

## Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan

Ringsaker kommune  
Postboks 13

2381 BRUMUNDDAL

Deres ref:

Vår ref:  
2020/35723-118

Dato:  
04.03.2026

### **Vedtak Reguleringsplan for E6 Moelv - Roterud, ny begrenset høring - Ringsaker kommune**

Fylkesutvalget gjorde vedtak i sak 23/2026 i møte den 03.03.2026. Saksframlegg med vedtak følger vedlagt.

Med vennlig hilsen

Elise Bringslid  
Arkitekt

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I INNLANDET  
NYE VEIER AS  
COWI AS  
GJØVIK KOMMUNE  
NORSK MARITIMT MUSEUM  
STATENS VEGVESEN  
FORUM FOR NATUR OG FRILUFTSLIV (FNF) INNLANDET 6  
RIKSANTIKVAREN  
KULTURHISTORISK MUSEUM

---

**Postadresse:**  
Postboks 4404  
Bedriftssenteret  
2325 Hamar

**Besøksadresse:**  
Innlandet fylkeskommune  
Parkgata 64  
Hamar

**Telefon:** +47 62 00 08 80  
**E-post:** [post@innlandetfylke.no](mailto:post@innlandetfylke.no)  
**Internett:** [www.innlandetfylke.no](http://www.innlandetfylke.no)  
**Org.nr.:** 920717152

Arkivreferanse: 2020/35723-102  
Arkivkode: L12  
Saksbehandler: Elise Bringslid,  
Adm.enhet: samfunnsutvikling  
Annbjørg Backer,  
samferdsel, Øystein R.  
Andersen, kultur  
Dato: 23.02.2026

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Fylkesutvalget	03.03.2026	23/26

## Reguleringsplan for E6 Moelv - Roterud, ny begrenset høring - Ringsaker kommune

### Fylkesutvalgets behandling av sak 23/2026 i møte den 03.03.2026:

#### Vedtak:

1. Fylkesutvalget opprettholder innsigelse til brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet. Dessverre er strukturen i slike saker at det regionale folkevalgte nivået her risikerer å bli administrativt tilsidesatt grunnet kulturminnelovgivning. Fylkesutvalget ønsker at slike store samfunnsnyttige saker avgjøres i et politisk spor. Derfor opprettholder vi innsigelsene. Dette vil da sikre at saken i seg selv går til departementet, og ikke riksantikvar.

2. Fylkesutvalget frafaller følgende innsigelsespunkt uten ytterligere forbehold:

- Manglende tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveger gjennom bompengerperioden
- Pendlerparkering
- Sikring av framtidig adkomst til Mjøssykehuset og Moelv sentrum

3. Fylkesutvalget kan frafalle innsigelsen knyttet til mangelfull vurdering av trafikale virkninger for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer under forutsetning av at det inntas en rekkefølgebestemmelse som sikrer gjennomføring av nødvendige trafikksikkerhetstiltak på strekningen: *Før anleggsarbeidet for ny E6 (Moelv - Roterud) starter, skal det være gjennomført en trafikksikkerhetsinspeksjon på parsell 6 og 7, jf. fagrapport*

*Trafikksikkerhetsvurdering fv. 213, datert 21.10.2025. Nødvendige tiltak som avdekkes i trafikksikkerhetsinspeksjonen og som gjelder manglende oppfyllelse av vegnormalkrav skal være gjennomført, slik at strekningene framstår med god trafikksikkerhet før anleggsarbeidene på E6 Moelv-Roterud starter.*

4. Fylkesutvalget kan frafalle innsigelsen knyttet til løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru, under forutsetning av at det inntas en rekkefølgebestemmelse om gjennomføring av tiltak for tilpasning av veganleggets framtidig funksjon, i tråd med vegnormalene, innen ett år etter at vanlig trafikk er flyttet over på ny Mjøsbru. Dette omfatter tiltak som oppmerking, skilting og oppstramming av vegkryss og utskifting av rekkverk. Gående må skilles fysisk fra kjørende trafikk også på tilstøtende strekninger til brua (plankartet viser ingen sammenhengende løsning på Gjøviksiden fram til Eriksrudvegen). Det må gjøres rehabiliteringstiltak som sikrer at eksisterende Mjøsbru kan benyttes som gang- og sykkelvegbru i hele den nye bruas levetid.

5. Fylkesutvalget er ikke enig i at dagens Mjøsbru med tilhørende vegforbindelser skal bli fylkesveg og forutsetter at brua fortsatt skal eies, driftes og vedlikeholdes av staten. Planforslaget legger til grunn at dagens Mjøsbru skal bestå og benyttes som riksvegtilbud for syklende, gående og saktegående trafikk. Det skal stenges for vanlig biltrafikk, noe som gjør at vegen ikke blir en naturlig del av et regionalt fylkesvegnett. Brua vil også utgjøre en del av beredskapen knyttet til ny motorveg og framtidig hovedsykehus i Moelv. Fylkesutvalget anser den framtidige funksjonen til brua som et klart statlig ansvar.

6. I planlegging og gjennomføring av E6 Moelv – Roterud og E6 nordover, må det prioriteres å harmonisere en tilrettelagt, hensiktsmessig og effektiv påkobling til framtidig RV4. RV 4 får økt trafikkbelastning i forbindelse med realiseringen av Mjøssykehuset. Fylkesutvalget understreker derfor at E6 Moelv – Roterud må bidra til fortgang i realiseringen av ny RV 4, ikke ytterligere forsinkelser av denne. Planlegging av utbyggingene E6, Mjøssykehuset og RV4 må koordineres, samordnes og prioriteres i et helhetlig samfunnsutviklingsperspektiv.

7. Pilegrimsleden- st. Olavsvegene til Trondheim er klassifisert som nasjonal kulturveg og er en del av de europeiske kulturruter. Det er viktig at pilegrimsleden er sammenhengende og godt merket, også gjennom en midlertidig omlegging i anleggsperioden. Ved skiltet omlegging må det vurderes flerspråklig veiledningsmateriale. Dette for å opprettholde trafikksikre ruter for de gående. Pilegrimsleden bør ha høy prioritet i tidspunkt for ferdigstilling, slik at antall sesonger med omlegging minimeres.

8. Fylkesutvalget mener de nye endringene som angår naturmangfold både på land og i vann må inngå i konsekvensutredningene i planbeskrivelsen, slik at virkningene av planen er tilstrekkelig synliggjort.

9. Fylkesutvalget mener at naturmangfold og planens virkning på Mjøsa må synliggjøres i anbefalingen og alternativsvurderingen i kapittel 13.

#### **Behandling:**

Det ble innledningsvis gitt en orientering til saken v/arkitekt Elise Bringslid, seniorrådgiver Øystein Rønning Andersen og senioringeniør Anbjørg Backer.

Mari Gjestvang (Sp) ba om å få vurdert sin habilitet i saken som styremedlem i Vegfinans Innlandet. Gjestvang ble enstemmig erklært habil.

Iselin Vistekleiven (Ap) fremmet på vegne av Ap, H, MDG og Sp slikt alternativt forslag:

"Fylkesutvalget opprettholder innsigelse til brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet. Dessverre er strukturen i slike saker at det regionale folkevalgte nivået her risikerer å bli administrativt tilsidesatt grunnet kulturminnelovgivningen. Fylkesutvalget ønsker at slike store samfunnsnyttige saker avgjøres i et politisk spor. Derfor opprettholder vi innsigelsene. Dette vil da sikre at saken i seg selv går til departementet, og ikke riksantikvar."

Joakim Ekseth (H) fremmet på vegne av H, Ap og MDG slikt tilleggsforslag til nytt punkt 6: "I planlegging og gjennomføring av E6 Moelv – Roterud og E6 nordover, må det prioriteres å harmonisere en tilrettelagt, hensiktsmessig og effektiv påkobling til fremtidig RV4. RV 4 får økt trafikkbelastning i forbindelse med realiseringen av Mjøssykehuset. Fylkesutvalget understreker derfor at E6 Moelv – Roterud må bidra til forgang i realiseringen av ny RV 4, ikke ytterligere forsinkelser av denne. Planlegging av utbyggingene E6, Mjøssykehuset og RV4 må koordineres, samordnes og prioriteres i et helhetlig samfunnsutviklingsperspektiv."

Svein Ørsnes (R) fremmet på vegne av R slikt alternativt forslag til punkt 1 og 2:

"Innlandet Fylkeskommune anbefaler å realisere det nordlige brualternativet, vi mener at Statsforvalters innsigelse om gravrøysene må tas til følge.

Innlandet Fylkeskommune mener at den tekniske løsningen med det sørlige brualternativet vil være for belastende mtp forurensing av drikkevannskilden både i anleggsfasen og etterpå pga de nye strømningsforholdene med utvasking av sedimentlaget som oppstår.

Vi mener at den nye brua må være ferdig ved åpning av Mjøssykehuset. Det er det nordlige alternativet som innfrir en slik målsetting innenfor tidsfrist og innenfor kostnadsoverslagene."

#### **Votering:**

- Forslag fremmet av Svein Ørsnes (R) falt mot 13 stemmer (5 Ap, 3 Sp, 2 FrP, 2 H, 1 MDG). 2 stemte for (1 SV, 1 R).
- Innstillingens punkt 1 falt mot 12 stemmer (5 Ap, 3 Sp, 2 FrP, 2 H). 3 stemte for (1 SV, 1 R, 1 MDG).
- Forslag fremmet av Iselin Vistekleiven (Ap) ble vedtatt med 11 stemmer (5 Ap, 3 Sp, 2 H, 1 MDG). 4 stemte mot (2 FrP, 1 SV, 1 R).
- Innstillingens punkt 2 ble vedtatt med 14 stemmer (5 Ap, 3 Sp, 2 FrP, 2 H, 1 MDG, 1 SV). 1 stemte mot (1 R).
- Innstillingens punkt 3,4,5,6,7,8 ble enstemmig vedtatt med 15 stemmer.
- Forslag fremmet av Joakim Ekseth (H) ble enstemmig vedtatt med 15 stemmer.

#### **Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:**

1. Fylkesutvalget opprettholder innsigelse til brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet, fordi det vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi. Fylkesutvalget tar Nye Veier sin anmodning om å ta innsigelse til mekling til etterretning.
2. Fylkesutvalget frafaller følgende innsigelsespunkt uten ytterligere forbehold:
  - Manglende tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveger gjennom bompengerperioden
  - Pendlerparkering
  - Sikring av framtidig adkomst til Mjøssykehuset og Moelv sentrum
3. Fylkesutvalget kan frafalle innsigelsen knyttet til mangelfull vurdering av trafikale virkninger for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer under forutsetning av at det inntas en rekkefølgebestemmelse som sikrer gjennomføring av nødvendige trafiksikkerhetstiltak på strekningen: *Før anleggsarbeidet for ny E6 (Moelv - Roterud) starter, skal det være gjennomført en trafiksikkerhetsinspeksjon på parsell 6 og 7, jf. fagrapport Trafiksikkerhetsvurdering fv. 213, datert 21.10.2025. Nødvendige tiltak som avdekkes i trafiksikkerhetsinspeksjonen og som gjelder manglende oppfyllelse av vegnormalkrav skal være gjennomført, slik at strekningene framstår med god trafiksikkerhet før anleggsarbeidene på E6 Moelv-Roterud starter.*
4. Fylkesutvalget kan frafalle innsigelsen knyttet til løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru, under forutsetning av at det inntas en rekkefølgebestemmelse om gjennomføring av tiltak for tilpasning av veganleggets framtidig funksjon, i tråd med vegnormalene, innen ett år etter at vanlig trafikk er flyttet over på ny Mjøsbru. Dette omfatter tiltak som oppmerking, skilting og oppstramming av vegkryss og utskifting av rekkverk. Gående må skilles fysisk fra kjørende trafikk også på tilstøtende strekninger til brua (plankartet viser ingen

sammenhengende løsning på Gjøviksiden fram til Eriksrudvegen). Det må gjøres rehabiliteringstiltak som sikrer at eksisterende Mjøsbru kan benyttes som gang- og sykkelvegbru i hele den nye bruas levetid.

5. Fylkesutvalget er ikke enig i at dagens Mjøsbru med tilhørende vegforbindelser skal bli fylkesveg og forutsetter at brua fortsatt skal eies, driftes og vedlikeholdes av staten. Planforslaget legger til grunn at dagens Mjøsbru skal bestå og benyttes som riksvegtilbud for syklende, gående og saktegående trafikk. Det skal stenges for vanlig biltrafikk, noe som gjør at vegen ikke blir en naturlig del av et regionalt fylkesvegnett. Brua vil også utgjøre en del av beredskapen knyttet til ny motorveg og framtidig hovedsykehus i Moelv. Fylkesutvalget anser den framtidige funksjonen til brua som et klart statlig ansvar.
6. Pilegrimsleden- st. Olavsvegene til Trondheim er klassifisert som nasjonal kulturveg og er en del av de europeiske kulturruter. Det er viktig at pilegrimsleden er sammenhengende og godt merket, også gjennom en midlertidig omlegging i anleggsperioden. Ved skiltet omlegging må det vurderes flerspråklig veiledningsmateriale. Dette for å opprettholde trafikksikre ruter for de gående. Pilegrimsleden bør ha høy prioritet i tidspunkt for ferdigstilling, slik at antall sesonger med omlegging minimeres.
7. Fylkesutvalget mener de nye endringene som angår naturmangfold både på land og i vann må inngå i konsekvensutredningene i planbeskrivelsen, slik at virkningene av planen er tilstrekkelig synliggjort.
8. Fylkesutvalget mener at naturmangfold og planens virkning på Mjøsa må synliggjøres i anbefalingen og alternativsvurderingen i kapittel 13.

Tron Bamrud  
Fylkeskommunedirektør

#### **Vedlegg:**

1. Reguleringsplan for E6 Moelv- Roterud, nytt begrenset offentlig ettersyn
2. Varselbrev og annonse for utvidelse av planområdet
3. Oversikt over endringer i plankartet etter offentlig ettersyn, Ringsaker kommune
4. Plankart E6 Moelv - Roterud, alternativ 2 i Ringsaker kommune, revidert 23.01.2026
5. Planbestemmelser E6 Moelv – Roterud, alternativ 2 i Ringsaker kommune, revidert 23.01.2026
6. Planbeskrivelse for E6 Moelv – Roterud
7. Fagnotat kulturminner og kulturmiljø – begrenset høring E6 Moelv – Roterud
8. Fagnotat samferdsel

## Bakgrunn:

Fylkesutvalget uttalte seg til forslag til detaljregulering for E6 Moelv – Roterud 01.10.2024. Høringsforslaget hadde da to alternativer; alternativ 1 og alternativ 2, hvor hovedforskjellen mellom alternativene var ulik plassering av ny Mjøsbru.

Alt. 1:

Nordli alternativ, med ny bru ca. 50 m sør for, og parallelt med, eksisterende bru.  
Investeringskostnad: 5,5 mrd. kr.

Alt. 2:

Ny bru ca. 700 m sør for eksisterende bru.  
Investeringskostnad: 5,8 mrd. kr.  
Traséen går gjennom et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi.

Etter Nye Veiers vurdering hadde alternativ 2 høyest netto nytte på tross av at alternativet har høyere investeringskostnad enn alternativ 1. I konsekvensutredningens konklusjon, vurderer Nye Veier at det er middels negativ konsekvens for kulturmiljøet i Brennerivika.

Fylkeskommunen har tidligere uttalt seg til risiko knyttet til manglede helhetlig analyse av samfunnsnytt. E6 Moelv - Roterud er et omfattende prosjekt som vil ha konsekvenser for innbyggere og for samfunnsutviklingen i de to kommunene og i regionen som helhet. Fylkeskommunene mener at vegutbyggingen kan ikke planlegges isolert, men bør inngå i et helhetlig plangrep. De store pågående planprosessene i Moelv, må ses i sammenheng for å sikre optimal samfunnsnytte og redusere negative konsekvenser for regionen. I tillegg til ny E6, planlegges nytt «Mjøssykehus» i Moskogen. Framtidig bymessig utvikling i Moelv må også ses i sammenheng med dette.

I etterkant av høringen i 2024, har det pågått et arbeid for å forsøke å finne avklaring på fylkeskommunens- og andre regionale aktørers innsigelser til planforslaget.

Etter anmodning fra Nye Veier, har planutvalget i Ringsaker kommune og kommunestyret i Gjøvik kommune gjort prinsippvedtak for alternativ 2 (det sørlige alternativet) i desember 2025. Nye Veier har etter dette avgrenset det videre planarbeidet til alternativ 2.

Nye Veier har nå sendt forslag til nye endringer i planforslaget (alternativ 2), på en begrenset tilleggshøring. Illustrasjoner med beskrivelser av endringer i plankartet for alternativ 2 framgår i vedlegget «Oversikt over endringer i plankartet etter offentlig ettersyn, Ringsaker kommune». Endringen av planforslaget innebærer også en gjennomgang og justering av reguleringsbestemmelser og andre plandokumenter, hvor endringer av tekst er synliggjort med blå skrift i dokumentene. I Ringsaker varsles også ca. 2,8 daa utvidelse av planområdet, som hovedsakelig berører arealene i Moelvkrysset. Formålet med utvidelsen er å få best mulig tilpasning til eksisterende terreng og gjeldende reguleringsplaner.

Fylkeskommunen har fått frist for uttalelse 4. mars 2026.

Fylkesutvalget gir med dette tilbakemelding til Nye Veier med hensyn til avklaring av de enkelte innsigelsene til planforslagets alternativ 2 (ved 1. gangs høring) og uttaler seg også til øvrige nye endringer til planforslaget.

## **Fylkesutvalgets tilbakemelding på Nye Veiers forslag til løsning av innsigelser som ble fremmet til planforslagets alternativ 2 ved 1. gangs høring.**

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

Vi registrerer at Nye Veier har anmodet Ringsaker om å ta Innlandet fylkeskommune sin innsigelse til brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet, til mekling. Brutraséalternativ 2 vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi. Nye Veier har ikke gjort forsøk på imøtekomme innsigelsen, og det har derfor ikke kommet opp momenter i saken i etterkant av 1. gangs høring som endrer fylkeskommunens faglige standpunkt. Vi opprettholder derfor vår innsigelse til brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet, fordi det vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi.

Vi tar Nye Veier sin anmodning om mekling til etterretning. Vi vil imidlertid understreke at enhver løsning etter brutraséalternativ 2 vil kreve en dispensasjon etter kulturminnelovens §8 fjerde ledd. I henhold til Forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven (FOR-2019-02-15-127), krever en dispensasjon etter kulturminneloven en faglig tilrådning fra Kulturhistorisk Museum i Oslo (KHM). KHM har så langt i saken ikke hatt anledning til å komme med sin faglige tilrådning i saken. I e-post av 08.12.2025 ber derfor KHM om at saken oversendes dem for faglig tilrådning før en eventuell mekling. Foreløpige signaler fra KHM er at de ikke vil kunne anbefale en løsning etter brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet. Under samme forskrifts §7 Underretningsplikt mv. heter det:

«(3) Dersom fylkeskommunen eller Sametinget, i saker som berører kulturminner eller kulturmiljøer av nasjonal eller vesentlig regional verdi, vil fatte et vedtak som er i strid med de faglige tilrådingene i saken, skal Riksantikvaren underrettes. Riksantikvaren kan beslutte å overta slike saker, uavhengig av om det er gitt underretning, og overtar da fylkeskommunens myndighet etter denne forskriften § 3 eller Sametingets myndighet etter § 4.»

I praksis, med de signaler som per nå foreligger fra KHM, innebærer dette at fylkeskommunens handlingsrom i en eventuell mekling på et brutraséalternativ 2 er særdeles begrenset, om ikke ikke-eksisterende. Myndigheten vil i så tilfelle trolig måtte overføres til Riksantikvaren. I realiteten er det kun en løsning etter brutraséalternativ 1, det nordlige alternativet, det kan mekles om fra fylkeskommunen sin side.

I planbestemmelsenes §5.6 står det at planen krever dispensasjon fra kulturminnelovens §8, 1. ledd for ID298845 før anleggsstart. Vi gjør oppmerksom på at slik planforslaget ligger nå, så er reguleringsplanen i konflikt med ID49552, ID10114, ID39509, ID10113 og ID298845. Det kreves dispensasjon for tillatelse til inngrep i og/eller for utilbørlig skjemming av samtlige kulturminner iht. KML §8, 4. ledd før endelig vedtak av reguleringsplan. Vi understreker at forholdet til kulturminner må være avklart etter kml §8, 4. ledd før endelig vedtak av reguleringsplan, altså ikke før anleggsstart som oppført i planbestemmelsen. Planen inneholder følgelig mange tekniske mangler i forhold til hensynet til kulturminner. For detaljer, se vedlagte fagnotat.

I tilleggsnotat om Statsforvalterens innsigelse til beredskap og flom, datert 28.03.2025, konkluderes det med at E6 skal heves for at sykehusprosjektet skal gis mulighet til å bygge Kastbakkvegen over 200-årsflom. Det fremgår ikke av forelagte høring hvilke

konsekvenser en slik heving av E6 vil få for de omkringliggende områdene. En heving av veglinja kan medføre behov for større vegfyllinger som igjen vil kunne gi ytterligere negative konsekvenser for kulturmiljøet med gravrøysene i Brennerivika.

## **2. Manglende tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveier gjennom bompengerperioden.**

Det er fremlagt en tilleggsutredning der det er vist trafikkprognoser for ulike utbyggingstrinn og forventet utvikling i trafikken på fv. 213 gjennom bompengerperioden på 15 år. Det er også vist til erfaringer fra andre vegstrekninger når det gjelder trafikklekkasjer ved bompengerinnkreving på hovedveg. Det er vist eksempler på prispfølsomhet for bompenger og spart reisetid og hvordan dette slår ut på trafikkmengde, samt at det er gitt flere opplysninger om forutsetninger i transportmodellen.

### Fylkeskommunedirektørens vurdering:

Tallgrunnlag for trafikkutvikling på fv. 213 knyttet til ulike byggetrinn og bompengerperiode på 15 år vurderes nå som er tilstrekkelig. Innsigelse kan frafalles.

## **3. Mangelfull vurdering av trafikale virkninger for fv. 213 i anleggsfasen og bompengerperioden.**

For å imøtekomme innsigelsen har Nye Veier høsten 2025 fått utarbeidet en fagrapport med trafikkikkerhetsvurderinger for fv. 213 fra Bankenkrysset i Lillehammer kommune til rundkjøring med E6 i Moelv i Ringsaker kommune. Strekningen er på totalt 29 km. Rapporten gir en god oversikt over dagens situasjon når det gjelder fartsgrenser, trafikkmengder, tilbud til myke trafikanter og ulykkessituasjon og -frekvens. Vurderinger av trafikkikkerhetssituasjonen er utført på et overordnet nivå. Dagens tilbud til myke trafikanter er beskrevet.

Vurderingene er gjort for 10 enkeltparseller mellom Moelv og Lillehammer, og for hele strekningen samlet. For to av parsellene er trafikkikkerheten vurdert som dårlig. Strekningen vurderes samlet sett å ha god trafikkikkerhet. Det er konkludert med at lekkasjetrafikk i anleggsperioden ikke vil medføre at trafikkikkerheten reduseres.

### Fylkeskommunedirektørens vurdering:

Når det gjelder trafikklekkasjer, har fylkeskommunedirektøren vært opptatt av at hele E6-prosjektet fra Øyer til Moelv må sees i sammenheng. Ved mekling på reguleringsplanen for E6 Roterud-Storhove uttalte fylkeskommunen at konsekvenser for fv. 213 også var relevant, men i meklingen det ble konkludert med at dette skulle vurderes for siste parsell. Behovene gjelder likevel hele E6-utbyggingen fra Moelv til Lillehammer, slik fylkeskommunedirektøren ser det.

I bompengerproposisjonen er det lagt inn en «ventil» om at dersom trafikklekkasjer på sidevegene blir større enn antatt, skal det vurderes trafikkreduserende tiltak. Fylkeskommunedirektøren har etterspurt hva dette vil bety i praksis, og hva som kan være gjennomførbare tiltak. Så lenge dette ikke kan dokumenteres, forutsetter fylkeskommunedirektøren at trafikklekkasjer på sideveger må planlegges for i forkant av utbygging av ny E6. Dette innebærer også at strekningen må være rustet til mulig trafikkøkning uten at ulykkesrisikoen øker.

Nasjonal sykkelrute nr. 7 og regional sykkelrute «Mjøstråkk» følger fv. 213. Det er mange rekreasjonssyklister på strekningen, og økt trafikk vil kunne gi dårligere forhold for

syklister. En konsekvens dersom trafikksikkerhetssituasjonen blir dårligere på strekningen, kan være at den ikke lenger er egnet som skiltet sykkelrute. I trafikkutredningen er det konkludert med at 8 av de 10 delstrekningene har akseptabel/god trafikksikkerhet, mens to parseller (parsell 6 og 7), er vurdert å ha dårlig/mindre bra trafikksikkerhet. Disse to parsellene utgjør over 70 % av strekningen som er vurdert. Dette er en landevegstrekning på 17,5 km med 80 km/t-sone, samt 3 km 60 km/t-sone. Det er også på disse to parsellene at 60 % av trafikkulykkene har skjedd i senere tid. Her er det i dag lav trafikkmengde, som også betyr at strekningen relativt sett vil få en stor trafikkøkning ved gjennomgående lekkasjetrafikk fra E6, med tilhørende sannsynlighet for ulykker.

Vurdering av hva som anses som en trafikksikker veg må sees opp mot nullvisjonen for hardt skadde og drepte i vegtrafikken, jf. mål i Nasjonal transportplan 2025-2036. Ved gjennomgang av ulykkesanalyser på parsell 6 ser fylkeskommunedirektøren at mange av ulykkene har hatt høy alvorlighetsgrad. I 45 % av ulykkene, referert til parsell 6, har noen blitt drept eller hardt skadd. Til sammenligning er andelen hardt skadde og drepte på landsbasis i 80 km/t-sone på 18 %. Ved økning av trafikkmengde på denne parsellen med så høy ulykkesgrad, vil alle trafikksikkerhetstiltak øke trafikksikkerheten.

Fylkeskommunedirektøren er tilfreds med analysene og de strekningsvise vurderingene som er utført. Samtidig er ikke fylkeskommunedirektøren enig i konklusjonen av trafikksikkerhetsvurderingen. Rapporten konkluderer i sum at det ikke er nødvendig med tiltak for å bedre trafikksikkerheten på strekningen, selv om trafikken øker på grunn av lekkasje fra E6 i anleggs- og bompengeperioden. 70 % av strekningen har dårlig trafikksikkerhet og høy andel av drepte/hardt skadde. Fylkeskommunedirektøren mener det ikke vil være forsvarlig å øke trafikkmengden på strekningen uten avbøtende tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Fylkeskommunedirektøren har en forventning om at det må utføres punktvis avbøtende tiltak i forkant av utbygging av ny E6. Statens vegvesen støtter dette standpunktet.

#### Konklusjon

Fylkeskommunedirektørens forslag er at det gjennomføres en trafikksikkerhetsinspeksjon knyttet til parsell 6 og 7, som beskrevet i trafikksikkerhetsrapporten for fv. 213, sist revidert 21.10.2025. Inspeksjonen må ta i betraktning at fv. 213 inngår i nasjonal sykkelrute 7 og regional sykkelrute «Mjøstråkk». Før anleggsarbeidet for ny E6 (Moelv-Roterud) starter, skal nødvendige tiltak som avdekkes i trafikksikkerhetsinspeksjonen være gjennomført, slik at strekningene framstår med god trafikksikkerhet. Gjennomføring av TS-inspeksjon og tiltak må sikres i et rekkefølgekrav i planbestemmelsene. Under en slik forutsetning kan innsigelsen frafalles.

#### **4. Tilrettelegging for kollektivtransport; pendlerparkering**

Forslagsstiller foreslår at parkeringsplasser ved Biri Bruk (Skulhusodden) kan benyttes i forbindelse med samkjøring, i tillegg til de parkeringsmulighetene som planforslaget sikrer på Biri. Det er også pendlerparkering i Moelv i nærheten av bussholdeplasser. Forslagsstiller mener at det derfor skal være god tilgjengelighet til Moelv fra både Gjøvik, Lillehammer og Biri.

Behovet for pendlerparkering er her ment for andre reiser enn i tilknytning til bussreiser. Når det gjelder muligheter for samkjøring, vurderer fylkeskommunedirektøren at planforslaget gir dårligere muligheter enn i dagens situasjon. Når pendlerparkering flyttes bort fra hovedkrysset for E6 og rv. 4, vil det bli en omveg til parkeringsplasser som er

aktuelle å benytte ved samkjøring når man kommer fra ulike retninger og vil samkjøre videre. For lengre reiser med samkjøring er det også antatt større villighet til å kjøre lengre for å komme til parkering.

Konklusjon:

Fylkeskommunedirektøren tar til etterretning at det er begrensninger i vegprosjektet når det gjelder hvor det kan etableres av- og påkjøringer i forbindelse med ny motorveg. Innsigelsen kan frafalles.

**5. Løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru**

Planforslaget legger til grunn at brua skal benyttes av gående, syklende og saktegående trafikk som moped og traktor. Brua skal skiltes for gjennomkjøring forbudt for vanlig trafikk. Gang- og sykkelvegen på eksisterende bru skal benyttes av gående. I planforslaget som var lagt ut til offentlig ettersyn var det forslag om at sørgående kjørefelt skulle benyttes til sykkelfelt, og at nordgående kjørefelt skulle benyttes av saktegående trafikk. Fylkeskommunen har sett det som uheldig med en løsning for syklende i kombinasjon med større kjøretøy som traktorer, og har bedt om at det ses på alternative løsninger.

Som nytt alternativ har Nye Veier foreslått at syklistene får tildelt et eget areal i form av inntrukken kantlinje. Fra Eriksrudvegen til forlengelsen av Mjøsbrua er det også lagt inn en snarveg for å redusere omvegen til/fra Eriksrudvegen sør med forslag om en gang- og sykkelveg for å forbedre forbindelsen sørfra langs Eriksrudvegen og mot Mjøsbrua.

Nye Veier legger til grunn at de aller fleste kommer til å velge sykling på inntrukken skulder da denne løsningen er gjennomgående på tilgrensende parseller. I tillegg forventes det svært liten trafikkmengde på dagens bru. Mjøsbrua er ca. 1,1 km lang, og det forventes derfor få gående over brua, spesielt i perioder hvor det er større mengde av transportsykling. Nye Veier viser til at barn og unge i liten grad vil sykle alene, da målpunktene ligger såpass langt unna (Biri/Moelv), og konflikten mellom syklende og gående på fortauet på dagens Mjøsbru anses derfor til å være et ikke-problem, om enn vesentlig mindre konfliktfyllt enn dagens situasjon.

Fylkeskommunedirektørens vurdering:

I vegprosjekter skal infrastrukturen som hovedregel tilpasses planlagt funksjon. I dette tilfellet blir forskjellen fra dagens bruk som europaveg til framtidig bruk som veg for saktegående trafikk i kombinasjon med gang- og sykkelforbindelse en vesentlig endring av funksjon og dertil behov for transformasjon. Mjøsbrua vil ha flere funksjoner for syklende, som riksvegtilbud langs E6, sykkelrute Mjøstråkk, sykkelpendlere og treningssyklister. Det skal være en løsning som varer i svært lang tid. På Mjøsbrua er det foreslått sykling i blanda trafikk og der gangtrafikken er lagt til dagens gang- sykkelveg, omtalt som fortau. Det er foreslått inntrukken kantlinje som et supplement til sykling i blanda trafikk. Inntrukken kantlinje er ikke en dedikert sykkelløsning, men en måte å gi vegen et mer lokalt preg og avstand mellom sykkeltrafikk og motorisert trafikk. På Mjøsbrua forutsettes det at motorisert trafikk begrenses til kun saktegående kjøretøy. Foreslått løsning kan være hensiktsmessig på brua isolert sett, men vi er kritiske til helheten og lesbarheten i et slikt gang- og sykkelssystem. Sett bort fra dagens gang- og sykkelveg på Mjøsbrua og eksisterende turveger på Moelvside, er det ikke planlagt med

tilrettelegging for gående. På østsiden og vestsiden av Mjøsbrua er det foreslått kun inntrukken kantlinje. Slikt sett er det ingen sammenhengende løsninger for gangtrafikken.

Fylkeskommunedirektøren mener det bør forventes fysiske grep og tilpasninger når en europaveg transformeres til et tilbud kun for gang- og sykkeltrafikk og saktegående kjøretøy. Vi har foreslått en bredere gang- og sykkelveg og at dagens autovern mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg erstattes med en normert og mer tradisjonell trafikkøy. Dette kan bidra til et mer lokalt og attraktivt preg, samt bedre kvalitet i vinterdriften. Fylkeskommunedirektøren er tilfreds med at det er beskrevet tiltak som kan utføres for å tydeliggjøre at Mjøsbrua ikke lenger er åpen for ordinær biltrafikk. Det er også positivt at det er regulert inn en snarveg for myke trafikanter fra Mjøsbrua i retning sør på Eriksrudvegen.

#### Konklusjon:

Fylkeskommunedirektøren er opptatt av det beskrives tiltak som bidrar til at gang- og sykkelssystemet blir mer lesbart og sammenhengende. Gode systemskifter og god skilting blir viktig. Tilbudet til gående på tilstøtende strekninger i hver ende av brua, må være fysisk adskilt fra kjørende trafikk. Fylkeskommunedirektøren ber om at dette tillegges vekt i den videre detaljutforming.

Innsigelsen som gjelder løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru kan frafalles, under forutsetning av at tiltak for tilpasning av veganleggets framtidig funksjon, i tråd med vegnormalene, sikres gjennom rekkefølgekrav. Dette gjelder f.eks. oppmerking, skilting og oppstramming av vegkryss, samt utskifting av rekkverk (per i dag er det klatrevennlig rekkverk på brua, som må skiftes før syklende kan ta i bruk hele anlegget). Over dagens Mjøsbru vil gående ha et tilbud separert fra motorisert ferdsel, som i dag. Gående må også på tilstøtende strekninger til brua skilles fysisk fra kjørende trafikk. Gjennomføring av tiltakene må knyttes til et innslagspunkt i «rimelig» tid etter at ordinær trafikk er overført til ny 4-felts E6.

#### **6. Sikring av framtidig adkomst til Mjøssykehuset og Moelv sentrum.**

Innsigelsen gjelder sikring av nødvendig areal og gjennomførbarhet for framtidig ny adkomstveg til Mjøssykehuset og Moelv sentrum via forlengelse av Kastbakkvegen. Der adkomstvegen til sykehuset skal gå i kulvert under E6 må det være tilstrekkelig høyde til å at man kommer over flomsikkert nivå. Det må også sikres at framtidig adkomstveg til sykehuset har tilstrekkelig bredde, også ved gjenoppbygging av lokk ved dagens Putten-tunnel i alternativ 1.

I etterkant av første gangs offentlig ettersyn har E6-prosjektet gjort følgende tilpassinger for å klargjøre grensesnittet mot nytt Mjøssykehus:

- E6 over Kastbakkvegen er hevet, slik at det skal være mulig å oppgradere Kastbakkvegen til å ligge over 200-årsflom, uten at det må gjøres tiltak på E6. Dette gjelder for begge bru-alternativer.

Til formålsområdet forretning/kontor/tjenesteyting, F/K/T1-F/K/T2, som grenser til Kastbakkvegen, er det lagt inn en planbestemmelse i punkt 3.1.4: «Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det avklares om det skal reguleres trasé for direkte avkjøring fra E6 til Kastbakkveien gjennom området. Avkjøring fra E6 til Kastbakkveien kan også løses som separat plan igjennom område F/K/T2».

For alternativ 1 er Kastbakkvegens bredde utvidet gjennom Moelvtunnelen fra 7,5 m til 9,0 m.

Fylkeskommunedirektørens vurdering:

Fylkeskommunedirektøren er tilfreds med at Nye Veier har gjort nødvendige avklaringer i dialog med Helse Sør-Øst, og at behovene knyttet til adkomst til Mjøssykehuset nå synes ivaretatt. Innsigelsen kan frafalles.

**7. Et oppdatert tallgrunnlag for bompenginntekter, herunder lekkasje til sidevegnettet, i tråd med oppdaterte bompengeprognoser.**

Fylkeskommunedirektøren vurderer at tallgrunnlag knyttet til trafikkutredningen nå er tilstrekkelig opplyst som beslutningsgrunnlag for plansaken. Forhold knyttet til finansiering er ikke relevant i forbindelse med plansaksbehandlingen.

**Fylkesutvalgets øvrige merknader til endringer i planforslaget**

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

Både under avsnitt 1.6 og 13 i planbeskrivelsen vises det til en enkel «break even»-analyse (iht. V712), som har til hensikt å synliggjøre hvorvidt de negative konsekvensene for landskapsbilde og kulturarv er større enn differansen i netto nytte mellom alt. 1 og alt. 2. Det er vanskelig, om ikke umulig, å sette en eksakt samfunnsøkonomisk pengeverdi på kulturminner. Vi kan ikke se at den nevnte «break even»-analysen har vært del av høringsdokumentene eller har vært lagt fram for fylkeskommunen for uttalelse. Vi kjenner derfor ikke detaljene i denne analysen ut over det som kommenteres i planbeskrivelsen. Fylkeskommunen vil allikevel understreke at vi i vår uttalelse til 1. gangs høring uttrykte uenighet i konsekvensutredningens konklusjon når det gjelder konsekvensgrad for kulturmiljøet i Brennerivika. Etter fylkeskommunens vurdering vil alt. 2 få en stor negativ konsekvens på kulturmiljøet (gravfeltet). Det ene premisset for «break even analysen» synes derfor å være feil.

I avsnitt 13 vises det til en rapport gjennomført av Menon Economics angående betalingsvilligheten for tilgang til/ivaretagelse av kulturminner i Norge. Vi vil bemerke at tallgrunnlaget fra rapporten som det vises til i planbeskrivelsen er i 2016-kroner. All den tid tallgrunnlaget ikke er indeksregulert og justert i forhold til nåverdien er det vanskelig å sammenligne med det tallgrunnlaget som prosjektet bruker for å sammenligne de ulike alternativene for ny E6 Moelv – Roterud.

**Om framtidig eierskap og levetidsvurderinger for dagens Mjøsbru**

Nye Veier sitt forslag er at dagens Mjøsbru, med tilknyttede vegparseller fra Moelvkrysset i Ringsaker og fra Eriksrudvegen i Gjøvik, blir omklassifisert til fylkesveg.

Fylkeskommunedirektøren vil signalisere en klar forventning om at dagens Mjøsbru skal forbli i statlig eie. Kommunedelplanen for E6 forutsetter at dagens Mjøsbru skal rives og all trafikk skal planlegges på ny bru. Ved behandling av bompengeproposisjonen i 2018 stilte Hedmark og Oppland fylkesting som forutsetning for videreføring av dagens Mjøsbru at staten påtar seg fremtidig drift- og vedlikehold av brua.

Planforslaget legger til grunn at dagens Mjøsbru skal bestå og benyttes som riksvegtilbud for syklende, gående og saktegående trafikk. Det skal stenges for vanlig biltrafikk, noe som gjør

at vegen ikke blir en naturlig del av et regionalt fylkesvegnett. Brua vil også utgjøre en del av beredskapen knyttet til ny motorveg og framtidig hovedsykehus i Moelv.

Fylkeskommunedirektøren mener brua er planlagt for funksjoner som ikke inngår i et fylkeskommunalt ansvar.

Fylkeskommunedirektøren stiller seg sterkt kritisk til at foreslått omklassifisering innebærer at kostnaden som spares av Nye Veier løftes over på Innlandet fylkeskommune som framtidig eier og drifter av dagens Mjøsbru. På denne måten vil bidrag til å øke samfunnsnyttene i E6-prosjektet innebære at utgifter legges på en tredjepart. Mjøsbrua er en stor konstruksjon med usikker levetid og det ligger antatt store framtidige kostnader i form av utbedringsbehov. En praktisk effekt av at Innlandet fylkeskommune overtar eierskapet av brua, kan bli at fylkeskommunen nedprioriterer andre veger eller trafikale behov i vegnettet for å opprettholde økonomisk balanse i vegbudsjettet.

### **Vannmiljø**

Fylkeskommunedirektøren hadde ingen innsigelser på tema vannmiljø ved forrige høring, og vil derfor ikke gi innspill til justeringene som er gjort for å imøtekomme innsigelsene. Vi ser imidlertid at det er gjort andre endringer i både planbeskrivelsen og tilhørende dokumenter utenom innsigelsene som vi vil kommentere på.

I kapittel 8 "Konsekvensutredning" står det i nytt planforslag at konsekvensutredningene ikke er endret, og at supplerende utredninger er gjort i tilleggsnotatene som følger revidert plan. Fylkeskommunedirektøren mener den samlede belastningen av endringene må inkluderes i konsekvensutredningene, og mener det er uheldig at de nye utredningene ikke kommer tydeligere frem i planbeskrivelsen.

Videre ser vi i kapittel 13 "Anbefaling" at tema naturmangfold (både limnisk og terrestrisk) har falt helt ut av alternativsvurderingen, og heller ikke er nevnt i break even-analysen. Videre pekes det på at endringene ytterligere peker mot nytten av alternativ 2. Dette er fylkeskommunedirektøren kritisk til, ettersom virkningene av alternativ 2 på naturmangfold i Mjøsa sannsynligvis er store. Slik vi ser det er også «break even»-analysen unøyaktig når dette temaet mangler. Fylkeskommunedirektøren mener at både limnisk og terrestrisk naturmangfold må synliggjøres i alternativvurderingen.

I planbeskrivelsen står det nå at E6 på Ringsakersiden vil legges høyere enn kravet for fremkommelighet for å sikre at tilkomstvei til sykehuset via Kastbakkvegen kan etableres over nivået for en 200-årsflom. Fylkeskommunedirektøren mener det må beskrives hvordan dette vil resultere i endringer på fyllingen i tilknytning til brua, og om det vil være nødvendig med ytterligere inngrep i Mjøsa og tilhørende strandsoner som et resultat av hevingen. Det er heller ikke inkludert noen beskrivelser av eventuelle behov for flomsikring. Vi mener dette er aspekter som må komme tydelig frem i planbeskrivelsen.

På Gjøviksiden, helt sør i planområdet, er det gjort en utvidelse av småbåthavnen. Vi viser her til vårt opprinnelige innspill til planforslaget, der vi peker på den samlede belastningen på Mjøsa og tilhørende gruntområder og strandsoner. Slik vi ser det er det negativt at det foreslås ytterligere påvirkning på og beslag av vassdragsnære arealer, når det gjennom hele planprosessen så langt har blitt påpekt og vektlagt viktigheten av helhetsbildet og fokus på samlet belastning. Vi mener planforslaget må gjøre bedre rede for hvorvidt utvidelsen påvirker ytterligere naturverdier, og savner en vurdering av hvordan de nye arealbeslagene

vil påvirke den samlede belastningen på Mjøsa og tilhørende gruntvannsområder og strandsone.

I bestemmelse 2.1.2 står det nå at det skal reetableres kantvegetasjon mellom veikropp og Mjøsa. I tidligere planforslag med tilhørende bestemmelser har det her vært påpekt at kantvegetasjonen ned mot elver og bekker også skal revegeteres, noe som i nytt planforslag har blitt ekskludert. Vi ser det som svært uheldig at dette har falt ut.

Fylkeskommunedirektøren mener denne bestemmelsen må endres slik at den igjen omfatter alle elver og bekker innenfor planområdet, samt Mjøsa.

I den estetiske strategiplanen under punkt 6.2.3.1 Oppfølgingskrav står det at kantvegetasjon mot vassdrag bevares i minimum 6 meters bredde så langt det er mulig.

Fylkeskommunedirektøren mener denne formuleringen er for vag. Den går heller ikke overens med bestemmelse 2.1.2, som fastsetter at kantvegetasjon skal revegeteres. Vi mener formuleringen bør konkretiseres, slik at det ikke åpner opp for refleksjon og dårligere forvaltning av vegetasjonssoner ned mot vassdrag.

I Kapittel 7.11 i planbeskrivelsen påpekes det at det skal utarbeides en helhetlig tiltaksplan for inngrep i vassdrag (der lakse- og innlandsfiskeoven oppgis som kravkilde) som skal godkjennes av Statsforvalteren og NVE. Fylkeskommunedirektøren gjør her oppmerksom på at vedtaksmyndigheten jf. forskrift om fysiske tiltak i vassdrag er delt mellom oss og Statsforvalteren. Statsforvalteren har vedtaksmyndighet i alle vassdrag med bestander av edelkreps (derav Mjøsa), mens fylkeskommunen har vedtaksmyndighet i resterende vassdrag. Ettersom det sannsynligvis vil være nødvendig med inngrep i vassdrag både med og uten edelkreps i forbindelse med prosjektet, bør tiltaksplanen også oversendes fylkeskommunen som myndighet.

### **Klimavennlig materialbruk**

Det bemerkes positivt at planforslaget er supplert med bestemmelser som setter konkrete krav til materialbruk og dokumentasjon av klimagassutslipp, for å sikre at prosjektet utføres med lavest mulig klimafotavtrykk.

### **Pilegrimsleden**

Pilegrimsleden krysses av planene for ny E6, og det planlegges at leden går gjennom kulvert under E6. Dette innebærer behov for midlertidig omlegging av pilegrimsleden. Pilegrimsleden- st. Olavsvegene til Trondheim er klassifisert som nasjonal kulturveg og er en del av de europeisk kulturruter. Det er avgjørende for sikkerhet, markedsføring og opplevelse av pilegrimsleden at leden er sammenhengende og godt merket, også gjennom anleggsperioden. Plan for midlertidig omlegging må gjennomføres tidlig, og veiledningsmateriale bør også utformes på engelsk. En anleggstid på inntil 1,5 år etter ferdigstilt E6 kan innebære omlegging i to ekstra sesonger. Vi oppfordrer sterkt til ferdigstilling av pilegrimsleden prioriteres, slik at leden raskest mulig er klar for ferdsel, både for lokal bruk og for langvandrere. Vi merker oss at midlertidig bygge- og anleggsområde #1 og avvanningsområde #4 krysser pilegrimsleden, med mulige følger for skader på leden. Kommunen bør sikre seg at kostnader ved istandsetting, merking og midlertidig omlegging av pilegrimsleden inngår i utbyggers ansvar.

### **Merknader til bestemmelsene:**

#### **§ 4.3.1 Hensyn friluftsliv (H530)**

Vi anbefaler at bestemmelsen omformuleres noe, til:

"Pilegrimsleden (H530) skal til enhver tid være åpen for fri ferdsel, også under anleggsarbeidene. Dersom fri ferdsel ikke kan sikres under anleggsperioden, må pilegrimsleden midlertidig legges om. Midlertidig omlegging skal gjøres i dialog med pilegrimskontakt i kommunen, Regionalt pilegrimssenter Hamar og Innlandet fylkeskommune. Omlagt trasé merkes og skiltes ihht "Praktisk veileder for merking og vedlikehold av Pilegrimsleden". Dersom vedtak av reguleringsplan krever en permanent omlegging av pilegrimsleden, så må denne endelig godkjennes av Nasjonalt Pilegrimssenter i Trondheim. Pilegrimsleden (o\_TV1, o\_TV2-o\_TV3 og o\_TV4) skal ha høy prioritet når det gjelder tidspunkt for ferdigstilling etter anleggsperioden.

### **Konklusjon:**

Etter høring av planforslaget i 2024, har det pågått et arbeid for å finne avklaring på innsigelser til planforslaget. Tre innsigelser kan, etter dette, frafalles uten ytterligere forbehold og to innsigelser kan frafalles under gitte forutsetninger. Innsigelsen til brualternativ 2, fordi det vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt av nasjonal verdi opprettholdes.

Fylkesutvalget er ikke enig i at dagens Mjøsbru med tilhørende vegforbindelser skal bli fylkesveg og forutsetter at brua fortsatt skal eies, driftes og vedlikeholdes av staten.