunkt i prosessen å ta stilling til de to alternativene. Det gjenstår meklings på to viktige innsigelser for det sørlige alternativet, det er fortsatt forhold ved det nordlige alternativet som må kvalitetssikres og på den bakgrunn er det ikke riktig med et vedtak nå som legger det nordlige alternativet til side.

Forslaget fikk fire stemmer (R, SV, Frp) og falt.

Tilleggsforslag fra Finn Olav Rolijordet (R): Det er kjent at det krysser et felt med alunskifer øst-vest i Mjøsa der det sørlige brualternativet er planlagt. Pælingen til fundamentene for ny bru vil trolig treffe denne alunskiferforekomsten. Dersom alunskifer kommer i kontakt med oksygen utløses svovelsyre. Drikkevannsforskriften slår fast at det er ulovlig å forurense drikkevann (§ 4). Faren for lekkasjer og konsekvensen for drikkevannskilden Mjøsa er ukjent og derfor krever Gjøvik Kommune at det gjennomføres en konsekvensanalyse av det sørlige alternativet (alt 2) ift lekkasjer fra alunskifer.

Forslaget fikk fire stemmer (R, Sv, Frp) stemmer og falt.

Tilleggsforslag fra Kjetil Bjørklund (Sv): Alternativ 1 velges som trase for ny Mjøsbru

Forslaget fikk fem stemmer (Sp, Frp, R, Sv) og falt.

Innstillingen fra utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester ble vedtatt mot fem stemmer for Bjørklunds forslag.

#### **FOR- 224/2025 Vedtak:**

Med bakgrunn i en samlet vurdering av de sammenstilte konsekvenser av de to alternative planforslagene, og vekting av deres samfunnsøkonomiske nytte, velger Gjøvik kommune planalternativ 2 med sørlig brutrasé som den foretrukne, forutsatt at Nye Veier AS oppretter ny adkomstvei fra Hansveavegen til avkjøring Smedmoen (ca 100 meter) vest for eksisterende trase, og kobler denne til ny rundkjøring nord for Hansveakrysset, slik at Smedmoenkrysset og Hansveakrysset kan stenges og trafikken sluses inn i ny rundkjøring, inntil til Rv 4 bygges ut.

Nye Veier bes om å ferdigstille planforslag for E6 Moelv-Roterud for sluttbehandling, herunder jobbe videre med vedtak fattet av utvalget SBT og innspill fra administrasjonen i GK.

#### **Utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester 11.12.2025:**

##### **Behandling:**

Ny mjøsbru, foreslått av Bjørn Rognstad, Rødt

Rødt foreslår som valg av ny mjøsbru alternativ 1

Tilleggsforslag fra samarbeidspartiene, foreslått av Ole Wilhelm Skundberg, Senterpartiet

etter komma, første kulepunkt: "forutsatt at Nye Veier AS oppretter ny adkomstvei fra Hansveavegen til avkjøring Smedmoen (ca 100 meter) vest for eksisterende trase, og kobler denne til ny rundkjøring nord for Hansveakrysset, slik at Smedmoenkrysset og Hansveakrysset kan stenges og trafikken sluses inn i ny rundkjøring, inntil til Rv 4 bygges ut."

etter andre kulepunkt: "herunder jobbe videre med vedtak fattet av utvalget SBT og innspill fra administrasjonen i GK."

Anna Ekrem fra planavdelingen i Gjøvik kommune innledet i saken.

Tilleggsforslag fra Bjørn Rognstad (R) ble votert over. Forslaget falt med 4 (Industripartiet, Ap, R, Mdg) mot 5 stemmer (H, Sp).

Kommunedirektørens forslag til vedtak, inkludert tilleggsforslaget fra samarbeidspartiene, ble vedtatt med 7 mot 2 (R, Mdg) stemmer. Ap tar partimessigforbehold.

### **SBT- 130/2025 Vedtak:**

Med bakgrunn i en samlet vurdering av de sammenstilte konsekvenser av de to alternative planforslagene, og vektning av deres samfunnsøkonomiske nytte, velger Gjøvik kommune planalternativ 2 med sørlig brutrasé som den foretrukne, forutsatt at Nye Veier AS oppretter ny adkomstvei fra Hansveavegen til avkjøring Smedmoen (ca 100 meter) vest for eksisterende trase, og kobler denne til ny rundkjøring nord for Hansveakrysset, slik at Smedmoenkrysset og Hansveakrysset kan stenges og trafikken sluses inn i ny rundkjøring, inntil til Rv 4 bygges ut.

Nye Veier bes om å ferdigstille planforslag for E6 Moelv-Roterud for sluttbehandling, herunder jobbe videre med vedtak fattet av utvalget SBT og innspill fra administrasjonen i GK.

### **Fakta**

#### **Anmodning fra Nye Veier**

Nye Veier anmoder i brev datert 18.11.25 (vedlegg 1) kommunen om å fatte et prinsippvedtak for alternativ 2, søndre trasé for ny reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud. Et prinsippvedtak for alternativ 2 vil medføre at kommunen ikke vil få alternativ 1 til sluttbehandling.

Som bakgrunn for denne anmodningen oppgir Nye Veier:

- hensynet til lokalbefolkningen; et prinsippvedtak vil redusere uvisheten om hvorvidt de berøres av tiltaket eller ikke. Fullt ut avklart vil det ikke være før et endelig planvedtak foreligger, men det kan oppfattes som en viktig avklaring.
- hensynet til planlegging av Mjøssykehuset og rv. 4; oppnå et tydelig grensesnitt mot disse planarbeidene, og gi økt forutsigbarhet for både utbygger og kommunen.

Som vedlegg til anmodningen er et dokument kalt *Saksgrunnlag for prinsippvedtak av alternativ 2 for E6 Moelv-Roterud* (vedlegg 1).

I Gjøvik kommunes vedtak om høring/offentlig ettersyn var det flere punkter som skulle følges opp av forslagsstiller før sluttbehandling.

I kapittel 1 i det vedlagte dokumentet svarer Nye Veier ut vedtakspunktene fra Gjøvik kommune gjennom beskrivelse av hva som er gjort for å imøtekomme krav eller gi større trygghet for at planforslaget løser det vedtakspunktene peker på.

Statsforvalteren i Innlandet, Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen fremmet innsigelser til planforslaget. Offentlige myndigheter med innsigelsesrett kan fremme innsigelse. Dette er et juridisk

virkemiddel for å sikre at det ikke vedtas planer i strid med nasjonale og regionale interesser som de offentlige myndighetene har ansvar for.

Dersom innsigelsen ikke kan løses gjennom dialog, skal det mekles mellom partene. Statsforvalteren har rolle som mekler. Alle innsigelsene som er fremmet til den delen av planen som ligger i Gjøvik kommune anses som løst eller nær løsning etter at det er gjennomført tilleggsutredninger og har vært dialog mellom forslagsstiller og vedkommende myndighet. Formell avklaring av innsigelsene gjenstår.

I kapittel 2 i det vedlagte dokumentet gjennomgås de ulike innsigelsene til planforslaget og viser hva som er gjort for å imøtekomme dem, og eventuelt hva som er endret i planen som følge av dette arbeidet.

To innsigelser i Ringsaker vil gå til mekling for alternativ 2 av planen. Dette omhandler konflikt med kulturminner i området for brufoten, og utfylling i Mjøsa i samme område for fremføring av veg og bru.

I kapittel 3 i det vedlagte dokumentet beskriver forslagsstiller behovet for at kommunen fatter et prinsippvedtak før planen skal sluttbehandles.

Til høringsforslaget kom det også inn flere uttalelser fra offentlige myndigheter, næringsliv, lag og foreninger og privatpersoner. Alle disse merknadene/uttalelsene følger ikke denne saken, men vil bli svart ut i forbindelse med sluttbehandling.

### **Reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud**

Gjøvik kommune la forslag til reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud ut til høring/offentlig ettersyn i to alternativ sommeren/høsten 2024. Traséen utgjør 11 km av utbyggingen av E6 til firefelts motorveg gjennom Innlandet.

Reguleringsplanen bygger på kommunedelplan for E6 Moelv-Biri (2015) og E6 Biri-Vingrom (2013), samt vedtatt planprogram, og planlegges som firefelts motorveg med fartsgrense 100 km/t. To kryss inngår i tiltaket; kryss mellom E6 og rv. 4, og kryss i Biri. Etablering av ny bru over Mjøsa skal også løses. Dagens bru skal beholdes og inneha funksjon for gang- og sykkeltrafikk og saktegående trafikk (moped og traktor).

Planforslaget er utarbeidet i to alternativer, omtalt som alternativ 1 (nord) og alternativ 2 (sør). Hovedforskjellen mellom alternativene er ulik trasé for kryssing av Mjøsa, og plassering av krysset mellom E6 og rv. 4.

#### *Kort om alternativ 1 (nord)*

Alternativ 1 følger dagens E6-trasé gjennom Moelv, og går over på bru parallelt og ca. 50 meter sør for dagens bru. Det etableres et nytt kryss mellom E6 og rv. 4 på Sandvoll, i samme område som dagens rundkjøring. Krysset er utformet for god trafikkflyt i alle tre armene og en konfliktfri gjennomkjøring for alle trafikkstrømmer. I nordre del av krysset føres gang- og sykkelveg og kjørefelt for saktegående trafikk inn på fylkesveg 2538 Eriksrudvegen. Fra dagens bru til Fremstadodden etableres adkomst ved en turveg, og parkeringsmulighet langs Eriksrudvegen.

Eksisterende boligbebyggelse mellom Fremstadodden og Eriksrudvegen innløses som følge av skjæring fra ny E6. Gjenstående areal reguleres til landbruk-, natur- og friluftsmål (LNF).

Sør for Sandvoll kobles E6 mot eksisterende rv. 4. Dammen ved Sandvoll tenkes benyttet til avvanning av muddermasser i anleggsfasen, og vil bli fylt igjen. Arealet er regulert til LNF med mulighet som nydyrkingsareal i framtida. Båtplasser som blir borte vil få mulighet for erstatningsplasser ved ny småbåthavn ved gamle Biri bruk, sør for Skulhusodden.

Gamle Biri bruk er et viktig rekreasjonsområde i dag, og vil få styrket sin funksjon med etablering av småbåthavn og parkeringsplasser, samt areal avsatt til offentlig friområde. Småbåthavna kan opparbeides med inntil 30 båtplasser inkludert tilhørende fasiliteter.

I alternativ 1 er Skulhusberget regulert til midlertidig masseuttak. Dette sikrer tilstrekkelige mengder sprengstein til vegoppbygningen. Arealet skal fylles igjen og settes i stand til LNF etter anleggsperioden.

#### Kort om alternativ 2 (sør)

E6 fra Moelv vil gå over på bru ved Møkkvika badeplass, og krysse over til Skulhusodden. Ved Skulhusodden etableres nytt kryss mellom E6 og rv. 4, med tilsvarende utforming som i alternativ 1. Det har vært fokus på å utforme krysset slik at det beslaglegger minst mulig areal, samtidig som det sikrer god kapasitet og trafikkflyt i alle tre trafikkstrømmer.

Sør for krysset etableres en ny rundkjøring for å koble E6 og rv. 4 med lokalvegnettet. Krysset ligger tett på Skulhusberget, og store deler må tas ned for å gi plass til nytt kryss. Steinmassene benyttes i prosjektet. Nytt terreng rundt krysset tilpasses omgivelsene etter at anlegget er ferdig.

Mellom Fjordheim og Fremstadodden gjenbrukes dagens rv. 4 som nordgående kjøreretning for ny E6. Sørgående kjøreretning bygges ny. For dammen ved Sandvoll, erstatning av båtplasser og etablering av friområde og småbåthavn ved gamle Biri bruk gjelder det samme som for alternativ 1.

Ved Skulhusodden må noen lokalveger legges om for å tilpasses nytt kryssområde. Fjordheim sikres ny adkomst på bru fra fylkesvegen over E6, og det tilrettelegges for parkering langs fylkesveg 2538 Eriksrudvegen. Adkomsten er tilpasset varelevering og HC-parkering.

Gang- og sykkelveg og kjørefelt for saktegående trafikk føres inn på fylkesveg 2538 Eriksrudvegen, tilsvarende som for alternativ 1.

#### **Nye Veier anbefaler alternativ 2**

Ved behandling for høring/offentlig ettersyn av planforslaget, anbefalte Nye Veier alternativ 2 med bakgrunn i den samfunnsøkonomiske analysen, som viste en høyere netto nytte per budsjettkrone (NNB) for dette alternativet. Dette forklares i hovedsak med kortere reisetid mellom Gjøvik og Hamar, og dermed stor trafikantnytte.

For å løse innsigelser og svare ut vedtaks punkt fra Gjøvik kommune er det gjort tilleggsutredninger og vurderinger som har resultert i noen endringer av planforslaget. Etter endringene står alt. 1 med NNB -0,37, og alt. 2 med NNB -0,21 (uendret).

Hovedårsaken til forskjellen ligger fortsatt i at alt. 2 gir vesentlig bedre nytte for alle som bor i Gjøvik (sør for Skulhuselva) og skal mot Hamar, med kortere og raskere reiseveg enn ved alt. 1. I tillegg vil alt. 2 medføre at en del av rv. 4 innlemmes i utbygging av ny E6.

Finansiering av det nye Mjøssykehuset ser ut til å komme på plass i statsbudsjettet for 2026, og om dette tas inn i vurderingen av samfunnsøkonomisk nytte for de to alternativene for Mjøsbrutrasé, bidrar nytten av kortere veg mot Gjøvik i alt. 2 til en NNB beregnet til -0,14. For alt. 1 vil tilsvarende beregning gi en NNB på -0,31. Det vises til at dette er en foreløpig beregning.

Basert på disse endringene og vurderingene mener Nye Veier at det er enda tydeligere grunnlag for å anbefale å gå videre med alternativ 2, søndre brualternativ til sluttbehandling.

#### **Egenvurdering**

#### **Behov for avklaring av brutrasé**

Denne saken er ikke en del av den formelle plansaksbehandlingen, men en anmodning om avklaring av kommunens standpunkt når det gjelder valg av trasé for ny Mjøsbru. Som Nye Veier selv skriver i sin begrunnelse; reguleringsplanen vil ikke vært fullt ut avklart før et endelig planvedtak foreligger, men det er viktig og riktig med en avklaring av Gjøvik kommunes foretrukne alternativ, og aksept for at bare ett alternativ fremmes for sluttbehandling.

Kommunedirektøren fremmer saken på anmodning fra Nye Veier, som begrunner den med behov for avklaring av hensyn til lokalbefolkning og andre store, tilgrensende utbyggingsprosjekter som rv. 4 og Mjøsbykehuset. Kommunedirektøren er enig i at det for videre arbeid med planen er hensiktsmessig å lande valg av brutrasé før sluttbehandling av reguleringsplanen. Utover de begrunnelsene Nye Veier legger frem, vil kommunedirektøren påpeke at det også vil bidra til at andre deler av planen vil få tilstrekkelig oppmerksomhet og helhetlig behandling når planen kommer til sluttbehandling.

### **Usikkerhet ved førstegangsbehandling av planen**

Nye Veier anbefalte alternativ 2 for ny Mjøsbru før offentlig ettersyn basert på den samfunnsøkonomiske analysen som viste høyere netto nytte for dette alternativet. Ved behandling av planforslaget utarbeidet Gjøvik kommune et notat om ikke-prissatte konsekvenser som drøftet resultatene av konsekvensutredningen, usikkerheter og svakheter ved sammenstilling av disse resultatene til en helhetlig konklusjon, til tross for bruk av standard og anerkjent metodikk.

Dette ga grunnlag for at kommunedirektøren ved førstegangsbehandling mente at det var svakheter ved konsekvensutredningen som ga et for usikkert grunnlag for vekting, særlig for ikke-prissatte konsekvenser. Kommunedirektøren mente dermed også at dette gav et usikkert grunnlag for å anbefale valg mellom de to alternative traseene.

Kommunedirektøren har registrert at flere innsigelser og merknader ved offentlig ettersyn støttet opp om at det var mangler ved konsekvensutredningen, og er fornøyd med at det nå er gjort tilleggsutredninger som har bedret kunnskapsgrunnlaget som basis for vekting av de to alternativene.

### **Håndtering av vedtakspunkt fra Gjøvik kommune**

Kommunedirektøren vektlegger her bare de vedtakspunktene fra vedtak om offentlig ettersyn/høring som etter vår vurdering påvirker valg av alternativ. Ytterligere vurdering av alle vedtakspunktene vil bli gjort i forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplanen.

Punktnummer under refererer til kapittelinnvidlingen i saksgrunnlaget fra Nye Veier. For øvrige punkter mener kommunedirektøren at løsning ikke avhenger av, eller påvirker valg av alternativ for brutrasé.

#### 1.2 Løsninger for støyskjerming av ny Mjøsbru

Bakgrunnen for punktet var innspill fra beboere i Smedmoen-området angående støy fra E6, særlig på brua, og behov for vurdering av effekt av støyskjerming på brua.

*Nye Veier har gjort støyberegninger med støyskjerm på ny Mjøsbru. Dette viser begrenset effekt på land, men nå reduksjon ute på Mjøs, like i nærheten av brua.*

Kommunedirektøren er fornøyd med utredningen, som sammen med andre støyutredninger gir et godt bilde på støybelastningen knyttet til ny Mjøsbru.

For valg av alternativ har effekten av støy på land størst betydning. Utredningen viser at støyutsatte boliger og fritidsboliger får støyskjerming der dette er nødvendig, boliger hvor støyutfordringen ikke lar seg løse vil bli innløst.

En stor del av strandsona i Gjøvik er enten bygd ned av veganlegg, eller mer eller mindre utilgjengelig av andre årsaker. Det er derfor viktig at vi tar vare på de delene av strandsona som er, eller kan være, tilgjengelig for allmennheten, og sørger for at de er mest mulig skjermet for støy.

I nærheten av de to alternativene for ny Mjøsbrua ligger Fremstadodden, Fjordheim og gamle Biri bruk. Støy fra trafikk på selve brua berører områdene i mindre grad, både med og uten støyskjerming av brua. Kommunedirektøren anser støy fra veg (rv. 4 og E6) som viktigere kilder til støy i friluftsområdene. Valg av alternativ brutrasé kan derfor gjøres uavhengig av dette punktet.

### 1.3 Vurdering av trafikkfordeling og trafikkflyt for E6 og sidevegsnett som inkluderer utbygging av firefelts rv. 4 og Mjøspsykehuset

Bakgrunnen for dette punktet var manglende utredning av hvordan trafikk mellom hovedvegnettet (E6/rv. 4) og lokalt sidevegsnett (fylkesveger) vil flyte når det ikke lenger vil være sammenkobling mellom E6 og sidevegsnett ved Mjøsbrua. Utfordringen med den manglende sammenkoblingen vil bli forsterket med ferdig utbygd rv. 4.

*Nye Veier svarer at trafikk på sidevegsnett etter at rv. 4 er utbygd er en utredning som skal følge rv. 4-planen. Det vises til begrenset trafikk på Eriksrudvegen i dag, i en fremtidig situasjon vil trafikken ytterligere reduseres med bakgrunn i at det blir færre boliger igjen i området som følge av E6-utbyggingen.*

*For alt. 1 blir nærmeste tilknytning for Eriksrudvegen til hovedvegnettet ved Fjordheim/Skulhusodden (rv. 4), og i Biri (E6).*

*For alt. 2 blir Eriksrudvegen koblet til ny rundkjøring på E6/rv. 4 sør for Skulhusodden og nytt kryss ved Mjøsbrua. Denne mener Nye Veier vil gi Smedmoen-området bedre tilgjengelighet til E6/rv. 4 enn i dag.*

Kommunedirektøren registrerer at Nye Veier skyver utfordringen ved manglende fremtidig kobling mellom hovedvegnettet og sidevegsnett ved Mjøsbrua til planarbeidet for rv. 4. Det er synd at det ikke gjøres en helhetlig vurdering av denne utfordringen allerede nå i forbindelse med etablering av ny E6.

Utfordringen er lik for begge alternativ, og slik de foreligger gis det mulighet for kobling mellom rv. 4 og sidevegnettet enten som ved dagens løsning (alt. 1), eller ved ny rundkjøring sør for nytt kryss E6 x rv. 4 (alt. 2). Kommunedirektøren vurderer at alt. 2 best svarer på utfordringen, selv om løsningene i begge alternativ kun vil gjelde fram til ny rv. 4 skal bygges.

### 1.5 Alternative arealer for næringsutvikling med god tilgang til hovedvegnettet til erstatning for arealene som tapes som følge av E6-utbygginga

Bakgrunnen for punktet var at utviklingsmulighetene for næringsarealer avsatt i kommuneplanens arealdel ble begrenset av planen for E6 Moelv-Roterud. Tilgang fra hovedvegnettet er en del av begrensningen, og punktet har sammenheng med punkt 1.3 (over).

*Nye Veier svarer på dette at E6-prosjektet ikke beslaglegger store næringsarealer, men gir konsekvenser for næringsarealer utenfor planområdet. I kommuneplanens arealdel er det avsatt fremtidige næringsområder ved Hanssvea/Klundby. Fordi E6-prosjektet forbereder for utvikling av rv. 4 mot Gjøvik, med kapasitetssterke, direkteførte ramper, gir det ikke rom for tilkobling til sidevegsnett. Det medfører blant annet at næringsarealene på Hanssvea/Klundby ikke lenger ligger like tilgjengelig til hovedvegnettet som kommunen tidligere har antatt.*

*Etablering av ny E6 vil imidlertid gi en forbedret forutsigbarhet for bilistene i perioder med mye trafikk. Dette kan gi positive effekter for næringslivet i regionen som helhet.*

Kommunedirektøren viser til vurdering av punkt 1.3.

1.6 Biri bruk reguleres til offentlig friområde, med forutsetning om at Nye Veier erverver arealet og overfører dette til Gjøvik kommune

Arealet som omfatter området omkring gamle Biri bruk er i kommuneplanens arealdel angitt som næringsareal. Med bakgrunn i vurdering av en framtidig begrensning i tilgjengelighet fra hovedvegnettet, ønsker Gjøvik kommune at dette arealet blir et offentlig friområde, med badeplass, småbåthavn og parkeringsmuligheter.

*Nye Veier har tatt dette til følge. Deler av området skal benyttes som rigg under anleggsperioden, og istandsettes som friområde med småbåthavn og parkering etter endt anleggsperiode.*

Kommunedirektøren er fornøyd med løsningen. Valg av alternativ kan ha betydning for fremtidig bruk av arealet som friområde. Ved alt. 1 vil avstand til Mjøsbrua bli mindre merkbar. Ved alt. 2 vil ny Mjøsbru «lande» rett nord for friområdet, på Skulhusodden. Kommunedirektøren viser til vurdering under punkt 1.2.

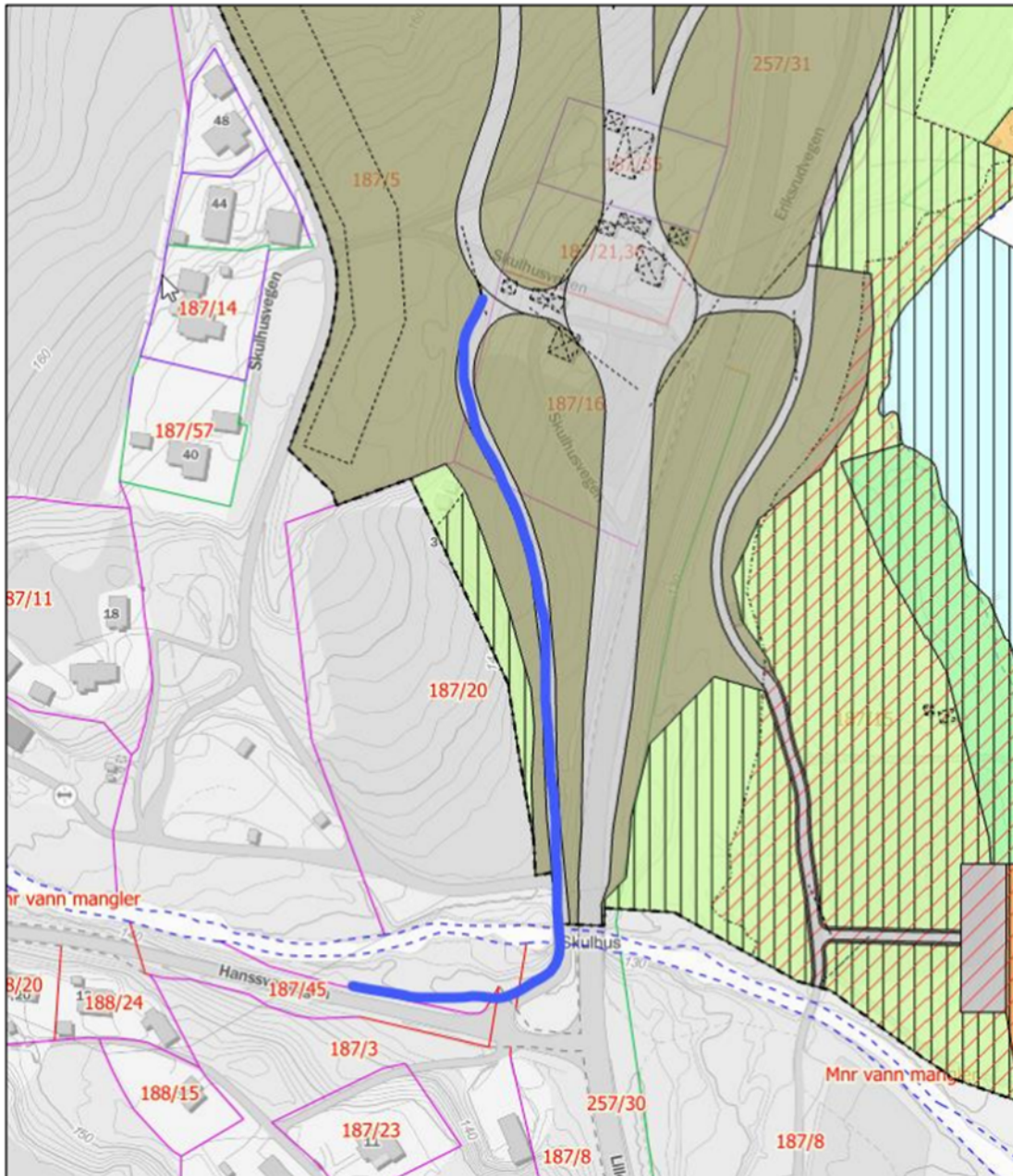
1.7 Det skal utredes trafiksikkerhetstiltak tilknyttet kryssområdet Hanssveavegen x rv. 4 og tiltak innarbeides, med rekkefølgekrav

Bakgrunnen for dette punktet er kjente ulykkesutfordringer på Smedmoen og kryssene langs rv. 4. Ved vedtak av planprogram var det et ønske fra Gjøvik kommune at planområdet ble utvidet sørover for å ivareta trafiksikkerheten knyttet til kryssene med Smedmovegen og Hanssveavegen. Dette argumenterte Nye Veier for at skal tilhøre rv. 4-prosjektet da planforslaget for E6 Moelv-Roterud ble behandlet og lagt ut til høring/offentlig ettersyn.

*Nye Veier har utredet trafiksituasjonen i området i tilleggsnotatet Trafikk (vedlegg 2h). Det er beskrevet seks muligheter for å bedre situasjonen. Fem av mulighetene kan gjennomføres i begge alternativ, ett alternativ kan gjennomføres (mest effektivt) for alternativ 2.*

*I alt. 2 kan Hanssveavegen knyttes inn mot rundkjøringen sør for E6 x rv. 4-krysset over en midlertidig bru lagt over eksisterende sidebru på Skulhusvegen.*

*Det er også mulig å stenge krysset ved Hanssveavegen og krysset ved Smedmovegen, men da må det etableres en lokalvegforbindelse mellom de to kryssområdene.*



Figur 1-6 viser foreslått omlegging av fv. 2418 for å muliggjøre stenging av nåværende kryss med rv. 4 i alternativ 2. Kilde: COWI AS

Kommunedirektøren oppfatter forslagene til løsninger som nettopp forslag, som må håndteres utenom reguleringsplan, bortsett fra muligheten for å knytte Hanssveavegen mot rundkjøring i alt. 2. For at dette skal være et argument for alt. 2, må tiltaket bindes i reguleringsplanen med rekkefølgebestemmelse.

#### 1.12 Kryssløsning E6 x rv. 4 skal bygges som et likeverdig kryss etter H3-standard

Bakgrunn for punktet er å sikre et likeverdig kryss mellom to framtidige firefelts motorveger.

Nye Veier har utformet nytt kryss som trompetkryss i begge alternativer, og sier det er en krysstype som gir god trafikkflyt i alle tre armer, og en konfliktfri gjennomkjøring for alle trafikkstrømmer.

Alternative kryss som er vurdert viser en underordnet rv. 4-løsning. Krysstypen bygger på de samme forutsetningene som krysset i kommunedelplanen la til grunn.

For å unngå ytterligere arealbeslag i krysksområdene for både alt. 1 og 2, er krysset utformet med

*dimensjonerende hastighet på 80 km/t gjennom krysset. Krysset er fortsatt å se som H3-standard selv om farten er satt ned til 80 km/t gjennom godkjent fravikssøknad fra Vegdirektoratet.*

Kommunedirektøren registrerer at prosjektet har hatt søkelys på å begrense arealbeslag, og har tillitt til den prosessen som har pågått for optimalisering av kryssløsning som gir en god kobling mellom rv. 4 og E6 i begge alternativ.

*1.15 Etableringen av ny E6 i området Smedmoen – Skulhus – Fremstadodden har en svært høy kostnad, prissatt og ikke-prissatt, for beboere i området. Denne kostnaden må storsamfunnet i mye større grad kompensere enn det planforslaget legger opp til, uansett valgt alternativ for ilandføring av ny bru*

Bakgrunnen for punktet var å løfte behovet for kompenserende tiltak for lokalsamfunnet som bærer den høyeste «kostnaden» ved å være naboer til et infrastrukturtiltak som skal løse storsamfunnets behov. Punktet vurderes å henge noe sammen med vedtakspunktet i kap. 1.11 *Oppsittere som ikke blir innløst i prosjektet, men som ønsker frivillig innløsning, bør bli tilbudt dette etter samme erstatningsvilkår som andre innløste eiendommer.*

*Nye Veier viser til at konsekvensutredningen viser at enkelte områder vil få større negativ konsekvens av E6-utbyggingen enn andre områder. Det er gjort en nærmere vurdering av planforslaget, og til sluttbehandling vil det bli flere boliger som foreslås innløst av hensyn til en totalvurdering av ny bosituasjon. Dette gjelder spesielt for boligene ved Fremstadodden i alt. 2.*

Ved offentlig ettersyn/høring av planforslaget innebar alt. 1 innløsning av 18 boliger, mens alt. 2 innebar innløsning av 25 boliger, i tillegg til garasjer og andre mindre bygninger. Nå foreslår Nye Veier å innløse 19 boliger i alt. 1 og 30 boliger i alt. 2.

Kommunedirektøren er fornøyd med at forslagsstiller har gitt grunneiere som blir sterkt berørt mulighet for å bli innløst. Kommunedirektøren forventer at det har vært god dialog med de berørte om løsningen. Dersom antall innløste boliger skal legges til grunn for valg av alternativ, vil alt. 1 være å foretrekke.

#### **Håndtering av innsigelser**

Kommunedirektøren vektlegger her de innsigelsene som etter vår vurdering påvirker valg av alternativ. Ytterligere vurdering av håndtering av alle merknader og innsigelser vil bli gjort i forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplanen.

Punktnumrene under viser til kapittelinnvidlingen i vedlagt Saksgrunnlag fra Nye Veier.

#### *2.2.1 og 2.3.9 Utredning av forbedret løsning for brutrasealternativ 1 med lengre tunnel/kulvert i Moelv*

Bakgrunnen er behov for utredning av en forbedret løsning for brutrasealternativ 1 med lengre tunnel/kulvert i Moelv, med kostnadsanslag og dermed mulighet for å veie samlede fordeler og ulemper for de to alternativene opp mot hverandre.

*Nye Veier utarbeidet et tilleggsnotat Moelvtunnelen (vedlegg 2k) for å belyse det som ble etterspurt. Notat har synliggjort forskjellen på hvordan en kulvertlengde på 40 meter, og en med lengde 200 meter, vil påvirke både ikke-prissatte konsekvenser og prissatte konsekvenser.*

*Konklusjonen var at løsningen med en 200 meter lang kulvert var marginalt bedre for de ikke-prissatte konsekvensene, mens en 40 meter kulvert er best for de prissatte konsekvensene. Løsningen med 40 meter kulvert ble anbefalt å opprettholde, men det ble lagt inn andre justeringer som hadde til hensikt å bedre forholdene for de mest inngripende eiendommene, samt tilrettelegge for flere turveier i området.*

*Statsforvalter godtok utredningen og trakk innsigelsen. Fylkeskommunen opprettholdt innsigelsen til temaet da de mente at utredningen ikke svarte på det de etterspurte. Notatet ble revidert med hensikt å treffe på fylkeskommunens krav til utredning.*

*En revidert utredning viser at en kulvert med lengde 200 meter er et skadereduserende tiltak for Moelv, men en samlet vurdering viser at alternativ 1 med kulvertlengde 200 meter ikke endrer konsekvensgraden for de ikke-prissatte temaene.*

*For å imøtekomme innsigelsen fra Innlandet fylkeskommune og krav fra Ringsaker kommune, er alternativ 1 endre til å omfatte en kulvertlengde på 200 meter.*

Kommunedirektøren forstår at en kulvert på 200 meter i alternativ 1 er nødvendig for å avbøte negative konsekvenser for Moelvs befolkning og muligheter for utvikling og kontakt mot Mjøsa. Konsekvensen for den samfunnsøkonomiske sammenstillingen er at det bidrar til å gjøre alternativ 1 mindre attraktiv å bygge.

### 2.2.2 Brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi

Innsigelsen er fremmet av Innlandet fylkeskommune, som tidlig meldte at den kun er mulig å imøtekomme ved å skrinlegge alternativ 2. **Innsigelsen vil derfor gå videre til meklingsavklaring.**

### 2.2.7 Tilrettelegging for kollektivtransport; pendlerparkering

Det er etterspurt ytterligere tiltak for tilrettelegging for pendlerparkering.

*Nye Veier har foreslått arealer til pendlerparkering i tilknytning til kollektivknutepunktet i Biri, og foreslår i tillegg parkeringsplasser ved Biri bruk i alt. 2. I dette alternativet er det mulighet for effektiv av-/påkjøring fra/til E6 og rv. 4 i forbindelse med ny rundkjøring sør for krysset mellom E6 og rv. 4.*

Kommunedirektøren er usikker på om tilrettelegging for pendlerparkering ved Biri bruk er et attraktivt tilbud som vil bli benyttet. Det er en mulighet for å parkere for samkjøring som dette tilbudet eventuelt bidrar til. Kommunedirektøren mener det er andre mer naturlige møtepunkt for samkjøring som vil bli foretrukket, og anser ikke dette tiltaket som et element som bør vektlegges i valg av brutrasé.

### 2.3.2 Utfylling på Moelvsida i alternativ 2

Statsforvalteren fremmet innsigelse til utfylling i Mjøsa i alternativ 2 i forbindelse med framføring av bru. Det er konflikt med økologiske funksjonsområder for fisk, mangel på kunnskap om konsekvenser og mangel på synliggjøring av alternativ byggemåte som ikke vil medføre så stort inngrep i gruntvannsområdet.

*Nye Veier har utarbeidet et tilleggsnotat som synliggjorde konsekvenser og alternative byggemåter. Notatet anbefalte at planforslagets løsning ble opprettholdt.*

*Statsforvalteren har opprettholdt innsigelsen til valgt løsning, og **innsigelsen går til meklingsavklaring** sammen med kulturminneinnsigelsen (pkt. 2.2.2)*

### 2.3.5 Barriereeffekten av to bruer

Statsforvalteren fremmet innsigelse til manglende vurdering av barriereeffektene ved to bruer, samt muligheter for avbøtende tiltak for å dempe negative effekter (lys, lyd).

*Nye Veier har gjennom tilleggsnotatet Barriereeffekt av to bruer (vedlegg 2a) synliggjort at barriereeffekten for fugl av ny bru i alt. 1 og alt. 2 ikke er vesentlig forskjellig. For fisk vil selve brukonstruksjonen trolig ha liten effekt på vandrende fisk, men her kan strølys ha negativ effekt. Det er derfor satt krav i reguleringsplanen om å unngå lyssetting av vannflaten.*

*Barriereeffekten for fisk vil være større for alt. 2 enn for alt. 1 på grunn av tilløpsfyllingen som beslaglegger grunne områder og reduserer vandringskorridoren.*

### 2.3.12 Dyrka mark

Statsforvalteren viste til Nasjonal jordvernstrategi og fremmet innsigelse på grunn av manglende tilpasning av veiltaket for å redusere beslaget av dyrka mark på strekningen Skulhusodden – Kremmerodden for begge alternativ.

*Nye Veier har i tilleggnotatet Dyrka mark (vedlegg 2b) synliggjort tiltak for å redusere beslag av dyrka mark. Alternativ 2 beslaglegger minst dyrka mark.*

<b>Tiltak</b>	<b>Alternativ 1</b>	<b>Totalt beslag dyrka mark (daa)</b>	<b>Alternativ 2</b>	<b>Totalt beslag dyrka mark (daa)</b>
Krysset E6xrv.4	Løsning med fravik gir 51 daa <b>MINDRE</b> arealbeslag	174	Løsning med fravik gir 4 daa <b>MER</b> arealbeslag	103
<b>Planforslaget</b>		<b>123</b>		<b>107</b>
Nydyrkingsarealer i planforslaget; Dammen ved Sandvoll	25 daa nydyrkingsareal	98	25 daa nydyrkingsareal	82
Nydyrkingsareal ved Fremstadodden, helling 1:5	13 daa nydyrkingsareal	85	37 daa nydyrkingsareal	45
Øvrige muligheter i matjordplanen	25-89 daa	50	25-89 daa	20

*Tabell 2: Beslag av dyrka mark.*

*Som følge av innsigelsen er det sikret nydyrking av to områder; dammen ved Sandvoll og et område ved Fremstadodden. Dette gjelder for begge alternativ.*

Kommunedirektøren mener det er gjort en god jobb for å optimalisere vegprosjektet slik at minst mulig dyrka mark blir beslaglagt, samtidig som at vegprosjektet har minimert utfyllingsbehovet i Mjøsa til et minimum i forhold til løsningen som ble vist i kommunedelplanen. Kommunedirektøren oppfatter at prosjektet totalt sett har gitt et bedre resultat når vi ser arealbeslag og utfylling i Mjøsa samlet.

Alternativ 2 kommer best ut av sammenlikning av beslag av dyrka mark.

### **Sammenhengen på tvers av Mjøsa**

Det er to ulike kommuner som er planmyndighet for hver sin del av E6 og ny bru. Det er ulike hensyn som skal vektlegges i hver sine vurderinger. Det er likevel også begge kommuners oppgave å vurdere helheten for planen – og forsøke å enes om en løsning som fungerer best mulig for begge parter og

for samfunnet ellers, alle forhold tatt i betraktning.

Ringsaker kommune har vært tydelige på sitt foretrukne alternativ gjennom hele prosessen. Det er klare lokale fordeler og ulemper ved alternativene som ligger bak Ringsaker kommunes vurdering om å gå for alternativ 2. Forventningen fra kommunedelplanarbeidet, hensynet til mulighetene for videre utvikling for Moelv-samfunnet, og å unngå berøring av boliger er viktige hensyn for Ringsaker. Den største hindringen for det valgte alternativet ligger i kulturminnene som ligger i området, og barriereeffekten to bruer med denne avstanden vil utgjøre for livet i Mjøsa. Innsigelser skal avklares før det gjøres endelig vedtak av reguleringsplanen.

For Gjøvik kommune det ikke et like tydelig skille på de lokale fordelene og ulempene for de to alternativene. Begge alternativer vil gå ut over boligbebyggelse, og kryssløsningen vil beslaglegge landbruksareal. Det vil bli store landskapsendringer når Skulhusberget utnyttes til byggematerialer.

I arbeidet med kommunedelplanen for E6 Moelv-Biri landet en til slutt på det som også den gang var det sørlige alternativet; bru over til Fjordheimsodden. Argumentet var da som nå – kortere avstand til Gjøvik. I planarbeidet har vi vært prisgitt dybdene i Mjøsa for å finne mulige kryssningslinjer, og har endt opp med de to alternativene det nå skal velges mellom; en parallell bru med dagens Mjøsbru eller et sørligere alternativ.

Anbefalingen fra Nye Veier er tydelig. Kommunedirektøren har fått større trygghet for en anbefaling av valg av alternativ gjennom de tilleggsutredninger og arbeidet som er gjort etter offentlig ettersyn. Som ved offentlig ettersyn er kommunedirektøren bekymret for om vi gjennom den anbefalte metodikken klarer å vekte de ikke-prissatte konsekvensene riktig i forhold til de konsekvensene som klan måles i kroner og øre, men har ikke grunnlag for å gå imot Nye Veiers faglige anbefaling når den nå har fått ytterligere tyngde.

Det er viktig å minne om at denne saken omhandler valg av brutrasé – den hele og fulle reguleringsplanen kommer til behandling våren 2026.

### **Konklusjon**

Basert på vurderingene av relevante endringer og en samlet vurdering av sammenstilte konsekvenser og vekting av de alternative planforslagene samfunnsøkonomisk nytte anbefaler kommunedirektøren at planalternativ 2 med sørlig brutrasé velges som Gjøvik kommunes foretrukne alternativ.