



Statens vegvesen

STATSFORVALTEREN I INNLANDET
Postboks 987

2604 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Tone Tidemand-Skappel / 61271383	20/59523-27	19/4494	11.09.2024

Høringsuttalelse med innsigelse – Forslag til detaljregulering for E6 Moelv–Roterud – planID 05020437 – Gjøvik kommune

Vi viser til høring datert 12.07.2024. Vår høringsuttalelse inneholder innsigelser, og sendes derfor til Statsforvalteren i Innlandet for samordning av statlige innsigelser.

Statens vegvesen fremmer to innsigelser til planforslaget:

- Innsigelse til rundkjøring på rv. 4 i alt. 2. Løsningen mangler godkjent fravik og er i strid med vegnormalene.
- Innsigelse til mangelfull utredning av konsekvenser for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer, ut fra kravene i plan- og bygningsloven (pbl.)

Innsigelsene fremmes som statlig fagmyndighet med ansvar for å ivareta føringer innenfor vegtransport og trafiksikkerhet, og begrunnes ut fra nasjonale mål om trafiksikkerhet og fremkommelighet på vegnettet jf. Nullvisjonen i Nasjonal Transportplan (NTP) 2022–2033.

Saken gjelder

Planforslaget legger til rette for firefelts motorvei med fartsgrense 100 km/t mellom Moelv i Ringsaker og Roterud i Gjøvik kommune, inkludert ny bru over Mjøsa. Strekningen er ca. 11 km. Dagens Mjøsbru skal bestå, med tilbud til gående, syklende og saktegående kjøretøy. Overordnet bidrar planforslaget til målene i NTP om trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Det ble varslet oppstart av planarbeid første gang i 2019, med vedtatt planprogram i 2020. Nytt oppstart av planarbeid ble varslet i 2022.

Planforslaget er i tråd med planprogrammet, og følger delvis Kommunedelplan for E6 Moelv–Biri, med KU for ny Mjøsbru (2015) og E6 Biri–Vingrom (2013). Planforslaget er ikke i tråd med kommunedelplan, der det forutsettes at dagens Mjøsbru skal rives.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i NTP, Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vårt samfunnsoppdrag er å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem.

Vi uttaler oss på vegne av staten som forvalter av riksveg og etaten sine egne kulturminner, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Det betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel, og gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Planforslaget strider imot utredningskravene i pbl. og vegnormalen N100 *Veg- og gateutforming*. Dette er utdypet under den enkelte innsigelse.

Våre merknader til planforslaget

Planforslaget er omfattende med til sammen 50 utredningsrapporter i tillegg til plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og merknadsdokument. Det har derfor vært positivt at foreløpig planmateriale ble tilgjengelig våren 2024, slik at det har vært tid til å kunne sette seg inn i de ulike rapportene i forkant av høringsperioden. Planprosessen har ellers vært gjennomført på en god måte. Statens vegvesen har deltatt i ekstern samarbeidsgruppe, og i egne dialogmøter om kollektiv, gange og sykkel, trafikkprognoser og kontrollstasjon.

Det legges frem to alternative kryssinger av Mjøsa. Alt. 1 med ny Mjøsbru parallelt med og ca. 50 m sør for dagens bru, og alt. 2 med ny bru mellom Møkkvika og Skulhusodden. Begge alternativene er konsekvensutredet og vurdert opp mot 0-alternativet (dagens vei) og kommunedelplanene.

Nye Veier AS (NVAS) anbefaler alt. 2, det søndre brualternativet, da dette gir kortest reisetid Gjøvik–Moelv. Trafiksikkerhetsmessig er det liten forskjell mellom alternativene. Nord for Mjøsbrua er det lagt vekt på gjenbruk av eksisterende vei. Overordnet bidrar planforslaget til en mer trafiksikker vei med færre ulykker, økt fremkommelighet og redusert reisetid.

Alt. 2 – Rundkjøring på rv. 4 – innsigelse

Statens vegvesen har innsigelse til permanent rundkjøring på riksvei rv. 4 i alt. 2. Foreslått løsning mangler godkjent fravik fra N100. Innsigelsen fremmes som statlig fagmyndighet med ansvar for å ivareta vegnormalene, og begrunnes med hensynet til trafiksikkerhet og fremkommelighet på vegnettet i NTP.

Når det legges opp til løsninger i strid med vegnormalene, er hovedregelen at søknad om fravik skal ferdigbehandles før reguleringsplanen legges ut på høring. NVAS har bekreftet at fravik søknad vil sendes inn. Innsigelsen er derfor av formell art og gjelder frem til fravik søknaden er avklart. Vi forutsetter at dette kommer på plass så raskt som mulig, og senest før sluttbehandling av planen. Dette sikrer at reguleringsplanen kan gjennomføres direkte, uten at det kreves byggesaksbehandling.

Sideveisnettet – fv. 213 Moelv–Lillehammer – innsigelse

Statens vegvesen har innsigelse til planforslaget med bakgrunn i mangelfull utredning av trafikale konsekvenser for sideveisnettet på strekningen fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer langs østsiden av Mjøsa. *Fagrapport trafikkutredning* redegjør ikke tilstrekkelig for trafikklekkasje til fv. 213 gjennom hele bompengerperioden, rapporten tar heller ikke for seg konsekvenser i anleggsperioden. Mangelfulle utredninger gjør det vanskelig å ta stilling til hvilke konsekvenser utbyggingen av E6 på strekningen Moelv–Storhove vil ha for fv. 213, spesielt når det gjelder trafiksikkerhet og konsekvenser for gående/syklende.

Innsigelsen fremmes som statlig fagmyndighet med ansvar for å ivareta kravene i pbl. om utredning av konsekvenser for miljø og samfunn, og begrunnes i nasjonale mål om trafiksikkerhet og fremkommelighet på vegnettet i NTP.

Vi understreker at innsigelsen er en oppfølging av våre innsigelser til reguleringsplanen for E6 Roterud–Storhove. Statens vegvesen var i denne planprosessen tydelige på at NVAAS må redegjøre for konsekvenser av hele E6–utbyggingen mellom Moelv og Lillehammer, uavhengig av oppdelingen i parseller. Vi hadde tydelige forventninger om at konsekvenser for fv. 213 skulle bli tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget for parsellen Moelv–Roterud. Vi viser til brev fra NVAAS datert 07.03.2022, der det også bekreftes at vurdering av trafikksituasjonen på fv. 213 skal gjøres som en del av reguleringsplanen for E6 Moelv–Roterud, og at et konkret arbeidsopplegg vil bli skissert.

Innsigelsen kan løses på tilsvarende måte som i planprosessen for E6 Roterud–Storhove, med supplerende trafikkprognoser. Prognosene må gjøre rede for en situasjon med utbygd Roterud–Storhove med bom, og vise trafikklekkasje til fv. 213 for hele bompengerperioden for Roterud–Storhove. Det må også redegjøres for en situasjon med utbygd Roterud–Storhove med bom og samtidig anleggsperiode for Moelv–Roterud. Dette vil vi måtte komme nærmere tilbake til i den videre prosessen.

Alt. 2 – Kryss rv. 4 x fv. 2418 Hanssveavegen – forutsetning

Krysset ligger rett sør for Skulhuselva, som er planområdets avgrensning i sør. Konsekvenser for trafiksikkerheten i krysset er hverken utredet eller omtalt i planmaterialet. Rv. 4 er en ulykkesbelastet strekning i dag, dette gjelder også krysset med fv. 2418.

Som vegeier med forvalteransvaret for rv. 4 og trafiksikkerheten i kryssområdet, savner vi en redegjørelse av planforslagets konsekvenser for dette krysset, som ligger tett på planavgrensningen i sør. Dette gir usikkerhet rundt trafikk- og ulykkessituasjonen, noe vi som vegeier ikke kan akseptere. Statens vegvesen støtter derfor vedtaket i Gjøvik kommune om at det skal utredes trafiksikkerhetstiltak for kryssområdet. Vi forutsetter at nye utredninger vil bli lagt ut på (begrenset) høring.

Sideanlegg – forutsetninger

1. **Kollektiv:** Statens vegvesen legger til grunn at funksjonene knyttet til kollektivtilbudet opprettholdes gjennom hele anleggsperioden, frem til permanente løsninger er på

plass før ny E6 tas i bruk. I dette inngår å sikre fremkommelighet og trafikksikre løsninger for gående, syklende og reisende med kollektiv, og sykkelparkering.

2. **Kontrollstasjon, pendlerparkering og rasteplass:** Vi legger til grunn at funksjonene opprettholdes gjennom hele anleggsperioden, frem til permanente løsninger er på plass senest 1,5 år etter at ny E6 er åpnet. I dette inngår å ivareta fremkommelighet og trafikksikre løsninger for gående, syklende og reisende med kollektiv.
3. **Kontrollstasjon:** Statens vegvesen forutsetter at krysset med fv. 2538 Paradisvegen er fremkommelig også for modulvogntog, der kjøremåte A legges til grunn. Om nødvendig må reguleringsplanen justeres for å sikre dette. Nødvendig innskiltning fra E6 i begge kjøreretninger skal på plass.

Vi legger videre til grunn at rekkefølgekravene justeres i tråd med våre forutsetninger over, bl.a. må det innarbeides nytt rekkefølgekrav som sikrer etablering av kontrollstasjon.

Kontrollstasjon

I planmaterialet er betegnelsene kontrollplass og kontrollstasjon brukt litt om hverandre. Iht. *Nasjonal plan for kontrollstasjoner* er det et regionalt behov for en større kontrollstasjon (type A) i Biriområdet, som kan betjene både E6 og rv. 4. Statens vegvesen har gjennom planarbeidet likevel akseptert at det legges til rette for en mindre kontrollstasjon. Vi forutsetter at betegnelsen kontrollplass tas ut av planbeskrivelse og reguleringsbestemmelser, og erstattes av korrekt betegnelse mindre kontrollstasjon.

Rasteplass

Dagens to hovedrasteplasser ved Mjøsbrua vest utgår og erstattes med ny rasteplass ved Birikrysset. Dagens rasteplasser blir brukt av store kjøretøy til hvile, og av Politiet og Statens vegvesen til kontrollvirksomhet knyttet til både E6 og rv. 4. Disse funksjonene blir nå borte.

Vi er fornøyde med at det avsettes nye arealer til rasteplass, i tråd med våre innspill. Dette sikrer at avstandskravet på ca. 1 t kjøretid mellom hovedrasteplasser jf. *Rasteplassstrategien* er oppfylt for både E6 og rv. 4. Vi mener likevel det kunne vært lagt ned noe mer arbeid med å utrede alternative plasseringer med større attraktivitet, f.eks. mot Mjøsa. Vurdert ut fra kvalitetskravene til hovedrasteplasser vil rasteplassen være lite attraktiv med plassering tett på E6 og fv. 2538, plassen vil være lite synlig fra E6, og har ikke direkte adkomst fra E6. Statens vegvesen forutsetter at det vil være mulig å skilte til rasteplassen fra E6.

Døgnhvileplass

Dagens døgnhvileplass ved Biri travbane videreføres med tilnærmet like god kapasitet. Det er i dag avtale om leie og drift av plassen, og tildelt støtte for etablering av ladestasjoner.

Kollektivtilbud

Kollektivterminalen Mjøsbrua vest blir fjernet, og man mister dagens mulighet for overgang mellom lokal-, regional- og ekspressbusser, samt pendlerparkering med umiddelbar nærhet til holdeplass. Selv om det etableres nye holdeplasser i tilknytning til Birikrysset med

tilhørende funksjoner, vil dette bli en dårligere løsning, og uten overgangsmulighet til lokalbuss ut fra dagens rutetilbud. Det blir flere hundre meter å gå fra pendlerparkeringen til holdeplassene. For å komme til holdeplass i nordgående retning, må gående og syklende krysse påkjøringsrampe til E6 i plan.

Statens vegvesen har i våre innspill pekt på Mjøsbrua vest som et viktig regionalt knutepunkt, og at utredningene må synliggjøre fremtidige behov. Konsekvenser for kollektivtrafikk er gjort rede for i *Fagrappport trafikkutredning*, der dagens situasjon legges til grunn, med henvisning til Utredningsinstruksen. Vi vil gjøre oppmerksom på at Utredningsinstruksen ikke gjelder når det i lov er fastsatt særskilte regler, slik som f.eks. plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Det er derfor utredningskravene i pbl. som er førende for planarbeidet, og ikke Utredningsforskriften. Etter forskrift om offentlig veg skal arealbruk og vegfunksjoner vurderes i et 20-års perspektiv, og trafikkutvikling kartlegges for alle trafikantgrupper.

Vi forstår at det av flere årsaker har vært vanskelig å finne en god løsning for kollektiv i kryssområdet med rv. 4. Det vises også til at Innlandstrafikk ikke har signalisert stort behov for kollektivterminal her, og at Innlandet fylkeskommune vektlegger flere direktebusser mellom byene i Mjøsbyen i et fremtidig perspektiv. Ny pendlerparkering ved Birikrysset vil dessuten ha noe økt kapasitet sammenlignet med i dag. Det er også eksisterende pendlerparkering i Moelvkrysset, som dekker behovet.

For å kompensere for ulempene med et dårligere kollektivtilbud, anbefaler vi at holdeplass langs fv. 2538 Paradisvegen reguleres inn i planen. Dette vil muliggjøre fremtidig overgang mellom lokalbuss og buss langs E6. Vi mener det er viktig å få dette på plass i denne planen, for å se adkomst til holdeplassen i sammenheng med andre funksjoner og gangforbindelser i dette området.

Dagens Mjøsbru – løsning for gående og syklende

Planforslaget legger opp til at dagens fortau benyttes av gående, sørgående kjørefelt skal benyttes av syklende og nordgående av saktegående trafikk. Statens vegvesen er skeptiske til denne løsningen, og mener det en uheldig kombinasjon med saktegående kjøretøy og syklende, selv om det kan være sjeldne situasjoner. Vi mener at to saktegående kjøretøy må ha plass til å møtes på brua.

Vår anbefaling er derfor inntrukken kantlinje med sykling på bred skulder. Løsningen for gående forblir som i dag, fysisk adskilt fra kjørebane med rekkverk. Vi vil understreke at løsningen må kunne tilpasses trafikkregler og vegnormaler, koblet til både oppmerking og skilting. I planmaterialet er det nevnt fare for snikkjøring over brua. I tillegg til god skilting, anbefaler vi at det sees på utforming/forbindelser til lokalveg på hver side av brua for å forhindre lokaltrafikk på brua.

Reguleringsbestemmelser

Statens vegvesen støtter Gjøvik kommunes forslag til alternative reguleringsbestemmelser.

Konklusjon

Statens vegvesen fremmer følgende innsigelser til planforslaget:

- Rundkjøring på rv. 4 i alt. 2 mangler godkjent fravik.
- Mangelfull utredning av konsekvenser for sideveisnettet på strekningen fv. 213 Moelv–Lillehammer.

Vår uttalelse er basert på følgende forutsetninger:

- Konsekvenser for krysset rv. 4 x fv. 2418 Hanssveavegen i alt. 2 må utredes og legges ut på høring jf. vedtak i Gjøvik kommune.
- Sideanlegg: Vi legger til grunn at nødvendige funksjoner knyttet til kollektivholdeplasser, kontrollstasjon, pendlerparkering og rasteplass opprettholdes gjennom hele anleggsperioden, samt frem til permanente løsninger er på plass, inkl. justering av reguleringsbestemmelser som sikrer dette.

Utover dette har vi følgende faglige råd:

- Regulere inn bussholdeplass langs fv. 2538 ved Birikryssset for å muliggjøre fremtidig overgang mellom lokalbuss og buss langs E6.
- Vi anbefaler alternativ løsning for gående og syklende på dagens Mjøsbru, i tråd med gjeldende vegnormaler, inkl. regelverk for skilt og oppmerking.

Transport og samfunn

Med hilsen

Hans Martin Asskildt
avdelingsdirektør

Kurs Gjerstad
seksjonssjef

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

GJØVIK KOMMUNE, Postboks 630, 2810 GJØVIK

NYE VEIER AS, Kjøita 6, 4630 KRISTIANSAND S

RINGSAKER KOMMUNE, Postboks 13, 2381 BRUMUNDDAL

statsforvalteren i innlandet innsigelse,