

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

**JournalpostID:** 23/1009

**Saksbehandler:** Anna Ekrem

**Dato:** 06.01.2023

## Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
02/2023	Utvalg for Samfunnsutvikling	18.01.2023
09/2023	Kommunestyret	26.01.2023

### Vedtak av planprogram - reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud

Vedtak som innstilling fra Utvalg for Samfunnsutvikling - 18.01.2023

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-9 fastsettes planprogram for ny E6 Moelv-Roterud slik det fremgår av vedlagt dokument datert 09.12.2022, med følgende endringer:
  - a. Fullverdig kryss i sør (i området ved dagens avkjøring fra E6) i Biri utredes som et eget alternativ, da det anses som bedre løsning for kollektivtrafikk, pendlere mv., samt at det gir en bedre lesbarhet for trafikkbildet.
  - b. I nytt punkt 6.6.17, som omhandler eksisterende Mjøsbru og dokumentasjon av levetid og fremtidig vedlikeholdsbehov, legges det inn omtale av omklassifiseringsprosessen, og hvordan denne vil påvirke fremtidige funksjoner for dagens Mjøsbru.
  - c. "Planområdet i sør utvides til å omfatte fremtidig omlegging av fylkesveg 2538 (Eikersrudvegen) sørover til og med avkjøring og kollektivplass i Smedmoen slik at områdes innlemmes i en helhetlig trafikkavvikling, og ikke blir en ytterligere flaskehals etter ombygging av E6 og i påvente av Rv4"
  - d. Viser forøvrig til utvalgets vedtak av 5/10-2022 som lyder slik:
    - a. Samlede konsekvenser for beboere i berørte områder og evt. avbøtende tiltak og særlig i området rundt ilandføring av ny bru må ha fokus i utredningsarbeidet.
    - b. Trafikkutredning må også inkludere trafikkmønster for myke trafikanter, kollektivtrafikk og biltrafikk langs lokalvegene for hele strekningen, og en oversikt over avbøtende sikringstiltak. Gjennomgående gs-veg med belysning er kommunens klart foretrukne alternativ for myke trafikanter.
    - c. Planarbeidet må tydelig vise hvordan trafikkavvikling/omkjøring tenkes løst ved anlegg rundt Vismunda bru, sett i forhold til trafikksituasjonen for Biri sentrum og kobling nordover og sørover.
    - d. Forutsetter at kryssløsning E6/Rv4 må planlegges som et fullverdig planskilt motorvegkryss, med tanke på fremtidig utbygging av Rv4.
    - e. Forutsetter god sammenheng i sørenden av planområdet slik at trafikksituasjonen ved Smedmoen ikke ytterligere forverres i påvente av utbygging av rv. 4.
    - f. Det forventes at medvirkningsprosessen fremover skjer med god involvering av berørte parter, med nødvendige befaringer og fysiske møter mellom utbygger og grunneiere.
    - g. Det forutsettes at jordbruksareal som bygges ned blir erstattet ved nydyrking, eller

at det blir satt av midler i et nydyrkingsfond tilsvarende oppdyrking av medgått areal. Viktig at det er fokus på kvaliteten på jordbruksarealet.

h. Forutsetter at miljøutredninger også omfatter løsninger for begrensning av mikro- og nanoplast.

- e. Gjøvik kommune forutsetter at innkomne merknader til varsel om oppstart og høring av planprogrammet tas med i det videre arbeidet med konsekvensutredning og utarbeidelse av planforslag.

### **Kommunedirektørens forslag til vedtak**

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-9 fastsettes planprogram for ny E6 Moelv-Roterud slik det fremgår av vedlagt dokument datert 09.12.2022, med følgende endringer:
  - a. Fullverdig kryss i sør (i området ved dagens avkjøring fra E6) i Biri utredes som et eget alternativ, da det anses som bedre løsning for kollektivtrafikk, pendlere mv., samt at det gir en bedre lesbarhet for trafikkbildet.
  - b. I nytt punkt 6.6.17, som omhandler eksisterende Mjøsbru og dokumentasjon av levetid og fremtidig vedlikeholdsbehov, legges det inn omtale av omklassifiseringsprosessen, og hvordan denne vil påvirke fremtidige funksjoner for dagens Mjøsbru.
  - c. Planområdet utvides i sør for å omfatte fremtidig omlegging av fylkesveg 2538 (Eriksrudvegen) sørover mot fylkesveg 2418 (Hanssveavegen), slik at kryssområdet mellom disse vegene og rv. 4 innlemmes.
  
2. Gjøvik kommune forutsetter at innkomne merknader til varsel om oppstart og høring av planprogrammet tas med i det videre arbeidet med konsekvensutredning og utarbeidelse av planforslag.

### **Vedlegg i saken:**

12.12.2022	V1 Planprogram for E6 Moelv-Roterud
12.12.2022	V1_1 Planprogram for E6 Moelv-Roterud - med viste endringer
12.12.2022	V4 Kart med plangrense
12.12.2022	V3 E6MR_Oppsummering og utsvar av merknader_Gjøvik kommune
12.12.2022	V2 Merknader_Gjøvik_kommune

### **Kommunestyret 26.01.2023:**

#### **Behandling:**

, foreslått av ,

Fra Finn Olav Rolijordet, Rødt:

Planforslagets del Moelv-Fremstadodden - Gjøvik kommune ønsker alternativ 1 (nord) valgt.

Forslaget fra Finn Olav Rolijordet fikk 8 stemmer og falt.

Innstillingen fra utvalg for samfunnsutvikling ble enstemmig vedtatt.

### **KOM- 09/2023 Vedtak:**

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-9 fastsettes planprogram for ny E6 Moelv-

Roterud slik det fremgår av vedlagt dokument datert 09.12.2022, med følgende endringer:

- a. Fullverdig kryss i sør (i området ved dagens avkjøring fra E6) i Biri utredes som et eget alternativ, da det anses som bedre løsning for kollektivtrafikk, pendlere mv., samt at det gir en bedre lesbarhet for trafikkbildet.
- b. I nytt punkt 6.6.17, som omhandler eksisterende Mjøsbru og dokumentasjon av levetid og fremtidig vedlikeholdsbehov, legges det inn omtale av omklassifiseringsprosessen, og hvordan denne vil påvirke fremtidige funksjoner for dagens Mjøsbru.
- c. "Planområdet i sør utvides til å omfatte fremtidig omlegging av fylkesveg 2538 (Eriksrudvegen) sørover til og med avkjøring og kollektivplass i Smedmoen slik at områdes innlemmes i en helhetlig trafikkavvikling, og ikke blir en ytterligere flaskehals etter ombygging av E6 og i påvente av Rv4"
- d. Viser forøvrig til utvalgets vedtak av 5/10-2022 som lyder slik:
  - a. Samlede konsekvenser for beboere i berørte områder og evt. avbøtende tiltak og særlig i området rundt ilandføring av ny bru må ha fokus i utredningsarbeidet.
  - b. Trafikkutredning må også inkludere trafikkmønster for myke trafikanter, kollektivtrafikk og biltrafikk langs lokalvegene for hele strekningen, og en oversikt over avbøtende sikringstiltak. Gjennomgående gs-veg med belysning er kommunens klart foretrukne alternativ for myke trafikanter.
  - c. Planarbeidet må tydelig vise hvordan trafikkavvikling/omkjøring tenkes løst ved anlegg rundt Vismunda bru, sett i forhold til trafikksituasjonen for Biri sentrum og kobling nordover og sørover.
  - d. Forutsetter at kryssløsning E6/Rv4 må planlegges som et fullverdig planskilt motorvegkryss, med tanke på fremtidig utbygging av Rv4.
  - e. Forutsetter god sammenheng i sørenden av planområdet slik at trafikksituasjonen ved Smedmoen ikke ytterligere forverres i påvente av utbygging av rv. 4.
  - f. Det forventes at medvirkningsprosessen fremover skjer med god involvering av berørte parter, med nødvendige befaringer og fysiske møter mellom utbygger og grunneiere.
  - g. Det forutsettes at jordbruksareal som bygges ned blir erstattet ved nydyrking, eller at det blir satt av midler i et nydyrkingsfond tilsvarende oppdyrking av medgått areal. Viktig at det er fokus på kvaliteten på jordbruksarealet.
  - h. Forutsetter at miljøutredninger også omfatter løsninger for begrensnig av mikro- og nanoplast.
2. Gjøvik kommune forutsetter at innkomne merknader til varsel om oppstart og høring av planprogrammet tas med i det videre arbeidet med konsekvensutredning og utarbeidelse av planforslag.

### **Utvalg for Samfunnsutvikling 18.01.2023:**

#### **Behandling:**

Forslag til tillegg i vedtaket, foreslått av Dorthe Bjørnstad Hoff, Senterpartiet

| Utvalget: Foreslår nytt punkt c:

"Planområdet i sør utvides til å omfatte fremtidig omlegging av fylkesveg 2538 (Eriksrudvegen) sørover til og med avkjøring og kollektivplass i Smedmoen slik at områdes innlemmes i en helhetlig trafikkavvikling, og ikke blir en ytterligere flaskehals etter ombygging av E6 og i påvente av Rv4"

Nytt punkt d: "Viser forøvrig til utvalgets vedtak av 5/10-2022" som lyder slik:

- a. Samlede konsekvenser for beboere i berørte områder og evt. avbøtende tiltak og særlig i området rundt ilandføring av ny bru må ha fokus i utredningsarbeidet.
- b. Trafikkutredning må også inkludere trafikkmønster for myke trafikanter, kollektivtrafikk og

biltrafikk langs lokalvegene for hele strekningen, og en oversikt over avbøtende sikringstiltak. Gjennomgående gs-veg med belysning er kommunens klart foretrukne alternativ for myke trafikanter.

- c. Planarbeidet må tydelig vise hvordan trafikkavvikling/omkjøring tenkes løst ved anlegg rundt Vismunda bru, sett i forhold til trafikksituasjonen for Biri sentrum og kobling nordover og sørover.
- d. Forutsetter at kryssløsning E6/Rv4 må planlegges som et fullverdig planskilt motorvegkryss, med tanke på fremtidig utbygging av Rv4.
- e. Forutsetter god sammenheng i sørenden av planområdet slik at trafikksituasjonen ved Smedmoen ikke ytterligere forverres i påvente av utbygging av rv. 4.
- f. Det forventes at medvirkningsprosessen fremover skjer med god involvering av berørte parter, med nødvendige befaringer og fysiske møter mellom utbygger og grunneiere.
- g. Det forutsettes at jordbruksareal som bygges ned blir erstattet ved nydyrking, eller at det blir satt av midler i et nydyrkingsfond tilsvarende oppdyrking av medgått areal. Viktig at det er fokus på kvaliteten på jordbruksarealet.
- h. Forutsetter at miljøutredninger også omfatter løsninger for begrenning av mikro- og nanoplast.

Arealplanlegger Anna Ekrem gjorde en kort gjennomgang av planprogrammet, mottatte merknader og kommunedirektørens vurderinger.

Utvalgets forslag enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens innstilling med utvalgets endringsforslag og nye forslag enstemmig vedtatt.

### **SAM- 02/2023 Vedtak:**

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-9 fastsettes planprogram for ny E6 Moelv-Roterud slik det fremgår av vedlagt dokument datert 09.12.2022, med følgende endringer:
  - a. Fullverdig kryss i sør (i området ved dagens avkjøring fra E6) i Biri utredes som et eget alternativ, da det anses som bedre løsning for kollektivtrafikk, pendlere mv., samt at det gir en bedre lesbarhet for trafikkbildet.
  - b. I nytt punkt 6.6.17, som omhandler eksisterende Mjøsbru og dokumentasjon av levetid og fremtidig vedlikeholdsbehov, legges det inn omtale av omklassifiseringsprosessen, og hvordan denne vil påvirke fremtidige funksjoner for dagens Mjøsbru.
  - c. "Planområdet i sør utvides til å omfatte fremtidig omlegging av fylkesveg 2538 (Eriksrudvegen) sørover til og med avkjøring og kollektivplass i Smedmoen slik at områdes innlemmes i en helhetlig trafikkavvikling, og ikke blir en ytterligere flaskehals etter ombygging av E6 og i påvente av Rv4"
  - d. Viser forøvrig til utvalgets vedtak av 5/10-2022 som lyder slik:
    - a. Samlede konsekvenser for beboere i berørte områder og evt. avbøtende tiltak og særlig i området rundt ilandføring av ny bru må ha fokus i utredningsarbeidet.
    - b. Trafikkutredning må også inkludere trafikkmønster for myke trafikanter, kollektivtrafikk og biltrafikk langs lokalvegene for hele strekningen, og en oversikt over avbøtende sikringstiltak. Gjennomgående gs-veg med belysning er kommunens klart foretrukne alternativ for myke trafikanter.
    - c. Planarbeidet må tydelig vise hvordan trafikkavvikling/omkjøring tenkes løst ved anlegg rundt Vismunda bru, sett i forhold til trafikksituasjonen for Biri sentrum og kobling nordover og sørover.
    - d. Forutsetter at kryssløsning E6/Rv4 må planlegges som et fullverdig planskilt motorvegkryss, med tanke på fremtidig utbygging av Rv4.
    - e. Forutsetter god sammenheng i sørenden av planområdet slik at trafikksituasjonen ved Smedmoen ikke ytterligere forverres i påvente av utbygging av rv. 4.
    - f. Det forventes at medvirkningsprosessen fremover skjer med god involvering av berørte parter, med nødvendige befaringer og fysiske møter mellom utbygger og grunneiere.
    - g. Det forutsettes at jordbruksareal som bygges ned blir erstattet ved nydyrking, eller

at det blir satt av midler i et nydyrkingsfond tilsvarende oppdyrking av medgått areal. Viktig at det er fokus på kvaliteten på jordbruksarealet.

h. Forutsetter at miljøutredninger også omfatter løsninger for begrensnig av mikro- og nanoplast.

- e. Gjøvik kommune forutsetter at innkomne merknader til varsel om oppstart og høring av planprogrammet tas med i det videre arbeidet med konsekvensutredning og utarbeidelse av planforslag.

## **1 Fakta**

### **1.1 Bakgrunn**

Nye Veier AS (NVAS) skal utarbeide reguleringsplan for ny firefelts motorveg fra Moelv i Ringsaker kommune til Roterud, nord for Biri, i Gjøvik kommune. Dette er en del av NVAS sitt arbeid med å utvikle E6 i Innlandet til motorvegstandard. Strekningen er 11 km, og omfatter ny firefelts bru over Mjøsa.

Kommunedelplan for E6 Moelv-Biri (2015) er gjeldende plan, og legges til grunn for planarbeidet. Planområdet er på ca. 5530 daa. Dette omfatter nødvendig areal for å vurdere alternativer i tidlig fase i planarbeidet. Planområdet omfatter areal som vurderes å være aktuelle for blant annet lokalveger, rigg, tilkomstveger til rigg- og anleggsområder, midlertidige og/eller permanente massedeponi, og for omlegging av trafikk i anleggsperioden.

I løpet av planprosessen vil planområdet skrenkes inn til å gjelde arealbehov for valgt alternativ.

### **1.2 Ny start**

Arbeidet med reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud startet opp i juni 2019, med vedtak av planprogram i februar 2020. Arbeidet resulterte i et løsningsforslag som ga lite, eller ingen, gjenbruk av dagens E6, kostnader langt over budsjett og unødig stort CO<sub>2</sub>-avtrykk.

Arbeidet ble derfor restartet av NVAS med COWI som rådgivere høsten 2021. Nye alternativer for løsninger er løftet fram. Dette omfatter alternativer som går utover rammene i det tidligere vedtatte planprogrammet fra 2020, samt rammene gitt i kommunedelplan for E6 Moelv-Biri (2015). Blant annet vurderes en helt ny trase for brukryssing og muligheter for dimensjonering av motorveg for fartsgrense 100 km/t, noe som vil medføre mindre arealbeslag og muligens gjøre fremføring av veg gjennom Biri mer skånsom.

Med bakgrunn i dette er det utarbeidet et nytt planprogram for det videre planarbeidet for E6 Moelv-Roterud.

### **1.3 Om planprogram og konsekvensutredning**

For reguleringsplaner som kan få vesentlig virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet, jf. plan- og bygningsloven §§ 4-1 og 12-9, og forskrift om konsekvensutredning kapittel 4.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planen, planprosessen, medvirkning, aktuelle alternativ og utredningsbehov.

Forskrift om konsekvensutredninger har som formål å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak.

Deler av tiltaket «ny, utvidet E6» er konsekvensutredet på kommunedelplannivå. Reguleringsplanen blir konsekvensutredet for at hele tiltaket skal være utredet i henhold til § 6 b) i Forskrift om konsekvensutredninger, med bakgrunn i at planprogrammet åpner for å se på alternativer utover det som ligger til grunn i kommunedelplan for E6 Moelv-Biri.

### **1.4 Varsel om oppstart og høring av planprogram**

Høsten 2022 ble det avholdt et supplerende oppstartsmøte med NVAS/COWI med bakgrunn av

innsendt forslag til planprogram.

Forslag til nytt planprogram ble behandlet i utvalg for Samfunnsutvikling i møte 5. oktober 2022 (sak 112/2022). Planprogrammet ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring, og samtidig ble det varslet oppstart av planarbeidet.

Alle statlige og regionale sektormyndigheter, samt berørte grunneiere, naboer, lag og foreninger i området er hørt.

I høringsperioden ble det avholdt åpent informasjonsmøte på Honne 9. desember, og åpen kontordag på Biri omsorgssenter 10. desember. Både informasjonsmøtet og åpen kontordag hadde bra oppmøte.

### **1.5 Planprogrammets alternativer**

Planprogrammet presenterer prosjekialternativ og referansealternativ. Prosjekialternativ er prosjektets forslag til løsning. Referansealternativ er sammenlikningsgrunnlaget for å kunne vurdere prosjekialternativets konsekvens. Det legges opp til både å vise 0-alternativet (dagens situasjon i åpningsåret), og KDP-alternativet (kommunedelplanens løsning) som sammenlikningsgrunnlag.

Planområdet er delt i to delstrekninger:

#### **1. Moelv-Fremstadodden**

Med bakgrunn i utfordrende grunnforhold i Mjøsa fremmes to prosjekialternativ som skal utredes for brukryssing:

Alternativ 1 (nord): Følger dagens E6-trase gjennom Moelv, med ny bru like sør for dagens bru. Det etableres nytt planskilt kryss mellom E6 og rv. 4 i omtrent samme område som dagens rundkjøring.

Alternativ 2 (sør): Krysser Mjøsa mellom Møkkvika i Ringsaker og Skulhusodden i Gjøvik. Det etableres nytt planskilt kryss mellom E6 og rv. 4 ved Skulhusodden. Dagens rv. 4 nordover fra Skulhusodden vil bli fremtidig trase for ny E6.

Ett av prosjekialternativene for denne delstrekningen fremmes til sluttbehandling av reguleringsplanen.

#### **2. Fremstadodden-Roterud**

På strekningen vil det ses på muligheter for å gjenbruke dagens E6 i størst mulig grad, dvs. å legge til rette for en utvidelse av dagens trase enten mot øst eller vest. Det vil fremmes ett prosjekialternativ, men med to alternativer for kryssplassering på Biri:

Alternativ 1 (nord): Løsning som i stor grad samsvarer med løsningen gitt i kommunedelplanen.

Alternativ 2 (sør): Prosjekialternativ som ikke er angitt nærmere i planprogrammet.

## **2 Merknader og revidert planprogram**

### **2.1 Merknader**

Ved offentlig ettersyn og høring av forslag til planprogram for E6 Moelv-Roterud er det kommet inn 11 høringssvar fra sektormyndigheter/offentlige instanser, 18 fra lag, organisasjoner og foreninger, og 48 høringssvar fra private.

Merknadene ligger ved saken i sin helhet i vedlegget *V2 Merknader\_Gjøvik\_kommune*. I vedlegget *V3 E6MR\_Oppsummering og utsvaer av merknader\_Gjøvik kommune* har NVAS/COWI svart ut hvordan merknadene er eller vil bli håndtert i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Dette er delt i tre kategorier;

- Tatt til orientering (informasjonen tas med i det videre planarbeidet, men endrer ikke planprogrammet),
- Tatt til følge (planprogrammet endres, endringen beskrives), og
- Ikke tatt til følge (endrer ikke planprogrammet, hvorfor begrunnes).

### 2.1.1 Sektormyndigheter og offentlige instanser

Sektormyndigheter og offentlige instanser har uttalt seg med bakgrunn i de fag- og myndighetsområder de har ansvar for. Uttalelsene er i all hovedsak tatt til orientering, og vil ligge til grunn for det videre planarbeidet. Under fremheves punkter i merknader fra instanser, hvor merknaden *tatt til følge* (planprogrammet er endret) eller er *ikke tatt til følge* (begrunnet). NVAS/COWIs utsvar står med kursiv under hvert punkt.

#### *2.1.1.1 Innlandet fylkeskommune*

Innlandet fylkeskommune har i sin uttalelse påpekt følgende som er *tatt til følge*, og fulgt opp med endring/supplering i planprogrammet:

1. Planlegging og utbygging av E6 må ivareta døgnhvileplass for tungtransport, samt et økende behov for fullskala energistasjoner.

*Planprogrammet er supplert med kapittel 6.6.16 Sideanlegg, hvor mulig plassering av døgnhvileplass er tema.*

2. Dersom dagens Mjøsbru skal utgjøre et framtidig tilbud for lokaltrafikk, må det sikres og dokumenteres at levetiden til brua vil være tilsvarende som den nye brua, for å kunne oppfylle funksjonen. Dette vil være et viktig premiss for å kunne gi aksept for utbyggingsløsningen.

*Planprogrammet er supplert med nytt kapittel 6.6.17 om Eksisterende Mjøsbru, hvor restlevetid er et sentralt tema.*

3. Fylkeskommunen forventer at det utarbeides en ROS-analyse for trafikale forhold, som belyser både hvordan fremkommelighet og trafiksikkerhet skal ivaretas ved redusert/ingen fremkommelighet på ny E6. Dette gjelder for samtlige trafikanter, både i anleggsfasen og driftsfasen. Spesielt opptatt av hvordan fylkesvegnettet kan bli påvirket som følge av avvikssituasjoner som større ulykker.

*Planprogrammet suppleres med utredningskrav knyttet til en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse. Se planprogrammets pkt. 6.6.15.*

4. Kapittel 3.3. Regionale planer, avsnitt 3.3.2: Regionale planer gjeldende for Hedmark fylke. Her savnes Energi- og klimaplan for Hedmark 2009 (rullert 2016).

*Kapittelet er supplert med omtale av Energi- og klimaplan for Hedmark.*

5. I planprogrammets kapittel 6.4 Prissatte konsekvenser, avsnitt 6.4.5 Klimagass, savnes en nærmere beskrivelse av referansen som brukes for å måle oppnåelse av de overordnede klimamålene.

*Kapittel 6.4.5 er supplert med en nærmere beskrivelse av referansen som brukes for å måle oppnåelse av de overordnede klimamålene.*

6. Det er ønskelig at kapittel 5.4 suppleres med flere punkter som omfatter områder med kulturhistorisk verdi (se liste i merknad).

*Planprogrammets kapittel 5.4 suppleres med de nevnte punktene.*

Innlandet fylkeskommune har i sin uttalelse påpekt følgende som *ikke er tatt til følge* i planprogrammet:

1. Dersom det skal planlegges for 100 km/t, bes det om at utredningen belyser hvordan konsekvensene slår ut for fartsgrenser på henholdsvis 110 km/t, 100 km/t og 90 km/t når det gjelder samfunnsøkonomisk lønnsomhet for hele strekningen Moelv-Øyer og delstrekningen Moelv-Roterud. Konsekvenser for arealbeslag, CO<sub>2</sub>-utslipp, støy og miljø

må også belyses.

*Ikke tatt til følge. Det utarbeides KU for den dimensjoneringen som ligger til grunn for planforslaget. Kommunedelplanen er et sammenligningsgrunnlag i konsekvensutredningen, og konsekvenser for ulike fartsgrenser og geometrikrav fremkommer av dette arbeidet.*

2. Innenfor alternativ 2 er det angitt at dagens rv. 4 mellom Skulhusodden og nord til dagens E6 gjenbrukes, men utvides enten mot øst eller vest. Disse to delalternativene må utredes hver for seg, eksempelvis benevnt alternativ 2a og 2b. For delstrekning 1 må altså disse alternativene konsekvensutredes: 0-alternativet, alternativ 1, alternativ 2a og alternativ 2b.

*Ikke tatt til følge. Det vil utarbeides alternativbeskrivelse som viser alternative løsninger som er vurdert undervegs i planarbeidet. Hvorfor vegen utvides mot øst/vest vil derfor fremkomme i en slik beskrivelse. Det utarbeides ikke full konsekvensutredning for det alternativet som er silt ut undervegs i prosessen. Det utredes kun en konsekvensutredning for det valgte alternativet, i tillegg til kommunedelplanen som et referansealternativ.*

3. Delstrekning 2 framstilles med kun ett alternativ til trase. I innledningen beskrives imidlertid at dagens E6 i stor grad er planlagt gjenbrukt, men med utvidelse enten mot øst eller vest. Hvilken retning eksisterende veg utvides antas å ha ulike konsekvenser for kulturarv, og må derfor utredes som separate alternativer. For delstrekning 2 må derfor disse alternativene konsekvensutredes: 0-alternativet, alternativ øst og alternativ vest.

*Ikke tatt til følge. Begrunnelse som for punktet over.*

#### 2.1.1.2 Statens vegvesen

Statens vegvesen har i sin uttalelse påpekt følgende som er helt eller delvis tatt til følge i planprogrammet:

1. Kollektivsystem: Utredningen bør følge metodikken i V712 og må ha et perspektiv som går ut over planområdet og synliggjør fremtidige behov. Minner om prinsipper om høy fremkommelighet og konkurransedyktig reisetid. Mjøsbrua vest er et viktig regionalt knutepunkt. Statens vegvesen er opptatt av at de funksjonene dagens kollektivterminal har, opprettholdes i planforslaget: Overgang mellom lokal-, regional og ekspressbuss, pendlerparkering, sykkelparkering under tak, gangforbindelse og servicebygg med innendørs venterom og toaletter, inklusive handicapttoaletter. Spesielt er pendlerparkeringen mye brukt.

Dersom det legges opp til endringer i transportmønsteret og løsninger som gjør at kollektivtilbudet blir dårligere enn det er i dag, er det viktig å synliggjøre slike konsekvenser, som vil gjøre at bilen får konkurransefortrinn. Det må også vises hvordan dagens Mjøsbru kan bidra til et effektivt kollektivsystem.

Nytt sykehus i Moelv bør trekkes inn i behovs- og dimensjoneringsdrøftinger, ettersom det vil bli en stor arbeidsplass med arbeidstakere fra hele regionen.

Planprogrammet må være mer konkret på hvilke problemstillinger som skal utredes ifm. kollektivsystemet.

*Delvis tatt til følge. Virkninger av kollektivsystemet inngår som en del av EFFEKT-beregningene i prissatte konsekvenser. Konsekvensene av endring for kollektivtilbudet vil fremgå av utredning av kollektivsystemer. Planprogrammet kapittel 6.6.3 suppleres med konkrete problemstillinger knyttet til kollektivsystemer.*

2. Gang- og sykkelforbindelser: Statens vegvesen anbefaler at virkninger for gående og syklende vurderes under fagtemaet friluftsliv/by- og bygdsliv, slik det er omtalt i håndbok V712. Det frarådes at temaet blir spredt på ulike rapporter. Det må fremgå av planprogrammet om planen kan ha konsekvenser for følgende

1. trafiksikkerhet for ulike trafikantgrupper, der skoleveg tilleggs stor vekt. Barnetråkkregistreringer kan benyttes der dette finnes.

2. ivaretagelse av gående og syklende i anleggsperioden
- trafikksikkerhet for ulike trafikantgrupper, der skoleveg tilleggs stor vekt. Barnetråkkregistreringer kan benyttes der dette finnes.
- ivaretagelse av gående og syklende i anleggsperioden

*Delvis tatt til følge. Det gjøres ingen endringer i planprogrammet under fagtema friluftsliv/by- og bygdelig, da det allerede følger V712. Planprogrammet suppleres med behovet for utredning av trafikksikkerhet for ulike trafikantgrupper, men temaet legges under utredningstemaet pkt. 6.6.15 Trafikksikkerhet.*

3. Forholdet til sidevegsnett: Utredningene må også omfatte bompengerperioden og dette må tilføyes i planprogrammet.

*Planprogrammet er supplert med at utredningene må omfatte bompengerperioden.*

4. Sideanlegg: Døgnhvileplass, rasteplasser og kontrollstasjon må inngå som et eget utredningstema i planprogrammet. Ny rasteplassstrategi på riksvei (SVV 2020) og Nasjonal plan for kontrollstasjoner legges til grunn. Det er et regionalt behov for kontrollstasjon på Moelv/Biri.

*Planprogrammet suppleres med et utredningstema som omhandler sideanlegg (pkt. 6.6.16).*

5. Ladestasjonsinfrastruktur: Det må gjøres vurderinger av infrastruktur for ladestasjoner i planarbeidet. Det vil si tilrettelegging av areal og eventuelt legge trekkør.

*Planprogrammet er supplert med at i utredningen av sideanlegg, skal det også vurderes behov for infrastruktur for ladestasjoner.*

1. Følgende overordnede strategier må innarbeides i planprogrammet punkt 3.1:

3. Handlingsplan for kollektivtransport (SD 2018)
4. Ny rasteplassstrategi på riksvei (Statens vegvesen 2020)
5. Nasjonal plan for kontrollstasjoner (2022)

- Handlingsplan for kollektivtransport (SD 2018)
- Ny rasteplassstrategi på riksvei (Statens vegvesen 2020)
- Nasjonal plan for kontrollstasjoner (2022)

*Kapittel 3.1 i planprogrammet suppleres med omtale av Handlingsplan for kollektivtransport og Ny rasteplassstrategi på riksvei. Nasjonal plan for kontrollstasjoner er under utarbeidelse og listes dermed ikke opp.*

### 2.1.1.3 Statsforvalteren i Innlandet

Statsforvalteren har i sin uttalelse påpekt følgende som er delvis tatt til følge:

1. Areal- og transportplanlegging: Forslag til endring av N100 er på høring, og det forventes at planarbeidet tar høyde for eventuelle endringer i krav til dimensjonering. Det bør også vurderes om det skal søkes avvik fra vegnormalen, om fart og bredde. Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland er opphevet. Føringer om å legge til rette for økt andel kollektivtransport må følges opp i planarbeidet. Dagens kollektivterminal har en viktig funksjon som knutepunkt. Ny kollektivterminal må innarbeides i reguleringsplanen, i tilknytning til framtidig kryss for E6 og rv. 4. Gang- og sykkelveg på lokalvegen må utredes og tas med videre i planleggingen. God GS-veg mellom Moelv og Biri er vesentlig når nytt sykehus kommer.

*Delvis tatt til følge. Vurdering av behovet for å søke avvik fra vegnormalen gjøres som en del av det videre planarbeidet. Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland tas ut av planprogrammet som følge av at planen er opphevet. Utredning av kollektivsystemer og gang- og sykkel inngår som en del av det videre utredningsarbeidet.*

2. Eksisterende bru: SF forventer dokumentasjon på at eksisterende bru kan fungere i ytterligere 70 år, inkludert hvilket vedlikehold og oppgraderinger som forutsettes. Det

forventes at alternativ med fjerning av dagens bru blir utredet. SF mener det er en forhastet konklusjon at samfunnsnyttene går opp dersom dagens bru beholdes. Etterlyser en vurdering av de ikke-prissatte verdiene opp mot en mulig besparelse på den prissatte kostnadssiden. SF synes planprogrammet er uklart med tanke på om lokaltrafikk skal gå på dagens bru, og er i så fall redd for trafikklekkasje fra ny E6 til eksisterende bru.

*Delvis tatt til følge. Planprogrammet suppleres med utredning av forventet levetid på dagens Mjøsbru, inkludert forventet vedlikehold og oppgraderinger. Det utredes ikke et eget prosjektalternativ hvor dagens Mjøsbru rives. KDP er et sammenligningsgrunnlag, og føringene i KDP om at dagens bru rives ligger til grunn i KDP-løsningen. Det er en forutsetning for finansieringen av prosjektet at dagens Mjøsbru blir stående, og det er derfor ikke et relevant alternativ å utrede eksisterende Mjøsbru som et separat alternativ. Planprogrammet tydeliggjøres med hvilken trafikk som skal gå på dagens Mjøsbru i fremtidig situasjon. (kap. 4.3).*

3. Klima: Det forventes at potensialet for reduserte klimagassutslipp vektlegges ved valg av løsninger. Mest mulig gjenbruk av eksisterende vegtrase og redusert hastighet er grep som kan bidra til en slik reduksjon. Det forventes at erfaringer fra andre vegprosjekt tas inn i planarbeidet. SF oppfordrer til bruk av tre som materiale i deler av brukroppen og eventuelt andre konstruksjoner langs vegen, både med hensyn til klima og for å markedsføre treindustrien i regionen. Planprogrammet bør tydeliggjøre at staten tar klimaarbeidet på alvor og inneholde en tydelig bestilling i bruk av bærekraftige, klimavennlige byggematerialer.

*Delvis tatt til følge. Planprogrammet er supplert med tydeligere signaler med henhold til klimaarbeid (pkt. 6.4.5). Bruk av tre i brukonstruksjoner er ikke en del av planarbeidet. Byggemateriale forutsettes ikke bestemt i reguleringsplanen. Planarbeidet fokuserer på klimareduserende tiltak som gjenbruk, reduksjon i massehåndtering og å begrense arealbeslag.*

4. Naturmangfold: Inngrep i verneområder må unngås så langt det er mulig, jf. tiltakshierarkiet hvor høyest prioritet ligger i å prøve å unngå vesentlige skadevirkninger. Miljømålene for naturmangfold i planprogrammet må konkretiseres ut fra det. SF forutsetter at det ikke er aktuelt å gjøre inngrep i verneområder, med mindre hensyn til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig. Svenesvollene har store friluftsverdier og den videre planleggingen må ha en plan for hvordan dette kan ivaretas ved utvidelse av E6. Avrenning og støypåvirkning på Svenesvollene er aktuelt å ta med videre i planarbeidet. Naturverdiene i planområdet må kvalitetssikres og det må beskrives hvordan de eventuelt blir påvirket. Strandområdene langs Mjøsa er viktige raste- og hekkeplasser for fugl. Spesielt gjelder det områdene ved Paradisvika og Tjuvholmen. Dersom områdene blir berørt, må det lages planer og bestemmelser som ivaretar fuglelivet i både anleggs- og driftsfasen av prosjektet. Rødlistede karplanter og lavararter bør kvalitetssikres i felt.

*Delvis tatt til følge. Miljømålene i planprogrammet for naturmangfold er konkretisert (pkt. 6.5.4). Svenesvollenes verdi som friluftsområde vil vurderes som en del av det videre plan- og utredningsarbeidet. Det samme gjelder påvirkning på naturverdier. Kunnskapsgrunnlaget til konsekvensutredningen vil inkludere verneområder, naturtyper, rødlistearter med mer. Områdene vil bli verdsatt etter metode i håndbok V712. Det er et mål for prosjektet å unngå verneområder og naturverdier med høy verdi så langt det lar seg gjøre. Rødlistede arter blir kartlagt som er del av reguleringsplanarbeidet og supplerende kartlegginger vil gjennomføres etter behov.*

5. Vassdragshensyn: Det vises til funksjonskravene for fisk som ble innarbeidet på en god måte i planleggingen av E6 Roterud-Storhove, og det anbefales at de også brukes i Moelv-Roterud. Det oppfordres til å finne løsninger som i størst mulig grad unngår store fyllinger i Mjøsa. Det vises til Multiconsults rapport «Fiske- og droneundersøkelser i strandsonen

mellom Moelv og Roterud» fra 2021 for viktige områder for fisk. Ut fra vassdragshensyn bør man på Gjøviksida legge opp til en utvidelse av dagens veg vestover for å unngå utfyllinger i Mjøsa på strekningen Fremstadodden til Paradisvika. Ut fra fiske- og friluftshensyn er det uheldig dersom selve Skulhusodden og området nordover til Fremstadodden blir berørt av vegbygging og utfyllinger. Ved en 200 meter lang fylling i Mjøsa fra Moelv-sida i alternativ 2, er SF bekymret for konsekvensen det har for blant annet aure som skal opp i Moelva for å gyte og fiskevandring generelt. Det anbefales at det bygges bro helt fra land i denne traseen. Det vil bli stilt krav om reetablering av strandsone med krav til kantvegetasjon, naturlig utforming av strandsone og innsjøbunn på samme måte som det har blitt gjort på strekningen Roterud-Storhove. Hvordan strandsonen skal reetableres bør komme frem allerede i reguleringsplanforslaget i form av plankart og bestemmelser. Det er ønskelig med et mål om opprettholdelse av økologisk og kjemisk tilstand jf. vannforskriften. Eksempel på mål kan være at «økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag skal som et minimum opprettholdes på samme nivå som før anleggsstart for ny E6». Dette bør også tas inn som en bestemmelse.

*Delvis tatt til følge. Miljømålene i tema naturmangfold (pkt. 6.5.4) suppleres med «økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag skal ikke forringes i permanent situasjon, sammenliknet med dagens tilstand». Konsekvenser for utvidelse av veggen og eventuelle fyllinger vil fremgå av plandokumentene.*

### 2.1.2 Lag, organisasjoner, foreninger og private

I merknadene fra lag, organisasjoner og foreninger, samt private er det noen overordnede tema som går igjen, og det er under gjort et forsøk på å kategorisere tema og utsvar fra NVA/COWI.

#### *2.1.2.1 Valg av standard og løsninger for vegtrase, bru og kryss*

Flere gir gjennom sine merknader uttrykk for hvilke løsninger for vegtrase, bru og kryss som bør vurderes videre, og som antas å ha minst konsekvenser for sine interesser. Det stilles spørsmål til omfanget av grunnundersøkelser ift hvilke alternativer som fremmes, og begrunnelse for fravik fra kommunedelplan.

Forholdet mellom utbygging av ny E6 og fremtidig utbygging av rv. 4, muligheter for fremtidig utvikling av sammenhengende jernbane (jf. KVV for transportsystemet Jaren (Oslo)-Gjøvik-Moelv fra 2016) og mulig nytt sykehus i Moelv er også tema som kommenteres.

Reduksjon av hastighet fra 110 km/t til 100 km/t, samt mer gjenbruk av eksisterende veg er også kommentert.

Norges Lastebileierforbund bemerker at det er viktig å opprettholde døgnhvileplass ved Biri Travbane, med gode av- og påkjøringsmuligheter, samt at det planlegges en veg med gode stigningsforhold, gode kryssløsninger med god framkommelighet for lange kjøretøy, og at modulkjøretøy må kunne bruke omkjøringsvegene.

Det stilles også spørsmål til hvilke funksjoner som skal legges til eksisterende Mjøsbru.

NVA/COWI svarer ut slik:

*Hovedårsaken til at Nye Veier reviderer planprogrammet er at forutsetningene for prosjektet har endret seg vesentlig, og det er et forsøk på å løse prosjektet innenfor kostnadsrammen som er gitt av Samferdselsdepartementet (SD). Løsningen som ble valgt i kommunedelplanen har store utfordringer knyttet til fundamentering av ny Mjøsbru siden Mjøsa innenfor planområdet er dypest på denne traseen. De foreslåtte prosjektalternativene i planprogrammet har gunstigere dybdeforhold, som kan bidra til å redusere kostnadene til fundamentering og anleggsgjennomføring av ny Mjøsbru sammenliknet med alternativet i kommunedelplanen.*

*Tidligere løsningsforslag har gitt liten eller ingen gjenbruk av dagens E6, kostnader langt over Nye Veiers budsjett for strekningen, og unødig stort CO2-avtrykk. Utfordringene med tidligere løsningsforslag henger i stor grad sammen med grunnforholdene i Mjøsa. Brualternativet i tidligere løsning var ikke realiserbart. Nye Veier har derfor valgt å starte opp et nytt planarbeid. Ny bruløsning*

*vil gi besparelser som langt overstiger kostnader knyttet til planarbeid med utredninger.*

*Det er mange samferdselsprosjekter som skal realiseres i årene fremover, og et hovedmål i nasjonal transportplan er at vi skal få «mer veg for pengene». Prosjektoptimalisering for å kunne realisere prosjektet innenfor kostnadsrammen er derfor hovedregelen. Dersom de nye alternativer for Mjøsbrua ikke kan realiseres innenfor kostnadsrammen gitt av SD, må Nye Veier gå i dialog med SD for å endre forutsetningene for prosjektet (som f.eks. lavere dimensjoneringsklasse eller økt gjenbruk av dagens veg), eller som en siste utveg, øke kostnadsrammen.*

*I videre planprosess vil det gjøres en tverrfaglig og samfunnsøkonomisk vurdering som danner grunnlag for å ta valg av alternativ. Dette baserer seg blant annet på utredningene som er omtalt i planprogrammets kap. 6. Trafikksikkerhet, klima og samfunnsøkonomisk nytte er tre av flere faktorer som inngår i grunnlaget for valg av alternativ. Nye Veier har som målsetning at utbyggingen av E6 Innlandet skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet samtidig som det oppnås en reduksjon i klimagassutslipp. Mest mulig gjenbruk av eksisterende veg er viktig for å oppfylle denne forutsetningen.*

*Krav til standard og utforming av vegnettet er gitt gjennom Statens vegvesens håndbøker. Disse stiller krav til både kryssløsninger, stigningsforhold og kurvatur. Eventuelle godkjente fravikssøknader vil gi mulighet for å bygge en smalere veg.*

*Grunnundersøkelser er nødvendig for å hente inn både riktig og nok informasjon for å bygge en trafikksikker veg. Det er også nedfelt i kommunedelplan for E6 Moelv-Biri (2015) at grunnundersøkelser skal gjøres i regulerings- og prosjekteringsfasen. Grunnforhold utredes i egen fagrapport. Fagrapporten vil bli gjort tilgjengelig som en del av samlet planforslag.*

*Deler av rv. 4 inngår i det varslede planområdet og vil potensielt inngå i det endelige planområdet (ved valg av det sørlige alternativet). Rv. 4 går ellers ikke inn under dette prosjektet. Forhold knyttet til nytt sykehus vil bli utredet som en del av planarbeidet, jf. planprogrammets pkt. 6.6.14.*

*Når det gjelder forholdet til jernbane, og evt. sammenknytning av Gjøvikbanen og Dovrebanen, sier NVAS/COWI at KVUen er for overordnet og forbundet med for stor usikkerhet til at det kan tas med i vurderingen av dette planforslaget. I henhold til V712-metodikk for KU er det dagens situasjon og vedtatte og finansierte tiltak som skal tas med i betraktning.*

*Det er foreløpig ikke tatt stilling til spesifikke forhold som plassering av døgnhvileplasser på dette stadiet i prosessen. Dette vil avklares i det videre arbeidet og legges ut til offentlig ettersyn og høring.*

*Begge brualternativene vil berøre private eiendommer. Videre utredninger vil gi svar på hva som samlet sett vil være det mest samfunnsøkonomisk lønnsomme alternativet. Friluftsliv og kulturarv vil bli utredet i det videre planarbeid. Trase for ny bru avhenger blant annet av grunnforholdene i Mjøsa.*

*Reisetid inngår i utredningen av prissatte konsekvenser under temaet trafikanter og transportbrukere, slik det er beskrevet i planprogrammets pkt. 6.4 og 6.4.2. Strekningen som omfattes av dette planarbeidet inngår som en del av et større, sammenhengende riksveg/europavegnett, med blant annet rv. 4. Enkelte tema, bl.a. reisetid og trafikale forhold må vurderes i en større skala ettersom prosjektet medfører ringvirkninger utover prosjektets fysiske plassering. Argumentet med redusert reisetid mellom Gjøvik og Hamar ble for øvrig nedfelt allerede i Kommunedelplanen for E6 Moelv-Biri (2015).*

*Behov for og konsekvenser ved utfylling i Mjøsa vil bli utredet jf. planprogrammets pkt. 6.6.9. Nye Veiers estetiske veileder (2018) skal bidra til etablering av et helhetlig veianlegg. Veilederen har blant annet utformingsprinsippet for områdenivå, korridor og elementer. Det skal som en del av planarbeidet utarbeides en estetisk oppfølgingsplan, hvor prosjektspesifikk anvendelse av Nye Veiers*

estetiske veileder framgår.

*Hvordan eksisterende bru skal benyttes i fremtiden vil fremkomme i planforslaget. I planprogrammet legges det opp til at eksisterende Mjøsbru skal benyttes for gående, syklende og saktegående trafikk.*

#### *2.1.2.2 Informasjon, dialog og åpenhet*

Fra flere hold fremheves behovet for åpenhet om prosessen.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*Ved offentlig ettersyn og høring vil det sendes ut nytt varsel. Det vil ellers holdes særmøter, informasjonsmøter og åpne kontordager senere i prosessen. Plan- og bygningsloven setter krav til medvirkning i planarbeid.*

#### *2.1.2.3 Grunnerverv*

Flere merknader kommenterer forhold omkring grunnerverv, rettigheter, erstatning og kompensasjon, og ber om en ryddig prosess med god ivaretagelse av berørte grunneiere.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*Hvilke arealer som blir berørt ved utbygging av ny E6 vil bli avklart i planprosessen. Vedtatt reguleringsplan legger grunnlaget for grunnerverv. Grunnerverv følger egen prosess, og inngår ikke direkte i reguleringsplanarbeidet. Nye Veier vil ha dialog med berørte grunneiere, og denne prosessen pågår dels parallelt med regulering og fortsetter i kommende faser av prosjektet. Eiere av landbrukseiendommer vil få tilbud om gårdsregistrering, der driftsveger, rør, arrondering og andre forhold knyttet til gårdsdriften registreres. Dette vil danne grunnlag for å finne løsninger for anleggsfasen og ny permanent situasjon.*

#### *2.1.2.4 Lokalveg og behov for tiltak*

Et stort flertall av merknadene kommenterer forhold omkring lokalveg. Det være seg kollektivtilbud, tilrettelegging for gående og syklende, trafiksikkerhet og beskaffenhets på lokalvegen.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*Utredning av trafikk og trafiksikkerhet vil gjennomføres i det videre planarbeidet. Konsekvenser for lokalvegnettet som følge av bommer, vil bli vurdert som en del av planarbeidet, jf. planprogrammets pkt. 6.6.5.*

*Planforslagets virkninger på gang- og sykkelforbindelser og sidevegsnettet vil bli vurdert som en del av planarbeidet, jf. planprogrammets pkt. 6.6.4 og 6.6.5. Utredning av kollektivsystemet skjer i henhold til SVVs håndbok V712 Konsekvensanalyser, og er en prissatt konsekvens. I tillegg skal det i henhold til håndbok V712 gjennomføres en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse etter vegsikkerhetsforskriften § 3.*

*Behov for trafiksikkerhetstiltak på lokalvegene i anleggsperioden vil være en del av den videre utredningen. Behov for trafiksikkerhetstiltak på lokalvegene i endelig situasjon, vil utredes som en del av forholdet til sidevegsnettet.*

#### *2.1.2.5 Anleggsgjennomføring*

Flere merknader stiller spørsmål og gir kommentarer til forhold som må ivaretas ved anleggsgjennomføring. Dette omhandler i stor grad behov for fremkommelighet og tilgjengelighet i anleggsfasen. Moelven Mjøsbruket (MM) viser til en eventuell avlastningsveg langs Vismunda og dagens adkomst til MM i Industrivegen. Andre viser til behov for tilgang for drift og benyttelse av Mjøsneare arealer.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*Anleggsarbeidet for E6 vil trolig utløse krav om en midlertidig omkjøringsveg. Det videre utrednings- og planarbeidet vil ta stilling til plassering. Anleggsgjennomføring skal utredes som en del av planarbeidet, slik det fremgår av planprogrammets pkt. 6.6.11. Det legges opp til at eksisterende*

trafikk skal flyte mest mulig normalt uten for store hindringer av anleggsarbeidene der det er mulig. I anleggsperioden vektlegges tilrettelegging for god og sikker trafikkavvikling både for kjørende og gående. Før anleggsperioden vil det bli utarbeidet egne planer for hvordan dette skal gjennomføres på best mulig måte. Plan for anleggsgjennomføring tar også for seg tiltak for å begrense ulemper knyttet til støy og støv mv. Tiltakene vil bli fulgt opp av entreprenør i anleggsfasen.

Arbeidstider i byggeperiode styres av eget regelverk. Dette er ikke forhold som reguleringsplanarbeidet vil utrede eller vurdere.

Hvor lenge byggeperioden varer avhenger av løsninger for gjennomføring. Disse løsningene er det entreprenør som planlegger og noe reguleringsplanen ikke fastsetter. Reguleringsplanen vil kunne sette føringer for tidspunkter i løpet av året hvor det ikke tillates anleggsarbeider, med hensyn til naturmangfoldet, der dette er aktuelt.

Varslingsrutiner ved bergsprengning følger av eget regelverk, og omtales ikke i planarbeidet.

#### 2.1.2.6 Båttrafikk

AS Oplandske Dampskibsselskap forutsetter at Skibladners behov for friseilingshøyde og –bredde, lanternemarkering, anløpsmuligheter samt manøvreringsareal blir ivaretatt. Moelv Båtforening og Biri Båtforening har fremmet merknader som i hovedsak omhandler argumentasjon ift valg av alternativ for bru og kryssløsning i Biri med bakgrunn i tap og forringelse av arealer. Dette er svart ut under 2.1.2.1, og merknader tas til orientering.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*Frihøyde under brua vil følge samme høyde som Bane NORs bru i Minnevika, dvs. 15 m over høyeste regulerte vannstand.*

#### 2.1.2.7 Jordvern, naturvern og kulturvern

Interesseorganisasjoner og grunneiere har merknader som omhandler beslag av landbruksjord og jordvern. Naturvernforbundet: det bør ikke være et alternativ å for gripe seg på naturreservater slik man legger opp til å gjøre i Lågendeltaet.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*Jordvern vil være et sentralt tema i det videre planarbeidet. Nye Veier følger statlig politikk for jordvern, jf. Nye Veiers jordvernsstrategi. Se kapittel 6.5.6 i planprogrammet, hvor det bl.a. er nedfelt at det skal settes opp en oversikt over permanent og midlertidig beslag av dyrka mark, dyrkbar mark, innmarksbeite og skog med tilhørende illustrasjon.*

*Målet i Nye Veiers jordvernsstrategi er å minimere beslag av dyrka mark i prosjektene på midlertidig og permanent basis. Nye Veier skal gjøre en konkret vurdering av jordvern opp mot samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Jordvern (landbruk) er en del av naturressurstemaet som utredes i konsekvensutredningen, jf. planprogrammet pkt. 6.5.6.*

*Nye Veier vil søke å unngå påvirkning på matjord og naturområder, innenfor de rammene og det handlingsrommet som vegnormalene gir. Det må søkes dispensasjon fra verneforskriften dersom tiltaket ikke kan unngå inngrep i naturreservatet.*

*Plasseringer og utforming av viltkryssinger vil inngå som en del av planarbeidet.*

#### 2.1.2.8 Overvannshåndtering, vannforsyning og drikkevann

Flere private merknader uttrykker bekymring for privat vannforsyning (brønner/pumpehull og vanningsanlegg) og drikkevann.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*Eventuelle virkninger for drikkevann skal utredes. Vegtiltaket skal utformes på en slik måte at kilder for drikkevann ikke forurenses. I det videre arbeidet skal kartlegging av eksisterende brønner for privat vannforsyning gjennomføres. Dersom brønn/drikkevannskilde blir påvirket negativt vil en se på tiltak.*

*Utredning av overvann inngår i det videre planarbeidet.*

#### 2.1.2.9 Friluftsområder

Flere merknader har kommentert at det savnes omtale av friluftsområdet ved Biri Bruk (sør for Skulhusodden) i planprogrammet. Det er også kommentert at det er viktig at det opprettholdes en attraktiv strandsone, og ivaretagelse av nærmiljøet. Områder for friluftsliv fra Skulhusodden via Fremstadodden, Nordsveen til Kremmerodden må ivaretas eller erstattes.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*I rapport og kart er området omtalt som del av Skulhusodden og ikke skilt ut i Biri bruk og Moavika. Planprogrammet er supplert med følgende omtale: I beskrivelse av friluftsområdet Skulhusodden inngår blant annet friluftsområdet ved Biri bruk.*

*I forbindelse med planprosessen kartlegges verdier knyttet til friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø mm., slik det fremgår av planprogrammet. Virkninger på stedet og kulturmiljøet, samt konsekvenser for friluftsliv i vann og på land vil bli utredet i henhold til planprogrammets pkt. 6.5.3 og 6.5.5. I konsekvensutredningen skal det vurderes hvordan tiltaket påvirker de fysiske forholdene og mulighetene for opphold, lek, rekreasjon og fysisk aktivitet, både i anleggsperioden og etter at tiltakene i planen er opparbeidet. Eventuelle avbøtende tiltak vil også bli vurdert.*

#### 2.1.2.10 Støy

Flere merknader uttrykker bekymring for støybelastning for private eiendommer ved utbygging av ny E6, både i anleggsfasen og i driftsfasen.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*I henhold til planprogrammets pkt. 6.4.3 skal det utarbeides detaljerte støyberegninger basert på oppdaterte trafikkmengder og hastigheter. Beregningene skal gjøres i tråd med Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021. Dette gjelder både i anleggsfasen og permanent etter etablering av ny E6. Avbøtende tiltak vil bli vurdert som en del av dette. Støyskjerm mot berørte eiendommer kan være et aktuelt tiltak som vil bli vurdert.*

#### 2.1.2.11 Landskap

Merknad med bekymring om at ny bru vil svekke landskapskvalitetene i området.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*Tiltakets konsekvenser for landskapsbildet vil bli utredet i henhold til planprogrammets pkt. 6.5.2. Landskapsvirkninger vil bli visualisert fra ulike standpunkt (nær- og fjernvirkning). I henhold til metodikken i V712 inngår også å foreslå skadereduserende tiltak for negative virkninger.*

#### 2.1.2.12 Infrastruktur

Infrastruktur må ivaretas eller erstattes. Gårdsregistreringer har kartlagt infrastruktur på landbrukseiendommer, se pkt. 2.1.2.3 ovenfor.

NVAS/COWI svarer ut slik:

*Eksisterende teknisk infrastruktur skal kartlegges før utbygging. Dette gjelder både private og offentlige anlegg.*

I tillegg til dette er det fremme flere merknader om behov og utveksling av informasjon om forhold knyttet til enkelte eiendommer. Dette har NVAS/COWI tatt til orientering, og merknadene vil være en del av kunnskapsgrunnlaget for den videre planprosessen.

## 2.2 Revidert planprogram

Revidert planprogram ble innsendt til kommunen 9.12.2022. Endringer som er gjort i dokumentet etter offentlig ettersyn er listet opp i tabell på side 2 i planprogrammet.

## 3 Egen vurdering

### 3.1 Fravik fra kommunedelplan og planprogrammet fra 2020

Ved behandling av planprogram for E6 Moelv-Roterud som ble vedtatt i 2020, ble flere tema som også er aktuelle nå, drøftet. Forutsetninger som lå til grunn for vedtak av gjeldende kommunedelplan 2015 er endret, blant annet standard for bygging av motorveg. Standard gis i Statens vegvesens «Vegnormal», og gir føringer for bygging av veg utfra funksjon og trafikkmengde. For utbygging av ny E6 er blant annet en vegbredde og kurvatur (med bakgrunn i hastighet) for motorvegklassen endret siden 2015. Dette påvirker behov for arealbeslag som igjen påvirker andre fagtema som må konsekvensutredes.

Videre lå det i kommunedelplanen en forutsetning om at dagens Mjøsbru skulle rives ved etablering av ny bru. Allerede ved vedtak av bompengeproposisjonen i Stortinget i Prop. 119 S (2018-2019) ble det lagt til grunn at dagens Mjøsbru skulle bestå som en del av det samlede vegnettet i en ferdig utbygd situasjon. Dette ble videreført i planprogrammet fra 2020, med bakgrunn i at estimert levetid for dagens Mjøsbru vil forlenges med mindre og lettere trafikk og funksjon for gange og sykkel, saktegående kjøretøy, lokaltrafikk og som beredskapsveg.

Planprogrammet fra 2020 viste til behov for å utvide planområdet for E6 Moelv-Roterud i kryssingsområdet over Mjøsa utover korridoren som er angitt i kommunedelplanen. Det ble tidlig gjort grunnundersøkelser på mjøsbunnen som synliggjorde utfordringer for fundamentering på en hensiktsmessig fysisk og økonomisk forsvarlig måte i korridoren som kommunedelplanen anga. Det er i mellomtiden gjort ytterligere undersøkelser og vurderinger, og dette har ført fram til de to alternative linjene for bruskrussing som ønskes utredet med bakgrunn i det nye planprogrammet. Kommunedirektøren støtter NVAS/COWI i at reelle alternativer for trygg fremføring av E6 med bru over Mjøsa blir utredet i planarbeidet, selv om dette går ut over rammene i kommunedelplanen. Det er allerede i tidligere faser av arbeidet gitt rom for å utrede nødvendige alternativ, og dette videreføres.

### **3.2 Planområdet**

I planprogrammet og varslingsgrense for planarbeidet er alt areal som kan tenkes berørt ved alle alternativ innlemmet. Det reelle arealbehovet vil bli avklart i det videre planarbeidet, etter at utredninger foreligger, og det tas et valg for endelig løsning.

Kommunedirektøren er enig i at det er viktig å ha rom for å vurdere flere alternativ i tidlig fase av planarbeidet. Det kan imidlertid skape usikkerhet for grunneiere og andre som er innenfor eller i berøring med det varslede planområdet om i hvilken grad de vil bli påvirket av anlegget. Det vil være viktig med god dialog mellom NVAS/COWI og alle berørte underveis for å gi informasjon og forutsigbarhet.

Foreslått planområde ved varsel om oppstart strekker seg i sør til Skulhuselva. I dialog og møter er det vist til behov for omlegging av fylkesvegen (2538) forbi fremtidig kryss mellom rv. 4 og E6. I denne situasjonen vil det være behov for å samle en forlengelse av fv. 2538 (Eriksrudvegen) og Hanssveavegen (fylkesveg) før disse møter rv. 4 (sør for Skulhuselva – dagens kryss mot Hanssvea). Kommunedirektøren mener dette medfører behov for å utvide planområdet slik at kryssområdet innlemmes.

### **3.3 Alternativer som utredes**

Det skal utredes to alternative løsninger for delstrekning 1 (Moelv-Fremstadodden), og to alternativer til kryssløsning i Biri innenfor delstrekning 2 (Fremstadodden-Roterud). Sammen med 0-alternativet og KDP-alternativet anses dette å gi et godt grunnlag for valg av løsning.

Planprogrammet sier at det kun skal legges fram ett prosjekialternativ til vedtak.

Prosjekialternativene for delstrekningene skal fullt ut konsekvensutredes, og det kan bli aktuelt å legge ut flere alternativ til offentlig ettersyn, jf. presentasjon v/NVAS/COWI på åpent møte på Honne. Dette kan med fordel tydeliggjøres i planprogrammet.

#### **3.2.1 Kryss i Biri**

Planprogrammet oppgir at det skal utredes ett prosjekialternativ for kryss i Biri, i tillegg til alternativet som er angitt i kommunedelplanen for E6 Moelv-Biri (2015). Kommunedirektøren mener

det er uklart hva dette prosjektalternativet er. Tidligere har det vært løftet fram to aktuelle løsninger, en kryssløsning i nord – som kommunedelplanen, og en kryssløsning i sør – i området ved dagens avkjøring fra E6 til Biri.

I presentasjon og dialog har kommunedirektøren oppfattet at prosjektalternativet som vurderes er et delt kryss tilsvarende dagens kryssløsning. Dette kommer ikke tydelig fram i planprogrammet. Kommunedirektøren mener at et fullverdig kryss i sør også bør utredes som et alternativ, da det anses som bedre løsning for kollektivtrafikk, pendlere mv. samt at det gir en bedre lesbarhet for trafikkbildet.

### 3.2.2 Bruløsning

Dette planprogrammet fremmet et helt nytt alternativ (alternativ nord for bru) som ikke tidligere har vært del av prosjektet for ny E6 Moelv-Roterud. Det medfører andre og i ny grad berørte grunneiere, nye konsekvenser og nye muligheter.

Planprogrammet anslår ikke omfang og grad av berøring av areal og grunneiendommer i de ulike alternativene. Kommunedirektørens erfaring er at begge prosjektalternativer for ny bru i stor grad vil berøre arealer som omfatter både private bolig- og fritidseiendommer, friluftsjnteresser og landbruksinteresser.

Kommunedirektøren mener det er viktig at alle utredete alternativ blir behandlet og lagt ut til offentlig ettersyn, og er fornøyd med at KDP-alternativet fortsatt tas med som referansealternativ i tillegg til 0-alternativet.

Planprogrammet angir at funksjonen til dagens bru i fremtidig situasjon skal være løsning for gående og syklende, samt saktegående kjøretøy og eventuelt som beredskapsveg ved stenging av ny Mjøsbru. I tidligere prosess har dagens bru også vært omtalt som fremtidig bru for lokaltrafikk mellom Biri og Moelv.

Kommunedirektøren forstår det slik at denne endringen kommer med bakgrunn i arbeidet med klassifisering/ansvarsfordeling i forhold til eierskap, drift og vedlikehold av dagens Mjøsbru i fremtidig situasjon. Kommunedirektøren oppfatter det også slik at dersom dagens Mjøsbru fortsatt skal være klassifisert som en del av riksvegnettet, må funksjonene som legges til brua være knyttet til å løse krav knyttet til riksvegen (E6). Dersom det legges til rette for lokaltrafikk på brua, vil dette endre funksjonen og medføre klassifisering som fylkesveg, og dermed at eierskap og ansvar skal overføres til fylkeskommunen.

Omklassifisering av deler av dagens E6 (brua) vil pågå i egen prosess. Denne prosessen henger likevel nøye sammen med planlegging av ny bru og kryssområde (kryss mellom E6 og rv.4), da fremkommeligheten for lokaltrafikken må løses enten over dagens Mjøsbru eller ved en påkobling til riksvegnettet.

Kommunedirektøren setter pris på at det er tatt inn et nytt punkt 6.6.17, som omhandler eksisterende Mjøsbru og dokumentasjon av levetid og fremtidig vedlikeholdsbehov. Som tillegg mener kommunedirektøren at dette punktet må omtale omklassifiseringsprosessen, og hvordan denne vil påvirke fremtidige funksjoner for dagens Mjøsbru.

Kommunedirektøren er av den oppfatning at når dagens Mjøsbru skal bestå for å ivareta riksvegnettets behov for løsning for gående, syklende og saktegående kjøretøy, så bør ikke omklassifiseringsprosess og ansvars plassering være til hinder for at brua også kan ivareta lokaltrafikken.

### **3.4 Medvirkning og kommunikasjon**

Kommunedirektøren erfarer at det er mange med stor interesse for planprosessen, og at informasjonsbehovet er stort. Planprogrammet legger opp til medvirkning gjennom både åpne møter/åpen kontordag i de ulike høringsfasene, samt særmøter og befaringer etter behov med interessenter langs traseen. Nettsider og medvirkningsportal vil være digitale plattformer hvor enhver kan finne informasjon og medvirke gjennom å gi digitale og kartfestede innspill til planarbeidet.

Kommunedirektøren mener god dialog og informasjon med beboere og interessenter i området er avgjørende for en god planprosess. Det henstilles til NVA om å være aktive i denne dialogen, og

sørge for tilstrekkelige ressurser til å håndtere henvendelser underveis i prosessen.

### **3.5 Utredningsbehov og konsekvensutredning**

Planprogrammet har en oversikt over tema som skal utredes i tabell 8-1. Tema er fordelt på utredninger jf. konsekvensutredning (KU) med egne fagrapporter, tema som skal utredes/vurderes i planbeskrivelsen og andre fagrapporter som skal ligge til grunn for planarbeidet.

Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser benyttes som metode for konsekvensutredningen. I denne metodikken skiller det på prissatte konsekvenser og ikke-prissatte konsekvenser.

Prissatte konsekvenser beregnes i kroner (nytte/kostnad) for trafikanter og transportbrukere, operatører (f. eks. busselskap), budsjettkonsekvens for det offentlige, trafikkulykker, restverdi, skattekostnad, støy- og luftforurensning og klimautslipp.

Ikke-prissatte konsekvenser er konsekvenser for utredningstemaene friluftsliv, by- og bygdeliv, landskapsbilde, naturmangfold, kulturarv og naturressurser.

Kommunedirektøren ber NVAS/COWI være oppmerksom på vektingen av ikke-prissatte konsekvenser når totalkonsekvensen skal summeres. Erfaring og forskning viser at ikke-prissatte konsekvenser ofte blir for lavt vektet i forhold til de økonomiske parameterne.

Med erfaringer fra planprosessen for E6 Roterud-Storhove vil kommunedirektøren også påpeke viktigheten av at konsekvenser for sidevegsnett gis et tydelig fokus. Kommunedirektøren registrerer at dette er tatt inn som et eget tema (kap. 6.5.5 i planprogrammet). Kommunedirektøren forventer også at E6-planene i Gjøvik ses i sammenheng, med fokus på en helhet i utforming og utbygging på tvers av plangrensene, samt kobling mot rv. 4.

### **3.6 Merknader**

I stor grad har NVAS/COWI foreslått at uttalelser og merknader tas til orientering, og i dette ligger det at det tas med videre i arbeidet med utarbeidelse av konsekvensutredning og planforslag.

Fylkeskommunen har i sin uttalelse bedt om at dersom det skal planlegges for 100 km/t, må utredningen belyse konsekvensene for fartsgrensene 110 km/t, 100 km/t og 90 km/t. Denne merkningen er ikke tatt til følge i planprogrammet. Kommunedirektøren oppfatter at dersom det skal planlegges en motorveg dimensjonert for fartsgrense 100 km/t, må det søkes fravik fra gjeldende vegnormal. Dersom fravikssøknad ikke innvilges vil det måtte planlegges en motorveg dimensjonert for fartsgrense 110 km/t. Konsekvensutredning vil bli utarbeidet med utgangspunkt i den dimensjoneringen som vil ligge til grunn for planforslaget. Kommunedirektøren støtter NVAS/COWIs vurdering av merkningen.

Fylkeskommunen har også i sin uttalelse bedt om at alternativ for utvidelse av E6 mot øst eller vest blir utredet fullt ut som egne prosjekteralternativ. Denne merkningen er ikke tatt til følge i planprogrammet. Kommunedirektøren støtter NVAS/COWIs vurdering og forslag til løsning, hvor det utarbeides alternativbeskrivelse som viser hvordan alternativene er vurdert underveis i planprosessen, uten at alternativene konsekvensutredes fullt ut. Dette forutsetter at undervegsvurderingene beskrives godt, og at det er et tydelig grunnlag for utvelgelse av utredningsalternativ.

Privat merknad spør: Hva innebærer kommunedirektørens kommentar i forbindelse med sin uttalelse av planprogrammet for E6 Moelv-Roterud: «Samlede konsekvenser for beboere i berørte områder og eventuelt avbøtende tiltak, og særlig i området rundt ilandføring av ny bru må ha fokus i utredningsarbeidet.»

Kommunedirektøren mener med dette at det er av stor viktighet at konsekvenser for innbyggerne som blir berørt av vegtiltaket blir grundig utredet, og at det foreslås gode avbøtende tiltak som kan begrense ulemper i størst mulig grad. Området som vil bli mest berørt er området ved ilandføring av ny bru og nytt kryss mellom E6 og rv. 4, og det er viktig for kommunen at berørte i dette området blir godt ivaretatt.

#### **4 Konklusjon**

Med bakgrunn i vurderingene i denne saksutredningen oppfatter kommunedirektøren at planprogrammet gir gode rammer for det videre utredningsarbeidet og utforming av reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud, og anbefaler at planprogrammet vedtas med enkelte tillegg som er omtalt i egenvurderingen.