



Gjøvik kommune
Postboks 630
2810 GJØVIK

Saksbehandler, innvalgstelefon
Philip Mellison, 61 26 60 79

Innsigelse til høring - revidert planforslag - reguleringsplan - E6 Moelv - Roterud - Gjøvik kommune

Vi viser til brev datert 26. januar 2026 med reguleringsplan for E6 Moelv – Roterud til begrenset høring. Vi viser også til referat fra møte 24. februar 2026 om gjennomgang av innsigelser til den delen av planen som ligger i Ringsaker kommune.

Vi viser også til bekreftelse på utsatt frist til 3. mars mottatt fra Gjøvik kommune 11. februar 2026.

I møte med Nye veier angående planen for Ringsaker, 24. februar 2026, ble det diskutert løsninger av innsigelser som også fremmes i denne uttalelsen til Gjøvikplanen. Det ble foreslått justering av bestemmelser for å løse innsigelsene. Disse formuleringene er tatt med i denne uttalelsen som forslag til å løse samme innsigelser til Gjøvikplanen. De er markert med blå tekst.

Reguleringsplanene lå ute til første gangs høring i juni–september 2024.

Kommunestyret i Gjøvik gjorde i desember følgende prinsippvedtak sak 189/2025:

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

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

I oversendelsesbrev fra Gjøvik har kommunen presisert at de opprettholder forslag til rekkefølgekrav som imøtekommer innsigelse som gjelder manglende gang- sykkelvegtiltak langs fv. 2538 Kalrasten-Roterud. Følgende tillegg skal legges inn i reguleringsplanens bestemmelser til sluttbehandling:



Under bestemmelsene § 6.2.4:

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

Dette er en videreføring av forslaget til justerte planbestemmelser som ble vedtatt lagt ut til høring av SBT 12. juni 2024 sak 101/2024.

Det er gjort en rekke endringer av planforslaget på bakgrunn av føringer fra kommunen, og på bakgrunn av merknader og innsigelser fra høringsinstanser til første høring. Nytt forslag til reguleringsplan E6 Moelv – Roterud, for alternativ 2, er sendt på høring.

Nye Veier har også foreslått endringer av planalternativ 1, og dette er omtalt i planbeskrivelsen. Det foreligger imidlertid ikke et oppdatert planalternativ 1 til høring.

Statsforvalterens generelle merknader

Reguleringsplan for E6 Moelv - Roterud er lagt ut til ny begrenset høring med kort frist. Planmaterialet er svært omfattende, og det er gjort en rekke endringer i plankart og planbestemmelser etter første høring høsten 2024. Statsforvalteren stiller spørsmål ved om man har valgt en prosess som i tilstrekkelig grad har sikret medvirkning for de som blir berørt av planforslaget. Reguleringsplanen er svært omfattende og vil få store virkninger, og det kan være vanskelig å treffe når det gjelder vurdering av behov for medvirkning. Det vil være en fare for at man med kun direkte varsling ikke treffer alle berørte interesser.

Statsforvalteren fremmet til første høring innsigelse til utredningsgrunnlaget for flere fagfelt. Disse innsigelsene ble ansett som imøtekommet med de justeringer og suppleringer som var lagt inn i fagnotater etter dialogmøter i 2025. Etter vår vurdering var kunnskapsgrunnlaget da tilstrekkelig for å kunne behandle forslag til reguleringsplan på en forsvarlig måte. Våre gjenstående innsigelser etter dialogmøtene var knyttet til valg av konkrete løsninger.

I vår utsjekk av justerte fagrapporter og plandokumenter i løpet av 2025 tok vi samtidig forbehold om at våre innsigelser ikke anses som løst før det foreligger et helhetlig planforslag som vi får mulighet til å vurdere, og der avveining mellom våre fagområder kan sikres.

Vi registrerer at plankartet ikke er tilgjengelig i kommunens kartbase/InnlandsGis. Dette vanskeliggjør medvirkning. Oppdatert pdf plankart kom underveis i denne høringen. I vår vurdering av planforslaget har vi tatt utgangspunkt i oversendt pdf. Vi forutsetter at det digitale plankartet i det kommunale planregisteret oppdateres i tråd med den versjonen som er oversendt til høring.

Statsforvalteren tar kommunestyrets prinsippvedtak om at kun alternativ 2 skal legges ut til ny høring til etterretning. Samtidig mener vi at det er uheldig at det ikke foreligger et oppdatert planalternativ 1, som er justert i forhold til de løsninger som har vært gjenstand for dialog, og der Nye Veier har foreslått alternative løsninger. I en situasjon der det er flere gjenstående innsigelser knyttet til planalternativ 2, burde det samtidig også foreligge et justert alternativ 1.

Det er utfordrende at tilleggsutredninger ikke er tatt inn i de fagrapporter eller -utredninger de er knyttet til. Dette gjør plandokumentene uoversiktlig for høringsinstansene og andre berørte, og det vil også være utfordrende i en gjennomføringsfase å ha oversikt over alle vurderinger som er gjort, og hvilke vurderinger som ligger bak de konkrete kravene som stilles i planbestemmelsene.



Merknader til endringer i planforslaget til ny høring

Statsforvalteren fremmet flere innsigelser til planforslaget til første høring, jf. vårt brev datert 19. september 2024. I 2025 ble det gjennomført dialogmøter med Nye Veier der innsigelser ble utdypet av høringsinstansene og forslag til løsninger diskutert. Oppdaterte fagutredninger og forslag til endring av valgte løsninger er oversendt oss i flere omganger for tilbakemelding og avklaring av innsigelser. Vi har uttalt oss til oppdaterte fagrapporter og justerte plandokument i brev datert 16. september 2025 og 5. desember 2025. Her har vi vurdert våre innsigelser opp mot løsningsforslag fra Nye Veier, som omfatter supplerende utredninger og forslag om endringer i plankart og bestemmelser.

Under følger en vurdering av plandokumentene slik de er lagt ut til ny høring, og hvordan disse blant annet svarer ut Statsforvalterens innsigelser til første høring. Vår uttalelse gjelder kun forhold innenfor den delen av veiprojektet som ligger i Gjøvik kommune.

Samordnet areal- og transportplanlegging

Statsforvalteren fremmet en generell innsigelse begrunnet i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.4 om klima, med følgende presisering:

- At infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikken ikke er prioritert i planleggingen.
- At det ikke er utredet om behovet for økt transportkapasitet kan dekkes gjennom et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange.
- At planleggingen ikke bidrar til å styrke sykkel og gange som transportform

Den generelle innsigelsen knyttet til kunnskapsgrunnlaget er svart ut i vårt brev datert 16. september 2025.

Endring av arealformål på dagens Mjøsbru

Nytt plankart som viser løsning over Mjøsbrua, ble oversendt 16. februar.

Her er dagens gang- og sykkel felt vist med formål for gående og syklende. I planbeskrivelsen framgår det at Nye Veier nå anbefaler en løsning der veibanen beholdes slik den er på dagens bru, og at det merkes med brede skuldre for tilrettelegging for syklende. Det blir henvist til at endelig utforming skal avgjøres av fylkeskommunen som framtidig veieier. Det ligger ingen krav i planbestemmelsene om at dagens Mjøsbru skal tilrettelegges for syklende.

Statsforvalteren mener det ikke er akseptabelt at tilrettelegging for gående og syklende ikke sikres juridisk i plankart eller planbestemmelser. Det må stilles krav om at Mjøsbrua tilrettelegges med oppmerking på en slik måte at det favoriserer sykkeltrafikk. Slik plandokumentene nå foreligger er dette hensynet ikke ivaretatt. Planforslaget er i strid med *Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet*, når det gjelder tilrettelegging for gode mobilitetsløsninger (kap. 1) og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper, spesielt gående og syklende (kap. 3.12). På denne bakgrunn fremmer vi **Innsigelse** til manglende ivaretagelse av myke trafikanter.

Innsigelsen kan løses ved at følgende formulering tas inn i bestemmelser for Mjøsbrua
[«Eksisterende Mjøsbru \(o_KV\) skal prioriteres og tilrettelegges for syklende ved skilting og oppmerking. Oppmerking skal gjøres iht 1-feltsveg med kjørebredde 3,0m, tverrprofil for Hø1.»](#)



Gang og sykkel

Statsforvalteren fremmet i første høring, innsigelse fordi planleggingen ikke bidro til å fremme sykkel og gange som transportform. Nye veier anser det ikke realistisk å se på gange- og sykkel som alternativ til 4 felts motorvei. Statsforvalteren viser til utredninger som påpeker at andelen av trafikk på E6 i denne regionen ligger mellom 50 og 70 % (Mjøsbyen.no). Vi mener det er særlig aktuelt på strekningen mellom Moelv og Biri å sikre løsninger som gjør gange og sykkel attraktivt som alternativ til bil.

Strekningen Mjøsbrua - Kremmerodden

Statsforvalteren mener foreslått løsning over Mjøsbrua er en god løsning for myke trafikanter. Videre at ny løsning for å koble Mjøsbrua mot Eriksrudveien er en god løsning.

Det er imidlertid viktig at også Eriksrudveien blir prioritert for gående og syklende. Særlig når turveien på strekningen ikke blir realisert som følge av blant annet dårlige grunnforhold i Mjøsa. Planprosessen viser at det ikke er mye tilgjengelig areal på strekningen. Dersom ikke gange og sykkel sikres nå er det vanskelig å se når og hvor dette skal skje.

Det er forventet økt vekst både i arbeidsplasser og innbyggere i Biri. Biri ligger nært Moelv hvor det er forventet betydelig vekst som følge av nytt sykehus i Innlandet. Dette omtales i notat om gange og sykkel. Det er også sagt at gange- og sykkel skal ha prioritet på Eriksrudvegen. Vi kan ikke se at dette er sikret i planforslaget. Dagens veg har delvis dårlig standard blant annet med dårlig vegkant. En reduksjon i fartsgrense til 50km/t anbefales i Cowis notat: «Statsforvalter/Fylkeskommunen/Statens vegvesen – Innsigelser til gang og sykkel». Slik Statsforvalteren ser det er dette ikke tilstrekkelig for å imøtekomme vår **innsigelse** fra første høring. Vi viser i denne sammenheng til de løsninger som ble foreslått for Mjøsbrua i møtet mellom Statsforvalteren og Nye Veier den 24.februar. Innsigelsen kan løses ved at de bestemmelser som er foreslått for Mjøsbrua videreføres også for Eriksrudveien, der det ikke er gang og sykkelvei/turvei.

Strekningen Kalrasten til Roterud

Statsforvalteren fremmet med bakgrunn i statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet innsigelse til planforslaget ved 1. gangs høring. Dette fordi det var uklart om hensynet til gange og sykkel var ivaretatt. Statsforvalteren er ser positivt på at det nå er tatt inn rekkefølgebestemmelser som sikrer gang- og sykkelvei på strekningen. Vår innsigelse på dette punktet er dermed **imøtekommet**.

Vurdering av barriereeffekt av ny Mjøsbru

Statsforvalterens vurdering er at de tilleggsutredninger som er gjennomført imøtekommer vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget, jf. vårt brev datert 16. september 2025. Vi vil presisere at tilleggsutredningene viser at prinsippet om å samle inngrep til en korridor er å foretrekke ut fra et landskapsøkologisk perspektiv. Dette forsterker de vurderinger som ligger i konsekvensutredningen.

Friluftsliv

I vår høringsuttalelse til 1. gangs høring fremmet vi innsigelser til forhold vedrørende barn og unge og friluftsliv. Denne innsigelsen var begrunnet i både mangelfullt kunnskapsgrunnlag og konkret manglende løsninger. Det er gjort tilleggsutredninger som viser at planforslaget ikke ivaretar hensyn til friluftsliv på en god nok måte. Vi viser til vårt brev av 16. september 2025 og anser med dette innsigelse vedrørende kunnskapsgrunnlag som oppfylt.

De konkrete innsigelsene til mangelfulle løsninger for friluftsliv i Gjøvik er allikevel ikke løst. Planforslaget reduserer vesentlig tilgang til friluftsområde på utsiden av E6. Nye Veier mener i notat



om friluftsliv at det er for kostbart og teknisk vanskelig å opprettholde dagens forbindelser. Statsforvalteren kan derfor ikke se at **innsigelsen** er løst. Innsigelsen kan løses ved at det beskrives andre avbøtende tiltak for å sikre hensyn til friluftsliv. Dette kan eksempelvis være at friluftsområdet ved Biri travbane støyskjermes. Statsforvalteren foreslår at dette kan gjøres ved at støyskjerm planlagt for å beskytte naturverdiene Nord for Biri Travbane (Svennesvollene naturreservat), forlenges for å beskytte friluftsområdet ved Biri Travbane. Dette vil også være avbøtende tiltak for å bedre støymålingene i friområdet nord for Biri travbane der støykart viser at både utbredelse og støynivå i friområdet øker som følge av ny E6.

Turveien mellom Kremmerodden og Skulhus lar seg ikke realisere som følge av vanskelige grunnforhold i Mjøsa. Statsforvalteren finner det ikke er tilstrekkelig å vise til at det er mulig å gå langs Eriksrudveien da den videreføres som kjørevei uten tilrettelegging for gående og syklende. Statsforvalteren kan derfor ikke se at **Innsigelse** til at turvei mellom Kremmerodden og Skulhus er tatt ut av planforslaget er løst. Innsigelsen kan løses ved at det tilrettelegges for gående og syklende fra Kremmerodden og sørover til dagens gang – og sykkelvei. Se løsningsforslag for innsigelse for gang og sykkel på samme strekning.

Støy i uteoppholdsareal

Vår innsigelse var knyttet til at grenseverdier for støy for uteoppholdsareal og friluftsområder overskrides uten at tilstrekkelig avbøtende tiltak er sikret i planforslaget. Det ble utarbeidet et eget tilleggsnotat om dette temaet datert 28. mars 2025, som inneholder forslag til justering av planbestemmelsene. Statsforvalteren vurderte at dette forslaget vil imøtekomme vår innsigelse.

Planbestemmelsene som er lagt ut til høring samsvarer i stor grad med forslaget som ble oversendt til innsigelsesmyndighetene etter første høring. Rekkefølgekrav er innarbeidet i tråd med forslaget i notat fra mars.

Det er gjort noen endringer i planbestemmelsene etter at vi uttalte oss i brev datert 16. september 2025:

- 2.2.5 a) Det er tatt inn en presisering om at støynivå på eksisterende opparbeidet uteplass gir grunnlag for skjermingstiltak. Vi har ikke funnet en omtale av denne endringen i plandokumentene, og det er da uklart hva som ligger i denne presiseringen (understreket tekst er ny).
- 2.2.5 c) Følgende formulering er tatt ut: Dersom det ikke er mulig å tilfredsstille kravene i lydklasse C skal kravene i klasse D tilfredsstilles. Avvik fra krav i lydklasse C skal dokumenteres med støyberegninger før og etter foreslåtte fasadetiltak.

Statsforvalteren oppfatter at endring av 2.2.5 a) er en innskrenking av hvilke uteareal det tilbys skjerming for. Vi viser til støyretningslinjen som definerer uteoppholdsareal som *areal som etter sin funksjon skal være egnet for rekreasjon, lek og aktiviteter for ulike aldersgrupper og ha tilstrekkelig størrelse*. Uteoppholdsareal skal plasseres og utformes slik at god kvalitet oppnås, herunder i forhold til sol- og lysforhold, støy- og annen miljøbelastning. Uteplasser med tilfredsstillende støymåling er viktige for bokvaliteten, og dette omfatter også uteareal uten spesiell tilrettelegging. Vi fremmer på denne bakgrunn **innsigelse** til endringer i planbestemmelse 2.2.5a. Innsigelsen kan løses ved at denne presiseringen tas ut av planbestemmelsen

Statsforvalteren mener det er viktig at kravet om at avvik fra krav i lydklasse C skal dokumenteres med støyberegninger før og etter foreslåtte fasadetiltak tas inn. Dette lå inne i forslag til planbestemmelser og var grunnlag for at vi fant vår innsigelse imøtekommet. Vi fremmer på denne bakgrunn **innsigelse** til endringer i planbestemmelse 2.2.5a Innsigelsen kan løses ved at dette tas inn igjen i planbestemmelsene ved å stryke ordet «opparbeidet» i bestemmelse 2.2.5 a) og ved å



føye til i punkt c): «[Avvik fra krav i lydklasse C skal dokumenteres med støyberegninger før og etter foreslåtte fasadetiltak.](#)»,

Planbestemmelse knyttet til støy i anleggsperioden er endret til ny høring. Planbestemmelsene sier nå at arbeider i eller ved bebyggelse med støyfølsomt bruksformål som over tid medfører impulsstøy (spunting, peling, boring og pigging) skal ikke utføres på natt (understreket tekst er ny). Vi kan ikke se at det er beskrevet nærmere hva som menes med *over tid*.

Statsforvalteren mener at dette er en uklar bestemmelse, som ikke sikrer tilfredsstillende støyforhold. Bestemmelsen åpner for støyende aktivitet på natt. Vi viser til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021, og til Miljødirektoratets veileder til støyretningslinjen. Vi fremmer på denne bakgrunn **innsigelse** til endringer i planbestemmelse knyttet til støy. Innsigelsen kan løses ved at planbestemmelsen endres og at formuleringen *over tid* tas ut.

Vannforvaltning

Det er gjort flere endringer i planbestemmelsene som berører vassdrag og vannmiljø.

Planbestemmelse § 2.5.2 er justert slik at fiskevandring skal opprettholdes i anleggsfasen og driftsfasen. Samme bestemmelse sikrer også nå at vannflater ikke lyssettes ved etablering av ny belysning. Statsforvalteren ser positivt på endringen, som er i tråd med merknaden vår til første høring.

Planbestemmelse § 3.5.3 er endret slik at gjennomføringstidspunktet for tiltak i Vismunda ivaretar oppgangstida for gytende ørret og harr. Statsforvalteren ser positivt på endringen, som er i tråd med merknaden vår til første høring.

Planbestemmelse § 2.1.2 er endret til at det skal reetableres kantvegetasjon mellom veikropp og Mjøsa, og at inngrep i eksisterende gruntvannsområder skal begrenses. Ved første høring sto det i tillegg at kantsoner langs bekker og elver skal revegeteres, og terreng skal tilbakeføres slik at utformingen tilpasses omkringliggende kantsoner. Slik bestemmelsen nå er endret, sikrer den ikke at kantvegetasjon ivaretas og revegeteres langs elver og bekker, kun mot Mjøsa. Kantvegetasjon er tema i estetisk strategiplan, som gis virkning gjennom henvisning i bestemmelsene. I strategiplanen brukes det imidlertid en del «*bør*» og «*så langt det er mulig*»-formuleringer, og vi mener den ikke er god nok alene til å sikre hensynet til kantvegetasjon. Vi finner ingen begrunnelse i plandokumentene for hvorfor elver og bekker er tatt ut av bestemmelsen, og finner heller ikke andre bestemmelser som sikrer at dette hensynet ivaretas.

Statsforvalteren mener kantvegetasjon må sikres i planbestemmelsene for at planen skal være i tråd med vannressursloven § 11, og fremmer derfor **innsigelse** til planforslaget jf. rundskriv T-2/16 *Miljøforvaltningens innsigelsespraksis* punkt 3.14 om vannmiljø. Innsigelsen kan imøtekommes ved at ivaretagelse og revegetering av kantvegetasjon langs elver og bekker sikres i planbestemmelsene, eksempelvis slik det var ved 1. gangs høring. Innsigelsen kan løses ved å supplere bestemmelse 2.1.2 med følgende

[§ 2.1.2 Det skal bevares så mye kantvegetasjon som mulig, spesielt mot vann og vassdrag. Kantsoner langs Mjøsa, bekker og elver skal revegeteres. Inngrep i eksisterende gruntvannsområder skal begrenses.](#)



Utforming av strandsone

Ved 1. gangs høring inneholdt bestemmelse 2.1.2 en formulering om at strandsonen rundt Mjøsa skulle tilbakeføres og utformes med en naturlig strandsone og revegeteres. Statsforvalteren fremmet innsigelse til manglende kunnskapsgrunnlag, da det var uklart om etablering av naturlig strandsone og innsjøbunn var gjennomførbart jf. bestemmelse 2.1.2. Gjennom dialog og ytterligere dokumentasjon i etterkant viste det seg at naturlig utforming vanskelig lar seg realisere på strekningen, da det er gjennomgående ustabile grunnforhold og påvist kvikkleire. Det ble derfor ikke anbefalt fra prosjektets side å planlegge for ytterligere utfylling for å etablere naturlig strandsone. Statsforvalteren var enig i dette, men mente likevel det burde sees på ett område, nord for eksisterende bru.

Bestemmelse 2.1.2 er nå endret, slik at kravet om naturlig utforming av strandsonen fjernes siden det for alle steder utenom ett ikke er mulig. Prosjektet har samtidig klart å redusere inngrep i flere av de eksisterende oddene i Mjøsa mellom Fremstadodden og Kremmerodden, noe som er svært positivt. Det er også i begge planalternativer lagt til rette for at utfyllingen nord for eksisterende bru kan etableres med naturlige buktinger og variasjon. Beskrivelse og skisse av fyllingen er beskrevet i estetisk strategiplan og i helhetlig plan for vannhåndtering, som begge gis virkning gjennom henvisning i bestemmelsene. Den er beskrevet mer i detalj i notatet «Statsforvalter -Tilsvaret til innsigelse til utforming av strandsone» med dato 14.11.25. Det er også gjort endringer i plankartet, som muliggjør etablering av en slik fylling. På bakgrunn av plandokumentene som nå er på høring, da spesifikt estetisk strategiplan datert 19.12.25, helhetlig vannhåndteringsplan 24.06.25 og plankart datert 19.12.25, anser vi innsigelsen til utforming av strandsone i Gjøvik kommune som imøtekommet.

Endring av småbåthavn og parkering ved Biri bruk

Dagens småbåtanlegg blir borte som følge av ny vei. Det er positivt at båthavna erstattes og Statsforvalteren har støttet dette forslaget. Nå utvides området en del og det er uklart hvordan ny småbåthavn skal etableres og hvilke konsekvenser det får for kantvegetasjon og vassdrag. Området skal også brukes til midlertidig rigg og anleggsområde. Det er uklart hvordan kantsone berøres og om det er behov for fyllinger i Mjøsa da anleggsområdet strekker seg langt ut i Mjøsa.

I det reviderte planforslaget legges det opp til en større småbåthavn og en større parkering ved Biri bruk enn ved 1. gangs høring. Det nye forslaget beslaglegger en større del av strandsona og områder på land. I dag er det ikke etablert småbåthavn i dette området og tiltaket vil tilrettelegge for en annen bruk av området enn i dag. Det er registrert flere forekomster med myrstjerneblom (VU) langsmed planområdet i sør. Området er ikke etter vår erfaring undersøkt etter truede arter eller naturtyper.

Arealformålet Småbåtanlegg i sjø og vassdrag m. tilhørende strandsone er utvidet og sikrer ikke kantvegetasjon. I bestemmelse 2.4.1 nevnes moloer, flytebrygger og andre installasjoner på land og i vann. I bestemmelse 3.1.8 nevnes det at det kan etableres båtslipp, landfeste for flytebrygger, vinterlagring, forankring for utriggere, kai, servicefunksjoner og bygg knyttet til småbåthavna med 6 meter gesims.

Ved en utvidelse av småbåthavna vil vi anbefale at en det stilles krav om bevaring/reetablering av kantsone og at det ikke tillates større utfyllinger uten at konsekvenser av dette er utredet.

Støy i naturreservat

I brev av 5. desember 2025 vurderte vi at vår innsigelse knyttet til manglende beregning av maksstøy i verneområdene/viktige fugleområder som imøtekommet. Vi hadde da fremdeles innsigelse til



planbestemmelsene og viste til spesifikke justeringer som måtte tas inn for at innsigelsen skulle kunne frafalle.

Statsforvalteren ser at våre justeringer for planbestemmelsene er tatt inn i planbestemmelsene for Gjøviksiden, og vår innsigelse på dette området er imøtekommet. Vi forutsetter at bestemmelseskartene, da på støysoner, som er vedlagt høringen, er de som planbestemmelsene skal gjelde for.

Landskapsvirkninger og estetikk

Statsforvalterens fremmet innsigelse til første høring, begrunnet med at hensyn til estetikk og landskap ikke er tilstrekkelig sikret i planforslaget.

I tilleggsutredning om landskapsvirkning og estetikk datert 31. mars 2025 er det foreslått oppdatering av estetisk strategiplan og tydeliggjøring i planbestemmelsene.

I forslag til planbestemmelser til høring er estetisk strategiplan datert 19. desember 2025 gjort juridisk bindende. Strategiplanen er supplert med oppfølgingskrav knyttet til delområder og prinsippsskisser for konkrete løsninger.

Øvrige planbestemmelser samsvarer kun delvis med det forslaget som ligger i tilleggsnotatet, og som vi la til grunn i vårt svarbrev 16. september 2025. Følgende bestemmelser med krav til terrengforming fra tilleggsutredningen er tatt ut:

§ 2.1.1 a) Naturlik utforming skal legges til grunn for all terrengforming. Både det ferdige samferdselsanlegget, og arealer som har vært anleggsområder, skal så langt som mulig fremstå som en integrert del av landskapet når samferdselsanlegget er ferdigstilt. Terrengforming internt i anlegget og overganger mot tilstøtende terreng skal fremstå som naturlige. Alle arealer utenfor veiareal med teknisk anlegg skal arronderes og tilrettelegges for naturlig revegetering eller reetablering ved såing.

Føringer for terrengbehandling og terrengutforming kan gjenfinnes i den estetiske strategiplanen. Statsforvalteren mener imidlertid at det er viktig at krav til terrengbehandling sikres gjennom juridisk bindende bestemmelser. I vårt brev datert 16. september 2025 uttalte vi at forslag til planbestemmelser i tilleggsutredningen var på et overordnet nivå, og i liten grad stilte konkrete krav til utforming av tiltaket. Vi fant imidlertid at forslaget til planbestemmelser kunne aksepteres, med oppdatering av den estetiske strategiplanen.

Statsforvalteren fremmer på denne bakgrunn **innsigelse** til endringer i planbestemmelse § 2.1.1. Etter dialog med Nye Veier 24. februar 2026 kan innsigelse løses om følgende supplering i bestemmelsene tas med:

§2.1.1 Estetikk og landskapsutforming og terrengbehandling

Estetisk prosjektplan (jf. rekkefølgebestemmelse § 6.1.11) for prosjektet skal legges til grunn for utformingen av tiltak knyttet til utbygging av ny E6. Estetisk prosjektplan skal følge opp prosjektets estetiske strategiplan og utarbeides av landskapsarkitekt og/eller annen relevant fagkompetanse. Estetisk prosjektplan skal legge til rette for en god estetisk utforming av veianlegget, og elementene innenfor veikorridoren, herunder terrengbehandling, vegetasjon, beplantning, kantsoner, tunneler, konstruksjoner og byggverk, støytiltak, viltgjerd, belysning, lyssetting, møblering og utstyr.

Naturlik utforming skal legges til grunn for all terrengforming. Både det ferdige samferdselsanlegget, og arealer som har vært anleggsområder, skal så langt som mulig fremstå som en integrert del av



landskapet når samferdselsanlegget er ferdigstilt. Terrengforming internt i anlegget og overganger mot tilstøtende terreng skal fremstå som naturlige. Alle arealer utenfor veiareal med teknisk anlegg skal arronderes og tilrettelegges for naturlig revegetering eller reetablering ved såing.

Klimahensyn

Statsforvalteren fremmet innsigelse til reguleringsplanen til første høring, begrunnet med at klimahensyn ikke er sikret i planbestemmelsene.

Innsigelsen ble avklart i vårt brev datert 16. september 2025, og krav er innarbeidet i planbestemmelsene til ny høring. Innsigelsen er imøtekommet.

Dyrka mark

Det er utarbeidet en god matjordplan for prosjektet. Og i tilleggsnotat er forhold angående beslag av dyrka mark forklart nærmere.

En del av beslaget på dyrka mark kommer i sidebratt terreng langs vei. Dette forklares med at det trengs for å kunne optimalisere prosjektet videre. Vi forventer at det i videre optimalisering også legges inn optimaliseringskriterier som vektlegger jordvern. Oppfølging av matjordplanen blir viktig når utbygging skal skje. Hellingsgrad på 1:5 er noe bratt. Dette bør avklares i dialog med grunneier, men vår tilrådning er en maks hellingsgrad på 1:6. Vi anser likevel at vår innsigelse til jordvern er imøtekommet.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Statsforvalteren fremmet innsigelse til reguleringsplanen i Gjøvik kommune på grunn av:

1. *Manglende og redusert framkommelighet i nordgående kjørefelt ved 200-årsflom i flom i Mjøsa. Det er ikke tilstrekkelig å omdirigere nordgående trafikk til sørgående kjørefelt da dette er et organisatorisk tiltak som ikke kan kompensere for manglende sikkerhet mot flom, jf. TEK17 pkt. 3.4 om sikringstiltak.*
2. *Manglende sammenheng mellom risiko- og sårbarhetsanalysen og øvrige plandokumenter når det gjelder beskrivelse av risikoreduserende tiltak i form av hensynssone flomfare. Risiko- og sårbarhetsanalysen er derfor mangelfull, jf. plan- og bygningsloven § 4-3 og pkt. 4.2 i Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.*
3. *Planbestemmelse § 4.2.3 Flomfare (H320), mangler konkretisering av sikker flomhøyde, det vil si 200-årsflom med sikkerhetsmargin.*

Ang. pkt. 1 Manglende og redusert framkommelighet i nordgående kjørefelt ved 200-årsflom

Vi viser til vårt brev datert 16.09.25 der vi blant annet konkluderte følgende i vår tilbakemelding til versjon 00 av Nye Veiers Notat Statsforvalter – innsigelse til beredskap og flom:

Konklusjon: Forslag til endring av planbestemmelsene vil imøtekomme våre innsigelser.

Statsforvalteren mener at ny E6 burde vært utredet med alle kjørefelt på flomsikkert nivå. Vi viser til våre vurderinger over når det gjelder hensynet til klimaendringer, sikkerhet og totalforsvar, og



mener at dette tilsier at det ikke bør gis fravik fra veinormal for viktige hovedveinett. Vi viser til vår dialog med Vegdirektoratet hvor det er avklart at det ikke er grunnlag i dagens regelverk for å stille et slikt krav.

Vår innsigelse til valg av løsning med kun 2 felt (sørgående kjørefelt) med sikkerhet for 200-årsflom opprettholdes ikke som en følge av samtaler med Vegdirektoratet. Statsforvalteren forutsetter at det utredes avbøtende tiltak for omdirigering av trafikk som vil fungere selv ved ekom- og strømbortfall.

I Nye Veiers versjon 01 datert 14.11.25 står følgende om dette:

1.2 Tilbakemelding på anbefaling gitt i dette notatet Versjon 00 av dette notatet ble oversendt til Statsforvalter. Med bakgrunn i den versjonen har myndigheten kommet med tilbakemelding på vurdering av innsigelsen. I tilbakemelding fra Statsforvalter i Innlandet på tilleggsnotatet står det følgende: «Forslag til endring av planbestemmelsene vil imøtekomme våre innsigelser»

Det vurderes at innsigelsen er løst med bakgrunn i dette tilleggsnotatet. Anbefalingen i dette notatet er innarbeidet i planforslaget.

Vi legger til grunn at ovennevnte blir hensyntatt og innarbeidet i planforslaget.

Ang. pkt. 2 Manglende sammenheng mellom risiko- og sårbarhetsanalysen og øvrige plandokumentene:

Vi har ikke fått oversendt ny risiko- og sårbarhetsanalyse der sammenheng mellom risiko- og sårbarhetsanalysen og øvrige plandokumenter når det gjelder beskrivelse av risikoreduserende tiltak i form av hensynssone flomfare er tydeliggjort. **Vi opprettholder derfor vår innsigelse da den ikke ser ut til å være løst** på dette punktet.

Vi legger til grunn at dette blir løst gjennom prosessen med gjennomgang av løsning for likelydende innsigelsespunkt for planen i Ringsaker kommune.

Ang. pkt. 3 Flomhøyde i planbestemmelsene

I planbestemmelse § 4.2.2 Flomfare (tidligere 4.2.3) er nå sikker flomhøyde konkretisert, det vil si 200-årsflom med sikkerhetsmargin 127,3 moh. Innsigelsen ser dermed ut til å være imøtekommet på dette punktet.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)
kommunal- og samordningsdirektør

Øyvind Gotehus
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

NYE VEIER AS AVD E6 MJØSREGIONEN

Innlandet fylkeskommune

Norges vassdrags- og energidirektorat Region
Øst

Statens vegvesen

Mattilsynet

Vangsvegen 73

Pb. 4404

Postboks 4223

Postboks 1010 Nordre
Ål

Postboks 383

2317 HAMAR

2325 HAMAR

2307 HAMAR

2605 LILLEHAMMER

2381 BRUMUNDDAL