

Arkivreferanse: 2020/35723-19
Arkivkode: L12
Saksbehandler: Elise Bringslid, Lars Kristian Dahl, Annbjørg Backer, Mette B. Saur, Ingebjørg Øveraasen, Øystein Rønning Andersen, Kristin Stavnem
Adm.enhet:
Dato: 06.11.2022

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Fylkesutvalget	15.11.2022	130/22

Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram - Reguleringsplan for E6 Moelv - Roterud - Ringsaker og Gjøvik kommuner

Fylkesutvalgets behandling av sak 130/2022 i møte den 15.11.2022:

Vedtak:

1. E6 Moelv - Roterud er et omfattende prosjekt som vil ha direkte og indirekte konsekvenser for mange innbyggere og for samfunnsutviklingen i de to kommunene, byutviklingen i Moelv, og i regionen som helhet. Fylkesutvalget legger til grunn at det planlegges for framtidens transportsystem, og det bør gjenspeiles i valg av løsninger og prioritering av trafikantgrupper.
2. Bygging av nye veger skal gjøres ut fra en vurdering av hva som er god samfunnsøkonomi. Fylkesutvalget mener dette bør gjenspeiles i mer enn målsettingen om å «bygge mer veg for pengene». Prosjektet må vurderes opp mot samtlige fem hovedmål i Nasjonal transportplan, der helheten i transportsystemet ivaretas med tanke på trafiksikkerhet, miljø og framkommelighet for samtlige trafikantgrupper.
3. Fylkesutvalget vil presisere at vi ikke vil akseptere å overta ansvaret for fremtidig drift og vedlikehold av dagens Mjøsbru. Vi forutsetter at dette forblir et statlig ansvar og ber om at dette premisset avklares tidlig i planprosessen. Det må være tilstrekkelig dokumentert at

restlevetiden på brua er tilsvarende som den nye brua, for å sikre fremtidig tilbud til gående/syklende/saktegående/beredskap.

4. Fylkesutvalget forventer at alternative kryssløsninger på E6 utredes grundig med tanke på håndtering av kollektivtransport, syklende og gående, parkering, adkomst til Mjøsa og sammenkobling med lokalveger, herunder adkomst til nytt Mjøssykehus.

5. Det må tilrettelegges for et godt kollektivtilbud med muligheter for å betjene både ekspressbuss og lokale/regionale bussruter. Planskilte kryss må bygges med busstopp og muligheter for «park and ride».

6. Det må sikres et trygt og funksjonelt tilbud til gående og syklende på hele strekningen.

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

8. Fylkesutvalget forventer at det utføres helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnett som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et gjennomgående tilbud for syklende, gående og saktegående trafikk.

9. Samfunnssikkerhet og beredskap må vektlegges i planarbeidet og det må utarbeides en ROS-analyse for trafikale forhold, både for anleggsfasen og driftsfasen.

10. For å få en reell medvirkning et det særlig viktig at konsekvensene av de ulike planalternativene kommuniseres og visualiseres på en lettfattelig og tydelig måte med 3D-modellfilmer underveis i prosjektutviklingen og i forslaget til reguleringsplan. Fylkesutvalget anbefaler at regionalt planforum brukes ved milepæler underveis i planprosessen.

11. Sørlig brualternativ på delstrekning 1 vil berøre et gravfelt med gravrøyser fra bronsealder og jernalder av svært høy nasjonal verdi. Brualternativet kan ut ifra slik saken står nå, virke utfordrende i forhold til hensynet til kulturminner. Konsekvensutredningen og det videre planarbeidet må vise tydelig hvilke konsekvenser en ny bru vil få på de registrerte kulturminnene.

12. Delstrekning 2 vil gå igjennom kulturlandskapet ved Svennes og Biri Verk. Kulturlandskapet omfatter viktige bygningsmiljøer og innehar nasjonale kvaliteter. Valg av

side for ny utvidelse av veg kan få innvirkning på kulturlandskapet og oppfattelsen av kulturmiljøene. Konsekvensutredningen må vise hvilken innvirkning ny E6 vil få på kulturlandskapet og de verneverdige bygningsmiljøene.

Behandling:

Truls Gihlemoen (FrP) fremmet slikt forslag på vegne av H og FrP:

1. Utbygging av en moderne firefelts motorveg på E6 mellom Moelv og Roterud vil bedre forholdene på E6 i Mjøsregionen og Gudbrandsdalen. Dagens E6 er av variabel standard, og sikkerhet og framkommelighet er ikke tilfredsstillende. Fylkesutvalget imøteser en snarlig utbygging av ny veg og vil legge vekt på en smidig planprosess.
2. Fylkesutvalget forutsetter at ambisjonen om å bygge ny E6 med fartsgrense 110 km/t opprettholdes.
3. Fylkesutvalget mener primært at nasjonal infrastruktur skal fullfinansieres av staten, ikke av bilistene. I dette tilfellet der bompengefinansiering allerede er vedtatt, forventer fylkesutvalget at ny firefelts motorveg med fartsgrense 110 km/t bygges uten unødvendig fordyrende løsninger og at bombelastningen blir minst mulig for bilistene.
4. Fylkesutvalget vil presisere at vi ikke vil akseptere å overta ansvaret for fremtidig drift og vedlikehold av dagens Mjøsa bru. Vi forutsetter at dette forblir et statlig ansvar og ber om at dette premisset avklares tidlig i planprosessen. Det må være tilstrekkelig dokumentert at restlevetiden på brua er tilsvarende som den nye brua, for å sikre fremtidig tilbud til gående/syklende/saktegående/beredskap.
5. Fylkesutvalget forventer at kryssløsningene på E6 planlegges som fullverdige kryss og der det er nødvendig tilrettelegges for håndtering av kollektivtransport, syklende og gående, parkering, adkomst til Mjøsa og sammenkobling med lokalveger, herunder adkomst til nytt Mjøssykehus.
6. Det må tilrettelegges for et velfungerende kollektivtilbud med muligheter for å betjene både ekspressbusser og lokale/regionale bussruter. Planskilte kryss må bygges med busstopp og muligheter for «park and ride».
7. Planleggingen og utbygging av E6 må ivareta døgnhvileplass for tungtransport, samt et økende behov for fullskala energistasjoner.
8. Samfunnssikkerhet og beredskap må vektlegges i planarbeidet og det må utarbeides en ROS-analyse for trafikale forhold, både for anleggsfasen og driftsfasen.
9. Det må sikres et trygt og funksjonelt tilbud til gående og syklende på hele strekningen
10. For å få en reell medvirkning et det særlig viktig at konsekvensene av de ulike planalternativene kommuniseres og visualiseres på en lettfattelig og tydelig måte med 3D-modellfilmer underveis i prosjektutviklingen og i forslaget til reguleringsplan.

Bjørnar Tollan Jordet (SV) fremmet slikt forslag på vegne av Sp og SV:

Nytt punkt 3

Fylkesutvalget merker seg regjeringen og samferdselsministerens signaler om kostnadsbesparelser og optimalisering av store samferdselsprosjekter og ber om at løsning med 2/3-felts veg og 90 km/t vurderes for strekningen. Ved å gå ned til 90 km/t vil det slå positivt ut for å redusere CO2-utslipp og redusere nedbygging av matjord og minske inngrep i næringsareal.

Tillegg i punkt 5, ny siste setning

Det er en forutsetning at kollektivterminal Mjøsbrua videreføres for å betjene et mest mulig sømløst kollektivtilbud i Gjøvik, Hamar og Lillehammer.

Endring i punkt 7

Det er en forutsetning at planprosessen ivaretar alle typer sideanlegg og at dette innarbeides i planprogrammet. Planleggingen og utbygging av E6 må ivareta døgnhvileplass for tungtransport, behov for kontrollplasser, et økende behov for fullskala energistasjoner og rasteplasser.

Nytt punkt 9

Det er grunn til å tro at Fv213 vil få en betydelig økt trafikkbelastning som følge av avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6. Økt trafikk vil kunne medføre en særlig økt risiko for trafikkulykker for alle grupper trafikanter i tillegg til økt støy og lokal forurensning som følge av trafikkvekst. Det må utredes effektive avbøtende tiltak for denne vegen.

Endringsforslag i punkt 10

Fylkesutvalget forventer at regionalt planforum brukes ved milepæler underveis i planprosessen.

(Endrer anbefaler til forventer i siste setning).

Johannes Wahl Gran (MDG) fremmet slikt forslag:

Nytt punkt

Utvidelse av eksisterende vegnett i Norge skal foregå på en skånsom måte for særlig sårbar natur, dyreliv og matjord. Fylkesutvalget mener planprogrammet for E6 Moelv-Roterud ikke imøtekommer dette på en tilfredsstillende måte. Derfor henstilles Nye Veier til å justere planene for å sikre sårbar natur, dyreliv og matjord i en vesentlig sterkere grad, og komme tilbake med et forslag som tar innover seg den europeiske utviklingen på særlig feltene matsikkerhet, naturareal og dyrebestander.

Hans Kristian Enge (Ap) ba om gruppemøte. Gruppemøter avholdt mellom kl. 12.25 og 12.32.

Enge opplyste at Arbeiderpartiet støtter fylkeskommunedirektørens innstilling.

Votering

Forslag fremmet av Gihlemoen ble satt opp mot fylkeskommunedirektørens innstilling.

Innstillinga ble vedtatt med 12 stemmer: 6Ap (Anne Elisabeth Thoresen, Even Aleksander Hagen, Hans Kristian Enge, Mona Cicilie Stormoen, Per-Gunnar Sveen, Sjur Arnfinn Strand), 1MDG (Johannes Christian Wahl Gran), 4Sp (Aud Gunnhild Hove, Mari Gjestvang, Olav Røssum, Pål-Arne Oulie), 1SV (Bjørnar Tollan Jordet).

Forslag fremmet av Gihlemoen falt med 3 stemmer: 1FrP (Truls Gihlemoen), 2H (Hanne Alstrup Velure, Rune Øygarden)

Forslag fremmet av Tollan Jordet (SV), tillegg punkt 5: Falt med 6 stemmer avgitt av MDG, Sp, SV.

Forslag fremmet av Tollan Jordet (SV):, endring punkt 7: Falt med 6 stemmer avgitt av MDG, Sp, SV.

Forslag fremmet av Tollan Jordet (SV), endring punkt 10: Falt med 6 stemmer avgitt av MDG, Sp, SV.

Forslag fremmet av Tollan Jordet (SV), nytt punkt 3: Falt med 6 stemmer avgitt av MDG, Sp, SV.

Forslag fremmet av Tollan Jordet (SV), nytt punkt 9: Falt med 6 stemmer avgitt av MDG, Sp, SV.

Forslag fremmet av Wahl Gran (MDG), nytt punkt: Falt med 2 stemmer avgitt av MDG og SV

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1. E6 Moelv - Roterud er et omfattende prosjekt som vil ha direkte og indirekte konsekvenser for mange innbyggere og for samfunnsutviklingen i de to kommunene, byutviklingen i Moelv, og i regionen som helhet. Fylkesutvalget legger til grunn at det planlegges for framtidens transportsystem, og det bør gjenspeiles i valg av løsninger og prioritering av trafikantgrupper.
2. Bygging av nye veger skal gjøres ut fra en vurdering av hva som er god samfunnsøkonomi. Fylkesutvalget mener dette bør gjenspeiles i mer enn målsettingen om å «bygge mer veg for pengene». Prosjektet må vurderes opp mot samtlige fem hovedmål i Nasjonal transportplan, der helheten i transportsystemet ivaretas med tanke på trafikksikkerhet, miljø og framkommelighet for samtlige trafikantgrupper.

3. Fylkesutvalget vil presisere at vi ikke vil akseptere å overta ansvaret for fremtidig drift og vedlikehold av dagens Mjøsbru. Vi forutsetter at dette forblir et statlig ansvar og ber om at dette premisset avklares tidlig i planprosessen. Det må være tilstrekkelig dokumentert at restlevetiden på brua er tilsvarende som den nye brua, for å sikre fremtidig tilbud til gående/syklende/saktegående/beredskap.
4. Fylkesutvalget forventer at alternative kryssløsninger på E6 utredes grundig med tanke på håndtering av kollektivtransport, syklende og gående, parkering, adkomst til Mjøsa og sammenkobling med lokalveger, herunder adkomst til nytt Mjøssykehus.
5. Det må tilrettelegges for et godt kollektivtilbud med muligheter for å betjene både ekspressbuss og lokale/regionale bussruter. Planskilte kryss må bygges med busstopp og muligheter for «park and ride».
6. Det må sikres et trygt og funksjonelt tilbud til gående og syklende på hele strekningen.
7. Planleggingen og utbygging av E6 må ivareta døgnhvileplass for tungtransport, samt et økende behov for fullskala energistasjoner.
8. Fylkesutvalget forventer at det utføres helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnett som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et gjennomgående tilbud for syklende, gående og saktegående trafikk.
9. Samfunnssikkerhet og beredskap må vektlegges i planarbeidet og det må utarbeides en ROS-analyse for trafikale forhold, både for anleggsfasen og driftsfasen.
10. For å få en reell medvirkning er det særlig viktig at konsekvensene av de ulike planalternativene kommuniseres og visualiseres på en lettfattelig og tydelig måte med 3D-modellfilmer underveis i prosjektutviklingen og i forslaget til reguleringsplan. Fylkesutvalget anbefaler at regionalt planforum brukes ved milepæler underveis i planprosessen.
11. Særlig brualternativ på delstrekning 1 vil berøre et gravfelt med gravrøyser fra bronsealder og jernalder av svært høy nasjonal verdi. Brualternativet kan ut ifra slik saken står nå, virke utfordrende i forhold til hensynet til kulturminner. Konsekvensutredningen og det videre planarbeidet må vise tydelig hvilke konsekvenser en ny bru vil få på de registrerte kulturminnene.
12. Delstrekning 2 vil gå igjennom kulturlandskapet ved Svennes og Biri Verk. Kulturlandskapet omfatter viktige bygningsmiljøer og innehar nasjonale kvaliteter. Valg av side for ny utvidelse av veg kan få innvirkning på kulturlandskapet og oppfattelsen av kulturmiljøene. Konsekvensutredningen må vise hvilken innvirkning ny E6 vil få på kulturlandskapet og de verneverdige bygningsmiljøene.

Tron Bamrud
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg:

- Forslag til planprogram for E6 Moelv – Roterud

- Kart med plangrense
- Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram. Ringsaker kommune
- Offentlig ettersyn av planprogram. Saksframlegg, Ringsaker kommune
- Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram. Gjøvik kommune
- Offentlig ettersyn av planprogram. Saksframlegg, Ringsaker kommune

Saksutredning

Ringsaker kommune og Gjøvik kommune har varslet oppstart av planarbeid med konsekvensutredning og høring av planprogram, for detaljregulering for E6 Moelv – Roterud. Reguleringsplanen omfatter behandling både i Gjøvik og Ringsaker kommuner. Detaljreguleringen skal legge til rette for bygging av firefelts motorveg fra Moelv til Roterud. Dimensjoneringsklassen for ny E6 er nasjonal hovedvei. Strekningen er ca. 11 kilometer lang, og inkluderer ny firefelts bru over Mjøsa. Nye veier har ansvar for planlegging og utbygging. Frist for uttalelse er satt til 19.11.2022.

Strekningen er en del av kommunedelplanene for: «E6 Biri – Vingrom» (vedtatt i 2013) og «E6 Moelv – Biri» (vedtatt i 2015). Ny Mjøsbru er vist ca. 800 meter sør for nåværende Mjøsbru. Kommunedelplan for E6 Moelv - Biri stiller krav om at nåværende Mjøsbru skal rives etter ferdigstilling av ny firefelts E6 mellom Moelv og Biri.

Arbeid med reguleringsplan har tidligere vært igangsatt (i 2019). På grunn av endringer i forutsetninger og løsningsforslag, har Nye Veier nå utarbeidet nytt planprogram, og planoppstart varsles på nytt. Blant annet er framtidig hastighet på strekningen økt fra 100 km/t til 110 km/t. Gjeldende vegnormaler er revidert, og gir skjerpede krav til kurvatur og bredder. De alternativene som nå er aktuelle for plassering av ny bru, er ikke i tråd med vedtatte kommunedelplaner. Nye Veier forutsetter at nåværende bru skal bestå (jf. bompengeproposisjon vedtatt i juni 2019). Det foreslås at nåværende bru skal brukes til saktegående trafikk, og at det ikke skal bygges gang- og sykkelveg på ny Mjøsbru.

Innhold i forslag til planprogram:

På søndre deler av strekningen skal det utredes to alternative løsninger for ny bru over Mjøsa. Bare ett av alternativene planlegges lagt frem for endelig vedtak. På den nordre delen av strekningen skal det kun utredes ett alternativ for vegstrekningen. Dette alternativet vil forsøke å gjenbruke store deler av dagens E6, med utvidelse enten mot øst eller vest. På vestsiden av Mjøsa skal det etableres et planskilt kryss for E6 x rv.4. I tillegg skal det etableres kryss på Biri. Det forutsettes at eksisterende bru beholdes og benyttes til gange og sykkel, lokaltrafikk og som beredskapsveg. Nye Veier ønsker ikke å bygge gang- og sykkelveg på ny Mjøsbru.

Nye forslag til løsninger kalles prosjektalternativ. Referansealternativ er sammenligningsalternativ for å kunne vurdere prosjektalternativets konsekvens. Planområdet består av to delstrekninger. Delstrekning 1 (Moelv- Fremstadodden) har to prosjektalternativ (alt. 1 og alt. 2), som innebærer to ulike plasseringer av ny Mjøsbru. Begge alternativene skal konsekvensutredes, men bare ett av alternativene vil bli innarbeidet i planforslaget og lagt fram for vedtak.

I delstrekning 2 (Fremstadodden- Roterud) er det ett prosjektalternativ, men med to ulike alternativer til kryssplassering på Biri.

Prosjektalternativene i delstrekning 1 kan fritt kombineres med alternativet i delstrekning 2.

I konsekvensutredningen sammenliknes: Alternativ 1, Alternativ 2, KDP-løsningen og 0-alternativet for å vurdere konsekvensene. 0-alternativet er situasjonen dersom det planlagte tiltaket ikke ble gjennomført. Vedtatte kommunedelplaner (KDP) er utredet og ligger som føringer for reguleringsplanarbeidet. I de tilfeller hvor prosjektalternativene avviker fra vedtatt KDP-løsning, skal KDP-løsningen benyttes som et sammenligningsgrunnlag. Hensikten er å få frem forskjellen i konsekvensene mellom prosjektalternativene og KDP-løsningen. Prosjektalternativene beskrives på samme nivå som det foreliggende grunnlaget fra gjeldende kommunedelplaner.

	<p>En «varslet plangrense» er laget for å vise grensene for områder som det kan bli aktuelt å inkludere i det endelige planområdet. Varselgrensen har stipletpengselinje i kartutsnittet</p> <p>Innenfor varslet plangrense finnes to delstrekninger:</p> <p>Delstrekning 1: Moelv – Fremstadodden På grunn av utfordrende grunnforhold i Mjøsa er det aktuelt å utrede to alternativer på delstrekningen Moelv – Fremstadodden.</p> <p>Delstrekning 2: Fremstadodden - Roterud</p>
	<p>Delstrekning 1 – Alternative plasseringer av ny bru :</p> <p>Prosjektalternativene Lilla linje: Alternativ 1 - ca. 50 meter sør for eksisterende bru Blå linje: Alternativ 2 - rett sør for båthavna i Moelv</p> <p>Referansealternativer Rød linje: Gjeldende kommunedelplan (KDP-løsningen) Grå linje: Eksisterende Mjøsbu (0-alternativet)</p>

Vurdering:

SAMFERDSELSFAGLIGE FORHOLD

Våre forventninger knyttet til oppfølging av nasjonale mål og føringer

Bygging av veger skal gjøres ut ifra en vurdering av hva som er god samfunnsøkonomi. Dette gjenspeiles i ett av fem hovedmål i Nasjonal transportplan, om å bygge «mer veg for pengene». Samtidig er det viktig å ivareta helheten i transportsystemet, slik at det blir god samfunnsøkonomi sett i en større helhet, og at ikke sparte kostnader ett sted skaper økte kostnader et annet sted. Trafikkulykker med drepte eller hardt skadde utgjør en stor samfunnskostnad, og vi forutsetter at trafikksikkerhet for samtlige trafikantgrupper tillegges stor vekt, både ved planlegging av ny E6 og ved vurdering av trafikale virkninger på sidevegsnett, i samtlige byggefaser. Det skal planlegges for framtidens transportsystem, der bruk av sykkel, gange og kollektiv vil være mer framtrepende i transportsystemet, og

planforslaget bør gjenspeile dette. I denne sammenheng viser vi spesielt til følgende nasjonale og regionale mål og føringer som skal legges til grunn for planarbeidet:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023
- Nasjonal transportplan 2022-2033
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.
- Trafikksikkerhetsplan for Innlandet fylke

Ny E6 Moelv-Roterud – alternativer

Eksisterende Mjøsbru

Ved vedtak av kommunedelplanen for E6 Moelv-Biri i 2015 ble det bestemt at eksisterende Mjøsbru skulle rives, etter at ny er etablert. Grunnlaget for vedtaket var en antakelse om at brua hadde en svært dårlig tilstand (Statens vegvesen, 2015). Nye Veier har gjort nye, omfattende undersøkelser og beregninger knyttet til eksisterende Mjøsbru og ser at den har bedre standard enn tidligere antatt. Nye Veier ønsker den derfor bevart og benyttet til gang- og sykkel, saktegående lokaltrafikk (som for eksempel traktorer) og som beredskapsvei.

Det er viktig å sikre et fremtidig gjennomgående tilbud for syklende, gående og saktegående trafikk. Dersom dagens Mjøsbru skal benyttes for disse trafikantgruppene, er det vesentlig hvor lang restlevetid brua har. 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 at vi skal kunne gi aksept for utbyggingsløsningen.

Innlandet fylkeskommune vil presisere at vi ikke vil akseptere å overta ansvaret for fremtidig drift og vedlikehold av dagens Mjøsbru. Vi forutsetter at dette forblir et statlig ansvar og ber om at dette premisset avklares tidlig i planprosessen.

Kryssløsninger

Dagen kryss i Moelv skal videreføres. Som følge av ny bru over Mjøsa, må det bygges et nytt kryss mellom E6 og rv. 4. Det må også bygges nytt kryss på Biri. Planprogrammet viser til to alternativ når de gjelder plassering av ny Mjøsbru, og dermed også plassering av nytt kryss E6 x rv. 4. Det er også to alternativer for kryss på Biri. Det er kun ett alternativ som vil bli fremmet i planforslaget.

Alternative kryssløsninger på E6 må utredes grundig. Dette gjelder med tanke på håndtering av kollektivtransport, syklende og gående, pendlerparkering, adkomst til Mjøsa og trafikkberegninger for lokalvegen. Vi forventer at planforslaget synliggjør utredninger og konsekvenser for begge alternativer, samt sammenligning av alternativer og grunngeving av valgte alternativ.

Lokalisering av nytt Mjøspsykehus forventes avklart i 2022. Dette vil utgjøre et nytt sentralt målpunkt i regionen som vil medføre betydelig økt trafikk på E6. Med tanke på målet om reduksjon i klimagassutslipp er denne trafikkøkningen en utfordring som må håndteres, også sett i lys av målet om å øke andel kollektivreisende. Framtidig utbygging av E6 må ivareta disse hensynene, og sikre en effektiv tilkomst fra hovedvegnettet.

Døgnhvileplasser

Det er i dag døgnhvileplass på Biri, og planarbeidet må ivareta adkomst til denne plassen. Det er stort behov for å etablere karbonnøytrale fyllestasjoner for tungtransporten, og Biri kan være en aktuell lokasjon for en slik stasjon. Planleggingen og utbygging av E6 må ivareta økende behov for fullskala energistasjoner.

Konsekvenser ved dimensjonerende fartsgrense

Det fremgår ikke direkte i planprogrammet, men Nye Veier har opplyst at det ses på muligheten for å redusere fartsgrensen til 100 km/t. Vi ber vi om at utredningen belyser hvordan konsekvensene slår ut for fartsgrenser på henholdsvis 110 km/t, 100 km/ og 90 km/t når det gjelder samfunnsøkonomisk lønnsomhet for hele strekningen Moelv-Øyer og delstrekningen Moelv-Roterud. Konsekvenser for arealbeslag, CO2-utslipp, støy og miljø må også belyses.

Trafikale konsekvenser for lokalvegene

Lokalvegnettet

Både som vegeier av fylkesvegene og for å ivareta samtlige trafikantgrupper, er vi spesielt opptatt av virkninger for lokalvegnettet. Vår forventning er at det gjøres en vurdering av, og beskrives hvilke behov de ulike trafikantgruppene har på strekningen, samt forslag til løsninger for et gjennomgående tilbud (for syklende og gående, kollektivtrafikk og saktegående trafikk). Hva som vurderes som nødvendig tilrettelegging for de ulike trafikantgruppene må sees i lys av framtidens transportsystem, sett opp mot nasjonale mål og føringer.

Det er viktig at trafikkallgrunnlaget for lokalvegnettet kvalitetssikres. Dagens trafikksituasjon må beskrives, og det bør utføres en trafiksikkerhetsrevisjon. Vi forventer at det utføres helhetlige vurderinger av trafikale behov på lokalvegnettet som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et gjennomgående tilbud for syklende, gående og saktegående trafikk. Som grunnlag må det spesielt fremlegges trafikkberegninger for bompengerperioden og en beskrivelse av hvordan omkjøring i anleggsfasen skal løses. Vi ser det som en utfordring at E6-prosjektet er delt i parseller. De trafikale utredningene knyttet til hver plansak tar ikke nødvendigvis høyde for sumvirkninger av hele E6-utbyggingen. Vi forventer at influensområdet omfatter virkninger av parsellene samlet på lokalvegnettet. Vi er spesielt opptatt av:

- Fv. 213. Fra krysset med E6 i Moelv og helt frem til «Bankenkrysset» i Lillehammer.
- Fv. 2538 Birivegen/Eriksrudvegen
- Fremtidig kryssing av Mjøsa for lokaltrafikk og kobling mot Moelv sentrum, jf. videreføring av dagens Mjøsbru.

Vi viser også til saksframlegg i fylkesutvalget ved behandling av E6 Roterud-Storhove i Lillehammer kommune ([sak 32/2022, 22.03.2022](#)).

Dersom E6-utbyggingen vil påføre lokalvegnettet en betydelig trafikkøkning i de enkelte fasene, må det synliggjøres hvordan denne trafikken kan avbøtes. Hvilke trafikale tiltak kan gjennomføres? Hva slags tilrettelegging vil være nødvendig for å ivareta ulike trafikantgrupper? Gjennomføring av nødvendige tiltak må sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen. Vi ønsker at trafikale virkninger for lokalvegnettet og for de ulike trafikantgruppene presenteres samlet på ett sted, og ikke stykkevis i ulike delrapporter, slik at vi lett kan få oversikt over hvordan et gjennomgående tilbud er tenkt løst.

Tilbud for syklende og gående

Det må gjøres en helhetlig vurdering av tilbudet for gående og syklende som følge av utbygging av E6. Tilbudet langs riksveg, hovednett for sykkel i Lillehammer og Moelv, nasjonale og regionale sykkelruter og pilegrimsleden må ivaretas i planarbeidet. Det må også vurderes behov knyttet til skoleveg og ivaretagelse av lokalsamfunn, som følge av ev. trafikkøkning på lokalvegnettet.

Kollektivtransport

Fylkeskommunen er opptatt av at prinsippene for KVVU og kommunedelplaner videreføres i reguleringsplanene. Det er lagt til grunn overordnede prinsipper for tog og busstransport, og det er viktig at riksvegtilbudet planlegges med effektive knutepunkt på E6 og lokalt i byene og tettstedene. Det er andre pågående planprosesser og utredninger som er relevante for E6 planene. KDP for Moelv, KDP for jernbane Brumunddal- Moelv, og bystrategi og handlingsplan for Byutvikling i Lillehammer. I tillegg er det viktig å sikre helhetlig løsninger i forbindelse med Mjøsbykehuset.

I kryssene på E6 vil det være behov for bussholdeplasser på rampene for betjening med regionale og nasjonale ekspressbussruter. Økt reisetidsforskjell mellom E6 og fylkesvegen, samt løsninger ved Mjøsbrua, vil kunne gjøre det aktuelt å kjøre en større del av busstrafikken på E6 enn i dag.

Vi viser også til Mjøsbystrategien som fremhever viktigheten av videreutvikling av knutepunkter, som er avgjørende for å nå målet om flere grønne reiser og sømløs transport.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Vi forventer at det utarbeides en ROS-analyse for trafikale forhold, som belyser både hvordan fremkommelighet og trafikksikkerhet skal ivaretas ved redusert/ingen fremkommelighet på ny E6. Dette gjelder for samtlige trafikanter, både i anleggsfasen og driftsfasen. Vi er spesielt oppfattet av hvordan fylkesvegnettet kan bli påvirket som følge av avvikssituasjoner som større ulykker. Dette vil medføre behov for forsterket drift og vedlikehold, samt behov for økt varsling og skilting.

Energi og klima:

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)**. Satsingsområdene i planen er klimagassreduksjoner fra transportsektoren og fra jordbruket, økt produksjon av fornybar energi, reduserte utslipp fra stasjonær forbrenning i bygg og prosessindustri, og karbonbinding i skog, bygg og trekonstruksjoner.

Kapittel 6.4. Prissatte konsekvenser, avsnitt 6.4.5. Klimagass

Beskrivelsen er god, men fylkeskommunen savner en nærmere beskrivelse av referansen som brukes for å måle oppnåelse av de overordnede klimamålene. Utkastet til planprogram nevner at utslippene fra utbygging, drift og vedlikehold skal reduseres med henholdsvis 50% og 75% innen 2030, og at måloppnåelsen skal måles mot en referanseberegning som utarbeides for det enkelte prosjekt. Det vil være hensiktsmessig å inkludere en kort beskrivelse av prinsippene som legges til grunn for slike referanseberegninger i planprogrammet.

Vi ber kommunene vurdere om det kan være hensiktsmessig å inkludere en vurdering av *klimarisikoen* i prosjektet under kapittel 6.4. Prissatte konsekvenser.

Nærføring til Moelv:

Konsekvensutredningen må belyse virkningene av nærføring til Moelv sentrum, boligområder og planlagt nytt sykehus i Moskogen. Byutvikling i Moelv er et viktig tema. Støyforhold og luftkvalitet må utredes, og behov for skjerming må ivaretas på en måte som også gir en tilfredsstillende løsning for tilstøtende bebyggelse og friluftsområder. Det må sikres ferdsel på tvers av E6, til friluftsområdene langs Mjøsa for skole og boligområder.

Friluftsliv:

Ringsaker kommune har gjennom kartlegging og verdsetting av friluftslivsområde vurdert området med svært høy verdi. Friluftslivinteressene må ivaretas. Tiltak som går ut over friluftslivinteressene, må kompenseres gjennom avbøtende tiltak. Tilgjengelighet til Mjøsa må

sikres, og mulighet for støyskjerming av området må vurderes for å bevare kvaliteten i området. Det er viktig å ivareta stien langsetter Mjøsa fra Evjevika og nordover forbi Skinnvika, og adkomstvei/sti fra boligområde og til Mjøsa.

Statlig sikret friluftsområde Kremmerodden i Gjøvik kommune, må ikke forringes som følge av utbyggingen. Arealet har parkeringsplass i tilknytning til friluftslivsområdet, og området er tilrettelagt for funksjonshemmede. Tursti er tilknyttet område kryssende med E6. Paradisvika har båthavn og tursti.

Landskapsbilde

Anlegget vil ha store dimensjoner, og utforming blir viktig. Det legges opp til varierende detaljeringsgrad i reguleringsplanen, som gir mulighet for ulike valg mht. utforming. Konsekvensutredningen må belyse virkningene av mulige valg i sin ytterste konsekvens. Det bør være tema i konsekvensutredningen at de to alternative bruplasseringene vil ha ulik virkning i landskapsrommet, forutsatt at dagens bru består. Alternativ 1 vil ligge tett opp til dagens bru, i motsetning til alternativ 2 som vil medføre at landskapsrommet deles opp av flere store brukonstruksjoner.

Kulturarv:

Det positivt at kulturminner og kulturmiljø er oppført som eget utredningstema i planprogrammet. Vi ber om at kapittel 5.4 suppleres med følgende punkter:

- «Sanna»/«Sanda», rett nord for Steinvik. Dette området kjøpte Strand gård fra Mo gård, og her fikk Strand strandrett og notkast. Det kan derfor hende at det finnes spor etter fisket, og husmannsstue med kulturlandskap rundt.
- Strandvegen 22, Moelv (rød SEFRAK-kategori)
- Skulhusodden sundsted, med eldre våningshus (Eriksrudveien 13)
- Sandvoll Nedre, med våningshus fra 1700-tallet
- Verksted fra 1700-tallet, Garveriet på Biri (rød SEFRAK-kategori)
- Vold, med våningshus fra 1700-tallet (rød SEFRAK-kategori)
- Svennes, bolighus med ukjent datering (Birivegen 173). Må sees i sammenheng med tunet på Svennes, og kan i tillegg ha verneverdier fordi den kjente arkitekt Arnstein Arneberg pleide å feriere der.
- Roterud, tun med blant annet våningshus og kårbolig fra 1700-tallet (rød SEFRAK-kategori)

Listen med de opprinnelige 16 punktene (inkludert pilegrimsleden) sammen med våre tilføyelser, i alt 24 kulturminner og kulturmiljøer, må konsekvensutredes. I tillegg kan det i arbeidet med kartlegging og verdisetting av kulturminner og kulturmiljøer oppdages nye objekter. Disse må også vurderes konsekvensutredet.

Utredningsalternativer og forholdet til kulturminner

På delstrekning 1 (Moelv-Fremstadodden) er det foreslått to alternativer for trasé. Innenfor planområdet for delstrekning 1 må konsekvenser for kulturarv utredes for både alternativ 1 og alternativ 2. Innenfor alternativ 2 er det angitt at dagens vei (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 som alternativ 2a og 2b. For delstrekning 1 må altså disse alternativene konsekvensutredes: 0-alternativet, alternativ 1, alternativ 2a og alternativ 2b.

Sørlig brualternativ (alt. 2) vil berøre et gravfelt fra bronsealder/jernalder av svært høy nasjonal verdi. Skissert alternativ vil ikke berøre gravrøysene direkte, men vil ligge tett oppi flere av gravminnene. Konfliktgraden mellom veganlegg og kulturminner ligner følgelig på

den situasjonen man hadde i det opprinnelige kommunedelplanalternativet, og som kulturminnevernet i sin tid hadde innsigelse til. Etter mekling med Riksantikvaren ble vegen flyttet sør for det registrerte gravfeltet.

Delstrekning 2 (Fremstadodden-Roterud) framstilles med kun ett alternativ til trasé. I innledningen beskrives imidlertid at dagens E6 i stor grad er planlagt gjenbrukt, men med utvidelse enten mot øst eller vest. Hvilken retning eksisterende vei 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.

Kulturlandskapet rundt Svennes med Biri Verk ble i forbindelse med siste rullering av kommuneplanens arealdel for Gjøvik, vurdert å inneha nasjonale kvaliteter av Riksantikvaren. Bygningsmiljøene på både Svennes og Biri Verk har høy verneverdi, kanskje fredningsverdig når det gjelder Svennes. I kommunedelplanarbeidet ligger det som et premiss at utvidelse for ny veg skal tas vestover, altså vekk fra gårdstunene på de nevnte gårdene. Dette for bedre å ivareta kulturmiljøene og kulturlandskapet i dette området.

Undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens §9

I forbindelse med tidligere planarbeid ble kulturminneregistreringer iht. kml §9 iverksatt. På grunn av mangel på tiltrede til eiendommer og etter hvert også endret framdrift i planarbeidet, ble kulturminneregistreringene aldri slutført. Undersøkelsesplikten etter kulturminneloven er således ikke oppfylt og må oppfylles ifbm. med det nå forelagte planarbeidet. Nye Veier er allerede i dialog med fylkeskommunen vedrørende oppstart og gjennomføring av de nødvendige kulturminneregistreringene. Vi minner imidlertid om at undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens §9 må være oppfylt før reguleringsplanen kan vedtas.

Pilegrimsleden

Ny E6 vil komme i berøring med pilegrimsleden, spesielt på Moelv-siden. Pilegrimsleden må sikres gjennom planområdet. Dette kan gjøres ved å regulere turvegen med hensynssone H530 og/eller H570 (hensynssone friluftsliv/bevaring av kulturmiljø), avhengig av hvorvidt turvegen følger historisk kjente ferdselsveger eller ikke. Tilstøtende sidearealer bør inkluderes i hensynssonen for å ivareta turopplevelsen langs leden. Eventuelle omlegginger av pilegrimsleden, enten midlertidig eller permanent, skal godkjennes av nasjonalt pilegrimssenter i Trondheim. Endringer skal gjøres i dialog med lokale pilegrimskontakter og de regionale pilegrimssentrene. Pilegrimsleden skal holdes åpen for ferdsel gjennom anleggsperioden. Ovenstående bør sikres gjennom en planbestemmelse til hensynssonen.

Naturmangfold

I område for delstrekning 1 er det registeret naturtyper som kalk- og lågurtfuruskog, naturbeitemark og viktig bekkedrag. Naturtypene har høy verdi og kan være sårbare for arealendringer. Mellom Mjøsbrua og den sørlige grensen av planområde er det registrert et stort antall fugler av nasjonal forvaltningsinteresse og noen med trua status. Mange fuglearter som lever og bruker områdeskilte mellom vann og land og vil være sårbare for arealendringer her. Begge broalternativ på delstrekning 1 vil legge krav på grønne områder på både øst og vest siden av Mjøsa som trolig spiller en rolle for biodiversiteten lokalt.

På delstrekning 2 skal eksisterende E6 gjenbrukes i størst mulig grad, men må utvides noe. På strekningen er det registrert naturtyper med høy verdi som rik blandingskog i lavlandet,

kalkedellauskog, artsrik veikant, mudderbank, flomfastmark og viktig bekke­drag. I Paradisvika er det registret flere fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse, samt registreringer av store mengder fisk på grunnområdene (Multiconsult 2021). Dette gjør paradiskbukta til et viktig område for naturmangfold, og et område som burde utredes nøye.

Rådyr benytter vestsiden av Mjøsa på hele strekningen Skulhusodden-Roterud. Leveområdene langs denne strekningen er begrenset i størrelse, men det er ekstra viktig å ta vare på sammenhengende grønne korridorer når det er få av dem. Tilstrekkelige muligheter for viltet til å forflytte seg i landskapet bør utredes, i tillegg til konsekvenser av arealtap.

Vassdrag

Ny E6 på strekningen Moelv-Roterud vil berøre Mjøsa og Mjøsas strandsoner ved bygging av ny Mjøsbru og etablering av utfyllinger, og sideelver- og bekker i form av kryssinger. Skulhuselva, Vismunda og Moelva er de største sidevassdragene innenfor plangrensa, og disse har en funksjon for ørret og harr fra Mjøsa. Fylkeskommunen er opptatt av at funksjonsområder for fisk og andre ferskvannsorganismer ikke blir forringet som følge av vegprosjektet. Vi viser her til funksjonskravene for fisk som ble innarbeidet på en god måte i planleggingen av E6 Roterud-Storhove, og anbefaler at disse brukes også her. I tillegg bør opprettholdelse av økologisk og kjemisk tilstand jf. vannforskriften må være et mål i prosjektet, og tas inn som en bestemmelse i reguleringsplanen.

Det er i kommunedelplanen lagt opp til omfattende utfyllinger i Mjøsa. Det ble også i planforum den 27.09.22 presentert et alternativ der ny Mjøsbru legges på en 200 meter lang fylling ut i Mjøsa. Fra et fiskefaglig perspektiv er fylkeskommunen opptatt av at det velges løsninger som reduserer behovet for utfylling i vassdrag mest mulig, og at det legges vekt på reetablering med variasjon der utfylling ikke kan unngås. Hvordan reetablering av strandsona skal løses bør komme fram allerede i forslaget til reguleringsplan. Fylkeskommunen er kjent med forundersøkelsene i strandsona og i sidevassdrag som ble gjort av Multiconsult, som viser at strandsona på strekningen utgjør et viktig habitat for flere fiskearter, og at summen av tilgjengelige og varierte habitater er viktig å ivareta. Når det kommer til strekningen Fremstadodden – Roterud vil det derav være utvidelse mot vest som er det mest foretrukne, for å ikke beslaglegge ytterligere areal ut mot Mjøsa. Det må også vurderes om kunnskapsgrunnlaget er godt nok på de stedene utfylling ikke kan unngås, slik at konsekvensene kan vurderes og avbøtende tiltak gjennomføres.

Konklusjon:

Det må sikres et trygt og funksjonelt tilbud til gående og syklende på hele strekningen. Fylkeskommunen vil ikke akseptere å overta ansvaret for drift og vedlikehold av dagens Mjøsbru. Det forutsettes at det forblir et statlig ansvar, og at dette avklares tidlig. Det må dokumenteres at restlevetiden på brua er tilsvarende som den nye brua, for å sikre fremtidig tilbud til gående/syklende/saktegående/beredskap. Alternative kryssløsninger på E6 må utredes grundig med tanke på håndtering av kollektivtransport, syklende og gående, parkering, adkomst til Mjøsa og sammenkobling med lokalveger, herunder adkomst til nytt Mjøsjukehus. Det må gjøres helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnett. Det må tilrettelegges for et godt kollektivtilbud med muligheter for å betjene både ekspressbusser og lokale/regionale bussruter. Planskilte kryss må bygges med busstopp og muligheter for «park and ride». Planleggingen og utbygging av E6 må ivareta døgnhvileplass for tungtransport, samt et økende behov for fullskala energistasjoner.

Samfunnssikkerhet og beredskap må vektlegges i planarbeidet og det må utarbeides en ROS-analyse for trafikale forhold, både for anleggsfasen og driftsfasen.

Konsekvensene av de ulike planalternativene må kommuniseres på en tydelig måte med 3D-modellfilmer underveis i prosjektutviklingen og i forslaget til reguleringsplan. Det anbefales at regionalt planforum brukes ved milepæler underveis i planprosessen.

Sørlig brualternativ på delstrekning 1 vil berøre et gravfelt med gravrøyser fra bronsealder og jernalder av svært høy nasjonal verdi. Brualternativet kan ut ifra slik saken står nå, virke utfordrende i forhold til hensynet til kulturminner. Delstrekning 2 vil gå igjennom kulturlandskapet ved Svennes og Biri Verk. Valg av side for ny utvidelse av veg kan få innvirkning på kulturlandskapet og oppfattelsen av kulturmiljøene. Konsekvensutredningen må vise hvilken innvirkning ny E6 vil få på kulturlandskapet og de verneverdige bygningsmiljøene