

**Arkiv:** PLANID-05020437,  
PLANNAVN-E6  
Moelv-Roterud, FA-  
L13, TI-&00  
**JournalpostID:** 24/42975  
**Saksbehandler:** Anna Ekrem  
**Dato:** 30.05.2024

## Saksframlegg

Saknr.	Utvalg	Møtedato
101/2024	Utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester	12.06.2024

### Førstegangsbehandling av reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud

#### Kommunedirektørens forslag til vedtak

- I medhold av plan- og bygningsloven § 12-10 vedtar utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester å legge forslag til reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud i to alternativ ut til offentlig ettersyn med følgende dokumenter:
  - Plankart i to alternativ, datert 30.05.24
  - Alternativt forslag til reguleringsbestemmelser i to alternativ, datert 30.05.24 utarbeidet av Gjøvik kommune
  - Planbeskrivelse, datert 30.05.24 med vedlegg
- Gjøvik kommune forventer at det arbeides videre med følgende fram mot sluttbehandling:
  - en turvegløsning fra Kremmerodden til Mjøsbrua, med rekkefølgekrav
  - løsninger for støyskjerming av ny Mjøsbru
  - en vurdering av trafikkfordeling og trafikkflyt for E6 og sidevegsnettene som inkluderer utbygging av firefelts rv. 4 og Mjøssykehuset
  - tydeligere forankring av kollektivløsninger, som inkluderer overganger til lokalruter
  - alternative arealer for næringsutvikling med god tilgang til hovedvegnettet til erstatning for arealene som tapes som følge av E6-utbygginga
  - hele arealet ved gamle Biri bruk reguleres til offentlig friområde, med forutsetning om at Nye Veier erverver arealet og overfører dette til Gjøvik kommune

#### Vedlegg i saken:

05.06.2024 01 - Planbeskrivelse  
18.03.2024 02 - Varselbrev og annonse for oppstart av planarbeidet  
05.06.2024 03 - Plankart, Gjøvik kommune, Alternativ1  
05.06.2024 05 - Planbestemmelser, Gjøvik kommune, Alternativ 1  
05.06.2024 07 - Plankart, Gjøvik kommune, Alternativ2  
05.06.2024 09 - Planbestemmelser, Gjøvik kommune, Alternativ 2  
18.03.2024 11 - Merknadsdokument, Gjøvik kommune  
18.03.2024 11a - Merknadsdokument, Gjøvik kommune - Vedlegg Innkomne merknader

18.03.2024	13 - Risiko- og sårbarhetsanalyse
18.03.2024	14 - Alternativsvurdering
18.03.2024	15 - Rv. 4 i alternativ 1
18.03.2024	16 - Notat nytt Mjøssykehus
18.03.2024	17 - Fagrapport lokal og regional utvikling
18.03.2024	18 - Fagrapport nærmiljø
18.03.2024	19 - Fagrapport eksisterende Mjøsbru, tilstand og restlevetid
18.03.2024	21 - Estetisk strategiplan
18.03.2024	22 - Fagrapport anleggsgjennomføring
18.03.2024	23 - Fagrapport massedisponeringsplan
18.03.2024	24 - Fagrapport hydrologi
18.03.2024	25 - Fagrapport landkonstruksjoner
18.03.2024	26 - Fagrapport vann, avløp, overvann og drenering
18.03.2024	27 - Fagrapport veigeometri
18.03.2024	28 - Fagrapport forurenset grunn
18.03.2024	29 - Fagrapport matjordplan
18.03.2024	30 - Fagrapport miljørisikovurdering
18.03.2024	31 - Fagrapport klimagassbudsjett
18.03.2024	32 - Fagrapport sedimenter
18.03.2024	33 - Fagrapport Klimastyringsplan
18.03.2024	34 - Fagrapport syredanna bergarter
18.03.2024	35 - Fagrapport Ingeniørgeologi
18.03.2024	35a - Fagrapport Ingeniørgeologi - Vedlegg 1 Geologisk kart
18.03.2024	35b - Fagrapport Ingeniørgeologi - Vedlegg 2 Kinematisk analyse av bergskjæringer
18.03.2024	35c - Fagrapport Ingeniørgeologi - Vedlegg 3 Tverrprofiler bergskjæringer
18.03.2024	36 - Fagrapport Skred
18.03.2024	37 - Fagrapport Geoteknikk, utredning av sikkerhet mot kvikkleireskred
18.03.2024	38 - Fagrapport Geoteknikk land
18.03.2024	38a - Fagrapport Geoteknikk land - Vedlegg 1
18.03.2024	38b - Fagrapport Geoteknikk land - Vedlegg 2 Stabilitetsberegninger
18.03.2024	39 - Geoteknisk datarapport grunnundersøkelser
18.03.2024	39a - Geoteknisk datarapport grunnundersøkelser - Vedlegg 1-6 Tegninger
18.03.2024	39b - Geoteknisk datarapport grunnundersøkelser - Vedlegg 7 NGI-rapport
18.03.2024	40 - Fagrapport KU friluftsliv, by- og bygdsliv
18.03.2024	41 - Fagrapport KU kulturarv
18.03.2024	42 - Fagrapport KU Landskapsbilde
18.03.2024	43 - Fagrapport KU naturmangfold
18.03.2024	44 - Fagrapport KU naturressurser
18.03.2024	45 - Fagrapport luftforurensning
18.03.2024	46 - Fagrapport prissatte konsekvenser
18.03.2024	47 - Fagrapport støy
18.03.2024	48 - Fagrapport trafikkutredning
18.03.2024	49 - Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse
18.03.2024	50 - Tegningshefte
18.03.2024	51 - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 1
18.03.2024	51a - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 1 - Vedlegg A Beregninger
18.03.2024	51b - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 1 - Vedlegg B Tegninger
18.03.2024	51c - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 1 - Vedlegg C Breddeutvidelse
18.03.2024	52 - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 2
18.03.2024	52a - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 2 - Vedlegg A Beregninger
18.03.2024	52b - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 2 - Vedlegg B Tegninger
18.03.2024	52c - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 2 - Vedlegg C Breddeutvidelse
05.06.2024	A Notat ikke-prissatte konsekvenser 280424

05.06.2024	B Notat turvei Kremmerodden - Fremstadodden
05.06.2024	C Referat Regionalt planforum E6 Moelv-Roterud 130923
30.05.2024	D Forslag egne Reguleringsbestemmelser_Gjøvik kommune_alternativ 2
30.05.2024	E Forslag egne Reguleringsbestemmelser_Gjøvik kommune_alternativ 1

### **Utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester 12.06.2024:**

#### **Behandling:**

Tilleggsforslag fra samarbeidspartiene, foreslått av Ole Wilhelm Skundberg, Senterpartiet

- Det skal utredes trafikkikkerhetstiltak tilknyttet kryssområdet Hanssveavegen x rv. 4 og tiltak innarbeides med rekkefølgekrav i planen før sluttbehandling.
- Gangveiforbindelse mellom Smedmoen-Mjøsbrua, Mjøsbrua-Biri sør, samt Biri-nord-Roterud skal innarbeides i planen før godkjenning.
- Det må sikres tilstrekkelig framkommelighet på lokalvei i forbindelse med omkjøringsmulighet ved stenging av eks- og ny E6, dimensjonert for 25,25 vogntog over brua ved Vismunda.
- Ny E6- bru over Vismunda må dimensjoneres i samråd med Forsvaret for å kunne bære vogntogvekter på opptil 122 tonn.
- Oppsittere som ikke blir innløst i prosjektet, men som ønsker frivillig innløsning, bør bli tilbudt dette etter samme erstatningsvilkår som andre innløste eiendommer.
- Kryssløsning E6-Rv4 skal bygges som et likeverdige kryss etter H3-standard.
- De to eksisterende gangforbindelsene mellom Vertshuset v/E6 og Biri Travbane skal opprettholdes.
- I forbindelse med kollektivterminal i Biri må det sikres tilstrekkelig antall biloppstillingsplasser samt trygg og sikker parkering for sykkel og mindre kjøretøyer.
- 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.
- Utvalget (SBT) mener staten bør ha eierskapet til dagens Mjøsbru, dersom den skal ha funksjon som beredskapsveg.
- Området på innsiden av E6 (ved vannbehandlingsanlegget og sørover) kan reguleres til næringsformål.
- Driften ved Mjøsbruket og Madshus skal sikres i reguleringsarbeidet slik at de ikke blir skadelidende i anleggsperioden.
- Det skal legges til rette for ivaretagelse av naturmangfoldet tilknyttet etablerte og nye naturområder.

Endringsforslag til kommunedirektørens forslag til vedtak 2c, foreslått av Eirik Olsen, Miljøpartiet De Grønne

Fjerne ordet "firefelts" av rv 4.

Tilleggsforslag fra MDG, foreslått av Eirik Olsen, Miljøpartiet De Grønne

Nye Veier hensyntar i planarbeidet muligheten for framtidig jernbanetrase Gjøvikbanen-Dovrebanen.

Kommunedirektørens forslag til vedtak, med tilleggsforslag fra samarbeidspartiene, AP, R, SV og MDG ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag fra Eirik Olsen (Mdg) om fjerning av "firefelts veg" falt mot to stemmer (R, MDG).

Tilleggsforslag fra Eirik Olsen (MDG) om framtidig jernbanetrase falt mot to stemmer (R, MDG).

Representant Krokeide (Frp) sluttet seg til møtet under behandlingen av sak 101/2024.

#### **SBT- 101/2024 Vedtak:**

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-10 vedtar utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester å legge forslag til reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud i to alternativ ut til offentlig ettersyn med følgende dokumenter:
  - a. Plankart i to alternativ, datert 30.05.24
  - b. Alternativt forslag til reguleringsbestemmelser i to alternativ, datert 30.05.24 utarbeidet av Gjøvik kommune
  - c. Planbeskrivelse, datert 30.05.24 med vedlegg
2. Gjøvik kommune forventer at det arbeides videre med følgende fram mot sluttbehandling:
  - a. en turvegløsning, alternativt g/s-løsning, fra Kremmerodden til Mjøsbrua, med rekkefølgekrav
  - b. løsninger for støyskjerming av ny Mjøsbru
  - c. en vurdering av trafikkfordeling og trafikkflyt for E6 og sidevegnettet som inkluderer utbygging av firefelts rv. 4 og Mjøssykehuset.
  - d. tydeligere forankring av kollektivløsninger, som inkluderer overganger til lokalruter
  - e. alternative arealer for næringsutvikling med god tilgang til hovedvegnettet til erstatning for arealene som tapes som følge av E6-utbygginga
  - f. hele arealet ved gamle Biri bruk reguleres til offentlig friområde, med forutsetning om at Nye Veier erverver arealet og overfører dette til Gjøvik kommune

#### **Vedtaket inkluderer følgende tilleggsforslag:**

- Det skal utredes trafiksikkerhetstiltak tilknyttet kryssområdet Hanssveavegen x rv. 4 og tiltak innarbeides med rekkefølgekrav i planen før sluttbehandling.

- Gangveiforbindelse mellom Smedmoen-Mjøsbrua, Mjøsbrua-Biri sør, samt Biri-nord-Roterud skal innarbeides i planen før godkjenning.

- Det må sikres tilstrekkelig framkommelighet på lokalvei i forbindelse med omkjøringsmulighet ved stenging av eks- og ny E6, dimensjonert for 25,25 vogntog over brua ved Vismunda.

- Ny E6-bru over Vismunda må dimensjoneres i samråd med Forsvaret for å kunne bære vogntogvekter på opptil 122 tonn.

- Oppsittere som ikke blir innløst i prosjektet, men som ønsker frivillig innløsning, bør bli tilbudt dette etter samme erstatningsvilkår som andre innløste eiendommer.

- Kryssløsning E6-Rv4 skal bygges som et likeverdig kryss etter H3-standard.

- De to eksisterende gangforbindelsene mellom Vertshuset v/E6 og Biri Travbane skal opprettholdes.

- I forbindelse med kollektivterminal i Biri må det sikres tilstrekkelig antall biloppstillingsplasser samt trygg og sikker parkering for sykkel og mindre kjøretøyer.

- 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.
- Utvalget (SBT) mener staten bør ha eierskapet til dagens Mjøsbru, dersom den skal ha funksjon som beredskapsveg.
- Området på innsiden av E6 (ved vannbehandlingsanlegget og sørover) kan reguleres til næringsformål.
- Driften ved Mjøsbruket og Madshus skal sikres i reguleringsarbeidet slik at de ikke blir skadelidende i anleggsperioden.
- Det skal legges til rette for ivaretagelse av naturmangfoldet tilknyttet etablerte og nye naturområder.

### **0. Sammendrag**

Reguleringsplan for utbygging av E6-traseen mellom Moelv i Ringsaker og Roterud nord for Biri utgjør 11 km av utbyggingen av E6 til firefelts motorveg gjennom Innlandet. Planarbeidet bygger på overordnede planer, og er utarbeidet i henhold til planprogram vedtatt i januar 2023. Planforslaget fremmes av Nye Veier AS, er utarbeidet med COWI AS som plankonsulent, og inkluderer en konsekvensutredning for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Planprosessen startet opp med kunngjøring av varsel om oppstart og høring av planprogram i oktober 2022, og har inkludert jevnlig dialog mellom kommunen og Nye Veier, og mellom Gjøvik og Ringsaker kommuner.

Planforslaget fremmes i to alternativer, og planlegger E6 som firefelts motorveg med fartsgrense 100 km/t og to kryss. Etablering av ny bru over Mjøsa og bevaring av dagens bru for gang- og sykkeltrafikk og saktegående trafikk (moped og traktor) er også inkludert i planforslaget.

Nye Veier anbefaler alternativ 2 (søndre alternativ) for utbyggingen av E6-traseen mellom Moelv og Roterud basert på den samfunnsøkonomiske analysen som viser en høyere netto nytte for dette alternativet. Alternativ 1 har derimot lavere konsekvensgrad for ikke-prissatte tema enn alternativ 2. Forskjellen for ikke-prissatte tema ligger i valg av trasé for kryssing av Mjøsa. Alternativ 2 har høyere konsekvens for kulturarv, kulturmiljø i Brennerivika ved Moelv og høyere konsekvens for landskapsbilde med to bruer med stor avstand.

Planforslaget for E6 Moelv-Roterud er konsekvensutredet i to alternativer ved bruk av anerkjent metodikk. Administrasjonen har utarbeidet et notat om ikke-prissatte konsekvenser som drøfter resultatene av gjennomført konsekvensutredning av de ulike temaene. Kommunedirektøren mener det er svakheter ved metodikken som bør belyses, spesielt når man skal vekte konsekvenser av ulike tema mot hverandre.

Påvirkningen på sidevegsnett og sammenhengende løsninger for gange og sykkel tar ikke hensyn til andre pågående planarbeider for Mjøsøykehuset og rv. 4. Det er bekymringer knyttet til trafikkfordeling og trafikkflyt på E6 og sidevegsnett, spesielt med etableringen av Mjøsøykehuset.

Det er nødvendig å legge til rette for mer sykkel, gange og kollektivtransport for å oppfylle nullvekstmålet innenfor biltrafikk. Planforslaget bygger ikke opp under dette målet.

Reguleringsplanen må være detaljert nok til at vegtiltaket kan bygges uten byggesaksbehandling.

Dokumenter som gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene er nevnt under §1. Bestemmelsene viser til flere planer som skal utarbeides for å ivareta videre detaljering og viktige hensyn, men oppfølging og godkjenning av dette er uklart. Det kan også være vanskelig å se hvordan konklusjoner og anbefalinger i fagrapporter følges opp i plankart og bestemmelser. Forslag til planbestemmelser anses ikke som tilstrekkelig detaljert for alle deler av tiltaket, og administrasjonen har derfor utarbeidet alternative planbestemmelser som legges til grunn.

Reguleringsplanen berører to kommuner som skal gjøre egne vedtak om offentlig ettersyn og vedtak av plan. Begge alternativene legges ut til offentlig ettersyn, og Ringsaker kommune foretrekker alternativ 2 på grunn av forringelse av nærmiljø og barrierevirkning mot strandsona og viktige rekreasjonsområder.

*Sammendraget er generert av KI, og redigert av saksbehandler.*

## **1. Bakgrunn**

### 1.1 Kort om prosjektet

Nye Veier AS med COWI AS som plankonsulent har utarbeidet planforslag med konsekvensutredning for E6-traséen mellom Moelv i Ringsaker til Roterud nord for Biri. Traséen utgjør 11 km av utbyggingen av E6 til firefelts motorveg gjennom Innlandet (Kolomoen-Otta).

Planarbeidet bygger på overordnede planer og tilliggende reguleringsplaner. Planforslaget er utarbeidet i henhold til planprogram vedtatt i januar 2023.

### 1.2 Bakgrunn og forutsetninger

Reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud bygger på kommunedelplan for E6 Moelv-Biri og Biri-Vingrom, samt vedtatt planprogram. I tillegg legger kommuneplanens arealdel og gjeldende reguleringsplaner føringer der dette er gjeldende plan. Det er utarbeidet konsekvensutredning etter gjeldende metodikk samt andre utredninger, og resultater av disse skal gjenspeiles i planforslaget.

#### 1.2.1 Kommunedelplanene

Kommunedelplan for E6 Moelv-Biri (2015) og E6 Biri-Vingrom (2013) regulerer ny E6 som firefelts motorveg fra Moelv til Vingrom. Kommunedelplan for E6 Moelv-Biri regulerer ny Mjøsbru ca. 800 meter sør for dagens bru, med landing på Fjordheim i Gjøvik. Alternativet ble valgt med bakgrunn i hensyn til eksisterende arealbruk og byutvikling i Moelv, samt redusert reisetid mellom Gjøvik og Hamar. Traséen ble justert noe etter mekling for å ta hensyn til kulturminner i Moelv.

Kommunedelplanen legger til grunn at dagens Mjøsbru skal rives etter at ny seksfelts bru (firefelts motorveg, gang- og sykkelveg og kjørebane for saktegående trafikk) er bygget. Det må utarbeides detaljreguleringsplan for bygging kan starte.

#### 1.2.2 Bompengeproposisjonen

Stortinget vedtok i juni 2019 finansiering av utbygging av E6 Moelv-Øyer gjennom bompenger og statlige midler (Stortinget, Prop. 119 S). Gjennom dette vedtaket ble det også vedtatt at dagens Mjøsbru kan bestå, i strid med føringene i kommunedelplan E6 Moelv-Biri. Proposisjonen omtaler fremtidig bruk som «*godt egnet for bruk til lokaltrafikk, gående og syklende [...] og inngår som en del av vegnettet med bl.a. viktig funksjon som omkjøringsveg for ny Mjøsbru i forbindelse med hendelser og planlagt vedlikehold og det gir en styrket samfunnssikkerhet.*»

#### 1.2.3 Planprogram

Reguleringsplanprosess startet opp sommeren 2019, og det ble vedtatt et planprogram for planarbeidet i februar 2020. Nye registreringer og tekniske beregninger viste at tidligere løsningsforslag (kommunedelplanalternativet) ga lite eller ingen gjenbruk av dagens E6, kostnader langt over Nye Veiers budsjett for strekningen og unødig stort CO<sub>2</sub>-avtrykk. Det var også i stor grad

utfordringer med grunnforholdene i Mjøsa.

Nye Veier valgte derfor å starte planarbeidet på nytt i november 2021, med vedtak av nytt planprogram i januar 2023. Løsningen fra kommunedelplanen ble optimalisert og videreutviklet. Mange av utredningstemaene fra tidligere planprogram (2020) er videreført, men nytt planprogram beskriver andre alternativer enn tidligere.

### 1.3 Planprosessen

Planarbeidet ble startet opp med kunngjøring av varsel om oppstart og høring av planprogram i oktober 2022. I høringsperioden for planprogrammet holdt Nye Veier informasjonsmøte på Honne 9. november 2022 og åpen kontordag på Biri omsorgssenter 10. november 2022.

Nye Veier orienterte om planarbeidet i for utvalg for samfunnsutvikling og formannskapet 7. juni 2023, og for kommunestyret 15. juni 2023. I etterkant av orienteringene fikk kommunen oversendt et foreløpig planforslag som har vært benyttet som grunnlag for informasjon og medvirkning gjennom høsten 2023. Underveis i planprosessen har det vært jevnlig dialog mellom kommunen og Nye Veier, og mellom Gjøvik og Ringsaker kommuner. Foreløpig planforslag ble presentert for regionalt planforum i møte 13.09.2023, hvor det kom frem gode innspill for videre bearbeiding.

Ved varsel om oppstart og høring av planprogrammet, kom det inn totalt 77 merknader fra høringsinstanser (11), lag, organisasjoner og foreninger (18) og private (48). Oppsummering og Nye Veiers kommentar til hver merknad kan leses i vedlegg 11.

Endelig planforslag ble mottatt av Gjøvik kommune 14.03.2024.

### 1.4 Hovedtrekk ved planforslaget

E6 Moelv-Roterud 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 og alternativ 2. Hovedforskjellen mellom alternativene er ulik trasé for kryssing av Mjøsa, og plassering av krysset mellom E6 og rv. 4.

#### 1.4.1 Alternativ 1 Moelv-Fremstadodden

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.

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



Figur 7-7: Nytt kryss ved Sandvoll, alternativ 1. Kilde: COWI AS

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 vegoppbyggingen. Arealet skal fylles igjen og settes i stand til LNF etter anleggsperioden.

#### 1.4.2 Alternativ 2 Moelv-Fremstadodden

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.



Figur 7-17: Nytt kryss ved Skulhusodden. Kilde: COWI AS

Mellom Fjordheim og Fremstadodden gjenbrukes dagens rv. 4 som nordgående kjøreretning for ny E6. Sørgående kjøreretning bygges ny.

For dammen ved Sandvoll, erstatning av båt plasser 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.

#### 1.4.3 Alternativ 1 og 2 Fremstadodden-Roterud

Fra Fremstadodden til Roterud er alternativ 1 og 2 like.

Fra Fremstadodden og nordover mot Kremmerodden gjenbrukes eksisterende E6 som nordgående kjøreretning. Dette minimerer behovet for utfylling i Mjøsa. For å tilpasse seg landskapet er sørgående kjøreretning lagt noe høyere og lenger vest i terrenget. Det gjøres mindre justeringer på fylkesveg 2538 Eriksrudvegen som følge av tiltak på E6.

Sør for Kremmerodden legges nordgående kjøreretning delvis på fylling ut i Mjøsa. Fyllinga gjør det mulig med en kurvatur for fartsgrense 100 km/t uten at det må fylles i vesentlig grad i Paradisvika. Gjennom skjæringa ved Kremmerodden utvides E6 mot øst for å unngå inngrep i Eriksrudberget, som er naturreservat.



*Figur 7-23: Ny E6 på strekningen Fremstadodden-Roterud, alternativ 1 og 2 Kilde: COWI AS*

Det etableres ny bru fra fylkesveg 2538 Eriksrudvegen over til Kremmerodden. I samme område anlegges det også en turveg nordover på vestsiden av E6. Denne ligger langs en ny støyvoll, og vil kobles til gang- og sykkelsystemet langs Fautmobakken, og videre over til østsiden av E6. Ved dette tiltaket sikres forbindelse for myke trafikanter mellom viktige rekreasjonsområder på Kremmerodden og ved småbåthavna/travbaneområdet. At planforslaget ikke følger opp kommunedelplanens angitte løsning med turveg på fylling i Paradisvika og kryssing av Kremmerodden naturminne begrunnes med hensynet til naturmangfoldsverdier og vernehensyn.

Videre nordover fra Kremmerodden, forbi Biri, og frem til avslutning ved Roterud følger ny E6 i hovedsak samme trasé som dagens E6.

Ved Paradisvika er E6 trukket på land for å unngå fylling i et område med stor verdi for naturmangfoldet. Konsekvensen er at et bolighus på motsatt side må innløses som følge av skjæring tett opp mot husveggen og lite muligheter for å ivareta støyforholdene på eiendommen. Eiendommen reguleres til LNF.

Kryss i Biri oppgraderes i den form det er i dag, ved at det etableres et nytt toplanskryss. Det gir i stor grad gjenbruk av areal, slik at arealer til næring og jordbruk i Biri sentrum blir minst mulig påvirket. Det er avsatt arealer for etablering av rasteplass, innfartsparkering og enkel kontrollplass i kryssområdet vest for E6. Døgnhvileplassen ved Biri travbane opprettholdes i noe justert form.



Figur 7-30: Toplanskryss på Biri med sammenkobling til lokalt veinett. Kilde: COWI AS

Gang- og sykkelveg langs Fautmobakken er knyttet sammen med gang- og sykkelveg på ny kjørebru over E6. Denne gir adkomst til bussholdeplass på nordgående påkjøringsrampe og videre til turveg rundt travbanen og travvegen.

Mellom E6 og Svenesvollene naturreservat videreføres travvegen/turvegen øst for E6. Denne føres under Vismunda bru til eksisterende turveg langs Vismunda retning Biri sentrum. Svenesvollene naturreservat berøres ikke fysisk av tiltaket.

På vestsiden av E6 etableres en gang- og sykkelveg mellom E6 og parkeringsplassen ved Biri senter. Denne gir adkomst til bussholdeplass langs sørgående påkjøringsrampe både fra Paradisvegen og Skumsrudvegen.

Ved etablering av ny bru over Vismunda er det planlagt midlertidig omkjøring fra Skumsrudvegen og Industrivegen til E6. Som følge av dette er det regulert gang- og sykkelveg langs Skumsrudvegen. Nord for kryssing av Vismunda utvides E6 mot vest. Dette er i tråd med kommunedelplanen for E6 Biri-Vingrom og hensynet til kulturlandskapet.

Langs Industrivegen, mot Vismunda, er eksisterende flomvoll litt lav på enkelte punkter. Reguleringsplanen sikrer utbedring av dette slik at ny E6 blir sikret mot 200-årsflom fra Vismunda. I nord kobles ny E6 mot eksisterende E6 ved Roterud. Prosjektet avsluttes der strekningen med eksisterende firefeltsveg starter. Det er godkjent fravikssøknad for å kunne kjøre 100 km/t uten ytterligere tiltak på denne strekningen.

### 1.5 Konsekvensutredning

Det er utført en konsekvensutredning i henhold til metodikken i Statens vegvesens håndbok V712:2021, for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

De prissatte konsekvensene vurderes samlet i en nytte-kostnadsanalyse. Analysen er en beregning av tiltakets nytte og kostnader, målt i kroner. Dette beregnes for:

- Trafikanter og transportbrukere

- Operatører (for eksempel busselskap)
- Budsjettkonsekvens for det offentlige
- Trafikkulykker
- Restverdi
- Skattekostnad
- Støy- og luftforurensing
- Klimagassutslipp

Analysen av de ikke-prissatte konsekvensene omfatter temaene:

- Landskapsbilde
- Kulturarv
- Naturmangfold
- Friluftsliv/ by og bygdeliv
- Naturressurser

I tillegg er det gjort flere supplerende utredninger som grunnlag for planarbeidet.

#### 1.5.1 Prissatte konsekvenser

Netto nytte er et uttrykk for tiltakets beregnede samfunnsøkonomiske lønnsomhet ut fra de prissatte konsekvensene. Netto nytte per budsjettkrone sier hva forholdet er mellom netto nytte og sum virkninger for det offentlige, dvs. nytten av prosjektet fratrukket kostnadene til bygging og drift.

De største nyttekostnadskomponentene er trafikantnytte og investeringskostnader. Det er beregnet størst trafikantnytte for alternativ 2. Alternativ 1 har lavere investeringskostnader enn alternativ 2. Totalt sett er det alternativ 2 som har størst netto nytte.

#### 1.5.2 Ikke-prissatte konsekvenser

Det er gjort en samlet vurdering av konsekvensgrad for hvert alternativ, og gjort avveininger for å komme frem til den samlede konsekvensgraden for de ulike alternativene. I denne sammenstillingen kommer alternativ 1 best ut med noe negativ konsekvens, mens alternativ 2 for middels negativ konsekvens.

Det er utarbeidet konfliktkart for å synliggjøre de områdene som har konfliktpotensial for ikke-prissatte tema. Konfliktkartet er basert på konsekvensen (miljøskaden) alternativet har for de forskjellige delområdene, og summerer alle overlappende delområder på tvers av tema.

For begge alternativene er det i hovedsak i områdene hvor det gjøres tiltak i og ved Mjøsa at det er størst konfliktpotensial. I tillegg er det konfliktpotensial i alternativ 1 i Moelv. Konfliktpotensialet er størst i områdene ved Møkkvika i Ringsaker, ved ilandføring av ny bru ved Skulhusodden og ved gamle Biri bruk.

#### 1.5.3 Samfunnsøkonomisk analyse

Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser av E6 Moelv-Roterud rangerer alternativene slik:

Tabell 8-4: Sammenstilling av de prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

		0	KDP	Alternativ 1	Alternativ 2
Netto nytte (prissatte)	Netto nytte	0	-5 003 792	-1 991 148	-1 233 494
	Netto nytte pr. budsjettkrone, NNB	0	-0,57	-0,35	-0,21
	NNB, rangering	1	4	3	2
Ikke-prissatte	Ikke-prissatte konsekvenser	0	Stor negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
	Ikke-prissatte konsekvenser, rangering	1	4	2	3
	Rangering	1	4	3	2

### 1.6 Nye Veiers anbefaling

Nye Veier anbefaler alternativ 2 med bakgrunn i den samfunnsøkonomiske analysen, som viser en betydelig høyere netto nytte for dette alternativet. Dette forklares i hovedsak med kortere reisetid mellom Gjøvik og Hamar.

Alternativ 1 har derimot lavere konsekvensgrad for ikke-prissatte tema enn alternativ 2. Forskjellen for ikke-prissatte tema ligger i valg av trasé for kryssing av Mjøsa. Alternativ 2 har høyere konsekvens for kulturarv, kulturmiljø i Brennerivika ved Moelv, og høyere konsekvens for landskapsbilde med to burer med stor avstand. Alternativ 1 har lavere konsekvens for landskapsbilde side infrastrukturiltakene er samlet rundt dagens trasé.

Det er vurdert at avstanden mellom alternativene i netto nytte er større enn avstanden mellom konsekvensgraden for ikke-prissatte tema, derfor er alternativ 2 vurdert som det beste utbyggingsalternativet.

Anbefalingen i planbeskrivelsen er basert på konsekvensutredningen og er utreders faglige anbefaling. Nye Veier har besluttet å anbefale alternativ 2, i tråd med utreders faglige anbefaling, og fremmer dette som sitt foretrukne alternativ.

## 2. Egenvurdering

### 2.1 Prosess og medvirkning

Hvis en ser bort fra den første planprosessen som strandet i 2020, så har planprosessen for E6 Moelv-Roterud vært effektiv og god. Med vedtatt planprogram januar 2023 og et foreløpig planforslag klart i juni samme år, har det blitt lagt ned veldig mye arbeid på kort tid.

Når Nye Veier i tillegg tok seg tid til å bruke resten av 2023 til medvirkning og dialog med både statlige og regionale myndigheter, interesseorganisasjoner, næring og innbyggere, skaper det forståelse for arbeidet, og øker tilliten til resultatet.

Kommunedirektøren er veldig fornøyd med den tida som er brukt siden sommeren 2023, og har opplevd god dialog med Nye Veier og plankonsulent.

### 2.2 Statlig samordning

Innenfor influensområdet til E6-prosjektet er det flere statlige utbyggingsprosjekter hvor det enten er startet reguleringsprosess, eller reguleringsprosess vil starte opp innen kort tid. Dette dreier seg om planlegging og bygging av nytt Mjøssykehus på Moelv, ny rv. 4 som firefelts motorveg fra Hunddalen til Mjøsbrua og InterCity-tog fra Hamar til Moelv.

Alle disse prosjektene vil ha gjensidig påvirkning på hverandre, og kommunedirektøren er bekymret for at dersom dette ikke blir tilstrekkelig ivaretatt, så kan det medføre ulemper for de enkelte prosjektenes framdrift og finansiering.

En god statlig samordning er en forutsetning. Det er startet opp en prosess med samordning av tiltakene i Ringsaker, dette bør også kobles til Gjøvik og planprosess for rv. 4.

I vurdering av prissatte konsekvenser gjøres det et poeng av at alternativ 2 bygger ut mer av riksvegnettet, ved at nordlige del av rv. 4 blir ny E6. Dette får dermed utslag i positiv trafikanntytte. Planarbeid for rv. 4 er i startfasen, og det skal tilrettelegges for firefelts motorveg mellom Hunndalen og Mjøsbrua. At nytten ved å bygge ut deler av rv. 4 i E6-planen vektlegges ved valg av alternativ viser at prosjektet har en snever tilnærming og dårlig samordning mellom prosjektene.

### 2.3 Konsekvensutredning

Planforslaget i to alternativer er konsekvensutredet fullt ut i henhold til anerkjent metodikk.

Administrasjonen har utarbeidet et notat om ikke-prissatte konsekvenser som er vedlagt saken, som drøfter resultatene av gjennomført konsekvensutredning av de ulike temaene, usikkerheter og svakheter ved sammenstilling av disse resultatene til en helhetlig konklusjon til tross for riktig metodebruk.

Kommunedirektøren mener det er svakheter ved metodikken som bør belyses. Metodikken som er benyttet fra Statens vegvesens håndbok V712:2021 er godt egnet til å sammenlikne alternativer innenfor samme tema, f.eks. naturverdier i alt. 1 opp mot naturverdier i alt. 2. Men det blir mer utfordrende og komplisert når man skal vekte konsekvenser av ulike tema mot hverandre. F. eks. stor konsekvens for landskapsbilde i alt. 1 sett opp mot stor konsekvens for kulturminner i alt. 2.

Oppsummert handler dette om:

- Ved å ha et stort totalområde er det en viss fare for at konsekvenser for et delområde vil forsvinne i «mengden».
- Det er vanskelig å skulle sammenlikne ulike fagtema, for så å rangere konsekvensene av tiltaket på tema opp mot hverandre. Som å legge sammen mange brøker med ulike nevner, og håpe på et svar som gir mening.
- Samlede virkning for et fagtema, vises isolert sett, men det er ingen rapport som i stor grad viser de kumulative virkningene av konsekvensene på planområdet.
- Selv om utredningene er gjort «etter boka» vil fremstillingen av dem ikke nødvendigvis gi et spesielt nyansert bilde av konsekvenser for spesifikke delområder.
- Selv om vurderingene er gjort i henhold til veileder og kriterier gitt der, er det generelt utfordrende å skulle vurdere prisgitte og ikke prisgitte konsekvenser opp mot hverandre.

For prissatte konsekvenser gjelder beregninger og estimater av kroner og øre. Dette gjør det enklere å sammenlikne alternativer, men tallgrunlaget kan være mer usikkert enn faktiske registreringer og faktakunnskap som ligger til grunn for ikke-prissatte tema. Prissatte konsekvenser baserer seg på estimater og framskrivninger som blant annet avhenger av antakelser om framtidig samfunnsutvikling.

Kommunedirektøren vil også peke på at konsekvensutredningen forholder seg til planområdet, og tar ikke for seg ringvirkninger i et større influensområde. Andre utredninger som er vedlagt planforslaget drøfter dette i noen grad, men ikke tilstrekkelig.

#### 2.3.1 Konsekvenser for nærmiljø og boligområder

Fagrapportene friluftsliv, by- og bygdeliv (KU-rapport) og fagrapport nærmiljø (tilleggsutredning) viser til konsekvenser for den delen av befolkningen som bor og lever langs E6-traséen. For

lokalmiljøet som skal leve med en motorveg tett på, er det avgjørende med gode avbøtende tiltak.

#### *Friluftsliv og tilgang til strandsona*

Dagens E6 er en barriere mellom der folk ferdes og bor, og strandsona med rekreasjonsmuligheter og friluftsliv. Denne barrierevirkningen øker med bredere veg.

I stor grad har planforslaget greid å opprettholde de muligheter som finnes i dag for allmenn tilgang til strandsona. Tilgangen er opprettholdt til badeplass, travbane- og småbåthavnområdet i Biri, og til friluftsområder ved Kremmerodden, Fremstadodden, Fjordheim og Biri bruk.

Fremstadodden er et privat område som tilrettelegges med adkomst ved turveg, og terrengvoll med en viss skjermingseffekt. Skulhusodden er et annet privat område, med gode natur- og friluftskvaliteter, som vil bli borte ved bygging av alternativ 2.

Friområdet ved Biri bruk blir ikke tilgjengelig før etter at E6-anlegget står ferdig, men kan da utgjøre et godt tilskudd med ny parkering og småbåthavn.

#### *Støy*

Ny firefelts motorveg med høyere hastighet vil gi økt støybelastning mot boligområder og natur- og friluftsområder. Samspillseffekter mellom støy og luftforurensning kan bidra til å øke plager og helseisriko. Planforslaget legger opp til langsgående støyskjermer som kan skjerme mot både støy og luftforurensning, forbi de tetttest bebygde boligområdene og verneområdene.

For boliger og fritidsboliger som ikke sikres mot støy ved støyskjermer/støyvoll, vil det være nødvendig å utrede lokale støytiltak for å sikre tilfredsstillende støyforhold. Utredning og etablering av lokale støytiltak gjøres normalt i forbindelse med byggeplan. Ca. 215 eiendommer skal utredes for lokale støytiltak i enten det ene eller begge alternativene.

I støyrapporten vedlagt planforslaget står det at det er en fordel om tiltakene etableres før eller tidlig i anleggsperioden slik at de også får effekt mot anleggsstøy. Bestemmelsene til planforslaget sikrer imidlertid ikke ferdigstillelse av lokale støyskjermingstiltak før senest 2 år etter at ny E6 er tatt i bruk. Kommunedirektøren er av den oppfatning at støy er en vesentlig ulempe og en folkehelseisriko som må tas på alvor. Kommunedirektøren har derfor i sitt alternative forslag til bestemmelser foreslått at lokale skjermingstiltak skal være på plass *før ny E6 tas i bruk*.

Støy fra Mjøsbrua er ikke håndtert. Flere boligområder og friluftsområder vil ligge eksponert for støy fra brua. Kommunedirektøren mener det må ses på muligheter for støyskjerming av hele brua, og forutsetter at dette tas inn i planen før sluttbehandling.

#### *Direkte konsekvenser for boligeiendommer*

Flere eiendommer er allerede – og vil bli innløst som følge av det fysiske tiltaket eller som følge av støysituasjonen. For alternativ 1 betyr planforslaget at ca. 20 boliger blir innløst, for alternativ 2 er det ca. 25 boliger dette gjelder. I tillegg blir det borte garasjer og andre mindre bygninger. Dette er dramatiske endringer for de det gjelder.

For Ringsaker vil alternativ 1 gi innløsning av ca. 15 boliger, mens alternativ 2 ikke vil medføre innløsning av noen boliger.

I tillegg vil alternativ 2 påvirke et større antall boliger i Smedmoen-Skulhus-området, som får motorvegen tettere på, samtidig som Skulhusberget som i dag virker som en buffer mot trafikkstøyen, blir borte.

Ved Sandvoll vil 8-10 båtplasser bli borte uavhengig av valgt alternativ. Disse skal erstattes i foreslått småbåthavn ved gamle Biri bruk. Om dette oppleves som et reelt tilbud for de som mister båtplassen

og lett tilgang til Mjøsa er tvilsomt. Det er imidlertid et positivt grep som kan gi enda flere en mulighet til båtliv på Mjøsa.

### 2.3.2 Konsekvenser for sidevegsnett

I henhold til vedtatt planprogram skal planforslagets innvirkning på sidevegsnett utredes, både for anleggsperioden, bompengerperioden og for driftsperioden uten bompenger. Forbindelser både på langs og på tvers av ny E6 skal ivaretas i planforslaget.

#### *Fylkesveg 2538 Eriksrudvegen (Biri sør)*

Fylkesveg 2538 Eriksrudvegen går parallelt med E6 fra Biri og sørover til Fjordheim. Veggen har varierende standard, hovedsakelig er det en smal veg uten midtlinje og uten tilrettelegging for gående og syklende.

Planforslaget innebærer at dagens Mjøsbru blir tilrettelagt med bred gang- og sykkelveg. På Gjøviksida av brua føres gang- og sykkelvegen til fv. 2538 Eriksrudvegen. Videre langs fylkesvegen mot Biri er det ikke planlagt tiltak for gående og syklende, da det vises til at det for fylkesvegen sør for Biri forventes en betydelig nedgang i trafikk når ny E6 er etablert. Nedgangen vises i tabell 6-5 i Fagrapport trafikktutredning, hvor dagens (2022) ÅDT er på 1400, mot 800 ved ferdig bygd E6 Moelv-Øyer.

Kommunedirektøren stiller spørsmål ved trafikkberegningen for fylkesveg 2538, og ønsker en vurdering av hvordan utbygging av firefelts motorveg på rv. 4 sørover og etableringen av Mjøsbykehuset med om lag 3000 nye arbeidsplasser rett på andre sida av Mjøsa vil kunne påvirke trafikkfordeling og trafikkflyt på E6 og sidevegsnett.

Fylkesveg 2538 Eriksrudvegen vil i framtida fungere som hovedferdselsåre for alle husstander mellom Redalen og Biri, så lenge planforslaget for E6 Moelv-Roterud ikke tilrettelegger for påkobling av fylkesvegen i krysset mellom E6 og rv. 4 ved ny bru. I dag kan de som bor i området komme inn på rv. 4 ved Smedmoen, men ved ferdig utbygd firefelts motorveg også på rv. 4, vil denne påkobling etter all sannsynlighet bli borte.

Ved en enkel befolkningsanalyse bor det i dag ca. 325 personer i området Smedmoen-Hanssvea, som i dag har kortest veg til Mjøsbrua via fv. 2418 Klundbyvegen/Hanssveavegen ned til rv. 4. Av disse er ca. 200 mellom 20 og 67 og kan antas å kjøre bil til arbeid/skole og fritid. Planforslaget legger opp til at disse i framtida skal kjøre en omveg på opp mot 8 km for å komme seg over Mjøsbrua til Moelv, som for mange er det nærmeste handelssentrum i tillegg til Biri.

Kommunedirektøren mener endringen i trafikkflyt på sidevegsnett og sannsynlig økning av lokaltrafikk på fylkesvegen må komme tydeligere fram i utredningsmaterialet. Kommunedirektøren mener også at kryssløsning mellom E6 og rv. 4 ved Mjøsbrua er et naturlig målpunkt/knutepunkt hvor det også burde vært påkobling av fylkesvegen. Uten slik kobling vil lokaltrafikk og kollektivtrafikk få store ulemper med omkjøringer.

#### *Fylkesveg 2538 Birivegen (Biri nord)*

Fylkesveg 2538 nordover fra Biri vil få trafikkøkning, særlig i bompengerperioden for E6 Roterud-Storhove. I tillegg vurderes bruk av fylkesvegen (Skumsrudvegen) og Industrivegen som omkjøringsveg i anleggsfasen.

Planforslaget legger opp til etablering av gang- og sykkelveg på manglende strekning langs Skumsrudvegen.

Kommunedirektøren savner tiltak for gående og syklende nordover fra Kalrasten, som vil komplettere gang- og sykkelveg mellom Biri og Biristrand. Med økt trafikk, særlig i bompengerperioden for E6 Roterud-Storhove, og sett i lys av at strekningen er skoleveg for elever ved

Biri barne- og ungdomsskole, og en mye brukt sykkelrute anses dette som nødvendig.

Kommunedirektøren har derfor i sitt alternativ til bestemmelser foreslått en rekkefølgebestemmelse som sikrer dette tiltaket:

*«Før ny E6 tas i bruk skal helhetlig anlegg for gående og syklende være etablert fra Kalrasten bussholdeplass i Biri til Roterud. I samarbeid med veieier skal planlegging og prosjektering angi standard for anlegget.»*

### 2.3.3 Sammenhengende løsninger for gange og sykkel

Med tanke på vedtatt nullvekstmål innenfor biltrafikk, må det legges til rette for mer sykkel, gange og kollektivtransport. I dette ligger det å skape gode og attraktive muligheter for å gå, sykle og kjøre kollektivt til arbeid, skole og fritidsaktiviteter. I kommunedelplanene er det vist en sammenhengende turveg i strandsona fra Biri til ny Mjøsbru.

På strekningen fra Smedmoen til Biri og videre nordover til Biristrand legger terrenget godt til rette for sykkel, noe som gjenspeiles i at strekningen er en del av en mye brukt sykkelrute. Det er i tillegg viktig med gode koblinger og sammenhenger til andre turveger, til strandsona og til sentrum.

I Biri blir det borte et krysningspunkt over E6 for gående og syklende, kulverten mellom Vegkroa V-E6 og Travbanen. Gjenstående kryssinger er turveg under Vismunda bru og kryssing på gang- og sykkelveg ved kjørebru over E6.

Gjennom planprosessen har kommunedelplanens premiss om turveg i strandsona mellom Biri og ny Mjøsbru vært et tema. Gjøvik kommune har lagt til grunn et behov for god tilrettelegging for gående og syklende, særlig til friluftsområder i strandsona.

Som svar på kommunedelplanens angitte turveg mellom Biri og ny Mjøsbru, legges det i planforslaget fram en løsning for turveg mellom Biri og Kremmerodden i tilknytning til støyvoll sør for E6.

Kommunedirektøren mener denne løsningen i seg selv er lite attraktiv. Dersom denne skal være et alternativ til en turveg i strandsona må det derfor legges kvaliteter inn i utforming, møblering, belysning mv. Med bakgrunn i dette stiller kommunedirektøren i sine alternative bestemmelser krav om utomhusplan for tiltaket, for å sikre tilstrekkelig detaljering.

Det ble tidlig klart at utstrakt utfylling i Mjøsa er uheldig for å løse tiltaket fra Kremmerodden og sørover. I tillegg er strandsona mellom Kremmerodden og Fremstadodden steinfylling i dag, som anses lite attraktivt areal å bevege seg i, med E6 tett på. Gjøvik kommune har derfor akseptert at det må finnes en annen løsning for turveg enn i strandsona på denne strekningen.

I eget notat har Nye Veier/COWI redegjort for bakgrunnen for at planforslaget ikke viser turveg mellom Kremmerodden og Fremstadodden/ny Mjøsbru. Det vises i notatet til at et eget turvegtiltak vil gi økt arealbeslag av dyrka mark, gi utfordringer og nærføring til Eriksrud naturreservat, og evt. utfylling i Mjøsa er utfordrende.

Notatet sier videre at det er mulig å se på tiltak langs fylkesvegen. Trafikkutredningen sier at trafikkmengden på Eriksrudvegen forventes å bli redusert ved ferdig utbygd E6. Det foreslås tiltak som kan bedre forholdene for syklende innenfor eksisterende vegbredde for å gi plass til sykkeltiltak.

Kommunedirektøren er spørrende til om kunnskapsgrunnlaget notatet bygger på er tilstrekkelig. At det ikke er registrert løpende på Strava, betyr ikke at strekningen ikke brukes av turgåere. En tilrettelegging for gående vil sannsynligvis øke attraktiviteten for turgåere og være et positivt folkehelsebidrag.

Tiltakene som foreslås i notatet bør arbeides videre med, og bindes i planen. Kommunedirektøren mener Nye Veier må gå i dialog med Innlandet fylkeskommune som vegeier og lande tiltak som tilfredsstillende behovet for turveg og tilrettelegger for myke trafikanter på strekningen Kremmerodden til ny Mjøsbru. Dette må på plass i løpet av høringsperioden, og det må settes rekkefølgekrav til etablering, før sluttbehandling.

Konsekvenser ved forslagene om gjennomkjøring forbudt og envegskjøring for biler er noe som må tenkes nøye gjennom. Boligområdene rundt dagens Mjøsbru/Smedmoen får store ulemper i dersom framtidig situasjon blir uten tilknytning til riksvegnettet, og er helt avhengig av et godt fungerende lokalvegnett.

Dagens Mjøsbru skal bestå som bru for gang- og sykkelveg og saktegående trafikk (traktor/moped). Gang- og sykkelbanen kobles i begge alternativer til fylkesveg 2538 Eriksrudvegen. Det vil gi gode muligheter for kryssing av Mjøsa til fots eller på sykkel. Da bør det også være gode tiltak langs lokalvegnettet videre.

#### 2.3.4 Konsekvenser for kollektivtransport

Dagens Mjøsterterminal foreslås fjernet som følge av plassering av tiltaket. Mjøsterterminalens funksjoner foreslås flyttet til kryssområdet i Biri. Dette vil medføre endringer i muligheter for overgang mellom lokalruter og ekspressruter, og forutsetter ruteendringer.

Ekspressbuss på E6 får god framkommelighet, men overgang til lokalbuss blir mindre attraktivt enn ved dagens Mjøsterterminal. Planforslaget legger opp til at funksjonene ved Mjøsterterminalen skal løses i kryssområdet i Biri. Det skaper lengre avstander mellom holdeplasser, mellom holdeplasser og pendlerparkering og dårligere ventefasiliteter.

Det ligger en forutsetning i materialet om endring/tilpasning av bussruter for å få god kollektivflyt, kommunedirektøren mener dette er svært usikkert å forholde seg til for kommunen og dens innbyggere. Kommunedirektøren mener at planen må vise tydelig hvordan koblingen mellom lokal-, regional og ekspressrutene skal tilrettelegges – og dette må være avklart med Innlandstrafikk.

Med etablering av Mjøsbykehuset som vil bli en av de største arbeidsplassene i området, må det legges godt til rette for både kollektivreiser, sykkel og gange dersom nullvekstmålet skal oppfylles. Kommunedirektøren er bekymret for at planforslaget slik det foreligger ikke legger til rette for at nullvekstmålet som er vedtatt i Mjøsbyen-samarbeidet kan oppfylles. Nullvekstmålet betyr at framtidens økning i transportbehov skal dekkes av gange, sykkel og kollektiv. Kommunedirektøren mener det er vanskelig å se at planforslaget bidrar i positiv retning slik det foreligger, og forventer at det er god dialog med Innlandstrafikk og andre operatører på strekningen om endringer og tilpasning av rutetilbudet.

Kommunedirektøren mener at en helhetlig kryssløsning mellom E6 og rv. 4 som også ivaretar påkobling av fylkesvegen også vil være positivt og gi mer fleksibilitet i kollektivavviklingen.

#### 2.3.5 Konsekvenser for næringsarealer

Planforslaget for E6 Moelv-Roterud medfører at Gjøvik kommune vil miste siste rest av arealreserve for fremtidig næringsutvikling.

I forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel som ble vedtatt i 2020, ble det gjort en grundig analysejobb for å avdekke mulige fremtidige næringsarealer i Biriområdet, som et av fokusområdene i revisjonsarbeidet. Med bakgrunn i både egnethet for næringsutvikling og hensyn til verdier og sikkerhet mot naturfarer, ble det avsatt arealer i Paradisvika, ved Vismunda, ved Sembshagen og i Hanssvea/Klundby-området. Flere andre arealer som kommunen så som aktuelle ble tatt ut av planen som følge av innsigelser.

Paradisvika er ikke lenger aktuell som utfyllings-/ utbyggingsområde med bakgrunn i nye funn av

naturverdier i konsekvensutredningen for E6 Moelv-Roterud. Vismunda er regulert og avtaler er gjort, og Sembshagen er ikke aktuell før dagens masseuttak ferdigstilles. De siste store arealene Hanssvea og Klundby, ønsker Nye Veier å benytte som massedeponi, som følge av stort løsmasseoverskudd i E6-prosjektet. Dette er fremmet i egen plansak.

Næringsarealer tett på de store transportårene er viktig å ha for næringsutvikling i kommunen. Kommunedirektøren ser at det med planforslaget vil bli lite av denne typen næringsarealer igjen for framtidig utvikling, og mener Nye Veier må bidra til å finne alternative næringsarealer til erstatning for arealene som tapes som følge av E6-utbygginga.

### 2.3.6 Konsekvenser for landbruk og natur

Jordvern og arbeid med å redusere arealbeslaget til et minimum har hatt fokus i planarbeidet. Matjordplanen som er vedlagt planforslaget gir et godt grunnlag for ivaretagelse og gjenbruk av verdifull matjord. Sikring mot spredning av jordsmitte og fremmede arter er også en del av denne planen.

Bestemmelser sikrer oppfølging av matjordplanen. Kommunedirektøren vil påpeke at oppfølging av faglige anbefalinger og videre detaljerte planer for enkeltelementer er vesentlig for at håndteringen av matjord skal bli god.

Planforslaget legger opp til langsgående viltgjerde for hele tiltaket. Viltgjerdene er en barriere for å hindre at vilt tar seg ut på vegbanen. Passasjer for viltet vil være landbrukskulverter ved Sembshagen og Svennes/Verket, samt under Vismunda bru. Det blir ingen tilrettelagt viltpassasje mellom Vismunda og Skulhuselva. Kommunedirektøren mener det er en lang strekning hvor E6 med viltgjerde blir en vesentlig barriere for viltet, og er usikker på om hensynet til passasjer er tilstrekkelig ivaretatt.

Utforming og plassering av viltgjerde er overlatt til senere detaljering. Viltgjerde skal plasseres innenfor samferdselsformål i plankartet, og utforming skal gjøres i samråd med viltfaglig kompetanse. Estetisk strategiplan omtaler utforming av viltpassasjer og plassering av viltgjerder. Bestemmelsene sier at det skal utarbeides en estetisk prosjektplan (§ 2.1.1), som følger opp estetisk strategiplan. I denne bestemmelsen er ikke viltgjerder nevnt i opprøpning av elementer som skal ivaretas, og kommunedirektøren mener viltgjerder og viltpassasjer bør inn her. Kommunedirektøren er også spørrende til hvordan viltgjerder skal avsluttes i sør (sør for nytt kryss E6 x rv. 4) for å unngå at vilt tar seg inn langs rv. 4. I området rundt Skulhus er det kjent at en del vilt krysser.

### 2.3.7 Konsekvenser for kommunale drifts- og forvaltningsinteresser

Planforslaget har noen konsekvenser for kommunal eiendom og infrastruktur.

#### *Kommunal veg og bru*

Gjøvik kommune forvalter og drifter i dag en kjørebru over til parkeringsplassen, statlig sikra friluftsområde og kommunalt eid hytte på Kremmerodden. Brua går fra fylkesveg 2538 Eriksrudvegen over dagens E6. Planforslaget legger opp til at denne brua erstattes med en ny lengre kjørebru. Det er spilt inn et alternativ til kjørebru ved å etablere kjøreadkomst langs strandsona fra småbåthavna/travbanen, med kun gangbru over E6 til Kremmerodden. Sannsynligvis vil en slik etablering i strandsona være vanskelig og kostbar å realisere.

Med utbygging etter alternativ 2 vil kommunen få ansvar for en bru til, fra fylkesvegen over E6 til Fjordheim. Kommunedirektøren er bekymret for kostnader og håndtering av kommunens ansvar for drift og vedlikehold av disse bruene.

#### *Offentlige friområder*

Kremmerodden er statlig sikra friluftsområde med Gjøvik kommune som grunneier. Det er godt tilrettelagt adkomst, parkering og en fin bade plass. I tillegg avsetter planforslaget areal ved

Fjordheim til offentlig friområde. Gjøvik kommune er grunneier også her. Det er ingen planer om ytterligere tilrettelegging av arealer tilknyttet dette friområdet, utover det som naturlig tilhører galleridriften til Stiftelsen Fjordheim.

Gamle Biri Bruk, sør for Skulhusodden, er i planforslaget angitt som riggområde for anlegget med landbruk-, natur og friluftsmål, offentlig friområde og småbåthavn som etterbruk. Gjennom planprosessen har det vært diskutert i hvor stor grad arealet, som i dag er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel, skal opprettholde denne arealbruken eller tilpasses ny, fremtidig situasjon. Det har også vært drøftet eventuelt hvor stor del av arealet som bør avsettes til offentlig friområde.

Kommunedirektøren ser at arealet i framtida vil være lite egnet som næringsareal, dersom det ikke blir en direkte tilknytning av arealet til hovedvegnettet. Arealet eies i dag hovedsakelig av CC Eiendom, som leier det ut til bruk for hundetrening. Kommunedirektøren mener hele arealet ved Biri bruk bør reguleres til offentlig friområde, og forutsetter at Nye Veier erverver arealet og overfører dette til Gjøvik kommune.

#### *Kommunal VA-infrastruktur*

Det pågår planarbeid for nytt råvannsinntak og vannbehandlingsanlegg i Biri. Råvannsinntaket vil ligge nord for Biri travbane, og ledningsnettets vil krysse både E6 og fylkesveg 2538 Skumsrudvegen. Kommunedirektøren forutsetter at det er god dialog mellom prosjektene, som begge har COWI AS som plankonsulent. Tilpasninger i krysningsområdene vil måtte gjøres avhengig av framdrift i de to planarbeidene.

Gjøvik kommune har VA-infrastruktur som krysser E6 ved Paradisvika som må ivaretas ved utbygging av ny E6. Kommunedirektøren forventer god dialog mellom utbygger av E6 og kommunen, og har registrert at plan for omkobling og beredskap i forhold til vann- og avløp er ivaretatt i planbestemmelsene. Arealer tilhørende kommunale vann- og avløpsanlegg langs traseen er i tilfredsstillende grad regulert i plankart og bestemmelser.

#### 2.4 Planbestemmelser

Reguleringsplanen er en detaljreguleringsplan, og skal være tilstrekkelig detaljert slik at vegtiltaket skal kunne bygges i hovedsak uten behov for byggesaksbehandling.

Det vises under § 1 til dokumenter som gir juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene. Det varierer i hvilken grad dette gir tydelig forankring av tiltak. Bestemmelsene viser til flere planer som skal utarbeides for å ivareta videre detaljering/viktige hensyn i planen. Det er imidlertid ikke sagt noe tydelig om oppfølging eller godkjenning av dette i bestemmelsene, jf. tabell 7.11 i planbeskrivelsen.

Det er også i enkelte tilfeller utfordrende å se hvordan konklusjoner og anbefalinger i fagrapporter er fulgt opp i plankart og bestemmelser.

For bestemmelser til flere arealformål er det henvist til overordnet plan. Det er uheldig for videre forvaltning å måtte forholde seg til flere planer for å ha kontroll på gjeldende bestemmelser.

Forslag til planbestemmelser for de to alternativene anses ikke som tilstrekkelig detaljert for alle deler av tiltaket. Blant annet er det viktig å sikre god utforming av publikumsområder (rasteplass/pendlerparkering/kollektivholdeplass), offentlige friområder, småbåthavn og turveg. Kommunedirektøren foreslår derfor i sine alternative bestemmelser å kreve utomhusplan som kommunen skal godkjenne for disse områdene.

For å gi en god oversikt over kommunedirektørens forslag til endringer i bestemmelsene er det utarbeidet to egne alternative sett med bestemmelser, som er vedlagt saken.

## 2.5 Konsekvenser for Ringsaker kommune

Reguleringsplanen for E6 Moelv-Roterud berører to kommuner som hver for seg skal gjøre egne vedtak om offentlig ettersyn av planforslag og vedtak av plan.

Planforslaget i to alternativer vil ha ulike konsekvenser for kommunene. Det er rimelig at kommunene også vurderer det totale bildet av konsekvenser tiltaket har, og har dette med som grunnlag for sine beslutninger. Ringsaker kommune peker på alternativ 2 som deres foretrukne alternativ, men legger opp til at begge alternativ legges ut til offentlig ettersyn. I Ringsaker vektlegges forringelse av nærmiljø og barrierevirkning mot strandsona og viktige rekreasjonsområder som faktorer som argumenterer mot alternativ 1.

## **3. Konklusjon**

Utbygging av E6 til firefelts motorveg er positivt for storsamfunnet, men også lokalt for Gjøvik kommune. Økt trafiksikkerhet og framkommelighet er viktig for utviklingen både lokalt og regionalt. Det er Gjøvik kommunes oppgave å sikre gode, lokale løsninger, og samtidig bidra til at storsamfunnet får løst sine behov.

Det er et stort planmateriale å få grep om, og det påvirker alle deler av kommunale interesse- og fagområder. I prosessen og dialogen med Nye Veier har kommunedirektøren valgt å ha fokus på lokale forhold, for å få fram de beste løsningene for lokalbefolkningen. I noen tilfeller resulterer det i kompromisser mellom ulike hensyn, men totalt sett mener kommunedirektøren at kommunen har oppnådd et godt resultat gjennom god dialog.

Fortsatt er det deler av planen som kan bearbeides til å bli enda bedre, og gjennom et offentlig ettersyn vil det komme innspill og merknader som vil bidra til å gi et enda bedre beslutningsgrunnlag til sluttbehandling.

Kommunedirektøren mener planforslaget med de alternative forslagene til bestemmelser kan legges ut til offentlig ettersyn, og anbefaler utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester å legge ut planforslaget med begge alternativer.