

## Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan

STATSFORVALTEREN I INNLANDET  
Postboks 987

2604 LILLEHAMMER

Deres ref:

Vår ref:  
2020/35723-74

Dato:  
03.10.2024

### **Vedtak Høring av forslag til detaljregulering for E6 Moelv-Roterud - Ringsaker kommune**

Fylkesutvalget gjorde vedtak i sak 118/2024, i møte den 01.10.2024. Saksframlegg med vedtak følger vedlagt.

Med vennlig hilsen

Elise Bringslid  
Arkitekt

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

Vedlegg

1 Saksframlegg med vedtak

Arkivreferanse: 2020/35723-63  
Arkivkode: L12  
Saksbehandler: Elise Bringslid  
Adm.enhet: Samfunnsutvikling -  
Kommunal veiledning  
plan  
Dato: 23.09.2024

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Fylkesutvalget	01.10.2024	118/24

## Høring av forslag til detaljregulering for E6 Moelv-Roterud - Ringsaker kommune Høring av forslag til detaljregulering for E6 Moelv-Roterud - Ringsaker kommune

### Fylkesutvalgets behandling av sak 118/2024 i møte den 01.10.2024:

#### Vedtak:

1. 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. Vegutbyggingen kan ikke planlegges isolert, men må inngå i et helhetlig plangrep hvor også hensyn og behov som går utover det konkrete vegprosjektet er utredet og tilstrekkelig hensyntatt. I tillegg til ny E6, planlegges også bygging av dobbeltsporet jernbane (InterCity) mellom Brumunddal og Moelv, og nytt «Mjøssykehus» i Moskogen. Framtidig bymessig utvikling i Moelv må også ses i sammenheng med dette.

2. Fylkesutvalget ber om at både Innlandet fylkeskommune, Ringsaker og Gjøvik kommuner i regionalt planforum løfter frem Mjøssykehuset sin påvirkning på trafikk tall og trafikksystemet (E-6 Moelv-Roterud) totalt sett til, selv om det foreløpig ikke er gjort en investeringsbeslutning for Mjøssykehuset. Innlandet Fylkeskommune kan påta seg å være koordinator og pådriver for dette i regionalt planforum. Dette må også sees i sammenheng med ansvaret Nye Veier har fått for utbyggingen av RV4 Mjøsbrua- Hunndalen og det forventes at også Nye Veier hensyntar dette i sin videre planlegging.

3. Fylkesutvalget fremmer innsigelse til mangelfull trafikkutredning og trafikale forhold som ikke er tilstrekkelig avklart i planforslaget. Det er behov for å utrede konsekvenser av en forbedret løsning for brutraséalternativ 1 med lengre tunnel/kulvert, med kostnadsanslag og derved mulighet for å veie samlede fordeler og ulemper for de to traséalternativene opp mot hverandre. På det nåværende stadium fremmes det innsigelse til brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet, med begrunnelse i at det vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi.

Vi ser spesielt behov for:

- a. tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveger gjennom bompengerperioden. En nærmere vurdering av konsekvenser for sidevegsnett som følge av anleggsfasen og bompengerperioden for ny E6, samt at det blir færre påkoblingspunkter mellom lokalveg og ny hovedveg. Det må gjøres helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov for samtlige trafikantgrupper på sidevegsnett som følge av E6-utbyggingen. Vi viser spesielt til mangelfull utredning av trafikale konsekvenser for sideveisnett 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.
- b. mulighet for kollektivbetjening, pendlerparkering og samkjøring må styrkes som følge av ny E6. Kollektivterminal og pendlerparkering må utredes nærmere, og det bør fortrinnsvis bygges kollektivterminal som i dag i krysset mellom rv. 4 og E6 siden behovet for økt transportkapasitet skal dekkes gjennom et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange.
- c. nærmere bearbeiding av løsninger knyttet til kollektivknutepunktet på Biri for å ivareta god lesbarhet, korte gangavstander mellom innfartsparkering og holdeplasser, kort gangavstand mellom holdeplass for lokalbuss og ekspressbuss, ventefasiliteter og god kapasitet på innfartsparkering.
- d. nærmere bearbeiding av løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru som ivaretar disse trafikantgruppens behov.
- e. sikring av nødvendig areal og gjennomførbarhet for framtidig ny adkomstveg til Mjøssykehuset og Moelv sentrum via forlengelse av Kastbakkvegen.
- f. bedre utredning av virkninger for Moelv og de berørte boligområdene i alternativ 1. Nye Veier har sagt at kulverten i alternativ 1 sikrer ferdsel mellom Moelv og Mjøsa, og at støyskjerming sikrer anbefalte støynivåer. Fylkesutvalget ønsker en vurdering av varianten med ytterligere forlengt tunnel som tiltak mot negative virkninger for de nærmeste boligområdene. Fylkesutvalget forventer også en vurdering av hvordan en forlengt tunnel kan forbedre forbindelsen mellom Moelv sentrum og Mjøsa. Fylkesutvalget etterlyser en

utredning av konsekvensene, både prissatte og ikke prissatte, av en forlengt tunnel sammenlignet med alternativ 2.

g. et oppdatert tallgrunnlag for bompenginntekter, herunder lekkasje til sidevegnettet, i tråd med oppdaterte bompengeprognoiser.

Etter en nærmere konkretisering av trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.

4. Fylkesutvalget vil motsette seg at dagens Mjøsbru med tilhørende vegforbindelser skal bli fylkesveg og forutsetter at brua fortsatt skal driftes og vedlikeholdes av staten. Dette begrunnes med at dagens Mjøsbru fortsatt vil ha en riksvegfunksjon når ny bru bygges uten et tilbud til gående, syklende og saktegående trafikk. Brua vil også utgjøre en del av beredskapen ved større hendelser på ny E6-bru, og der framtidig nytt sykehus i Moelv vil forsterke behovet. Vi ser dette som en statlig oppgave. Fylkesutvalget viser til usikkerhet knyttet til levetid for brua og behov for vedlikehold, og at overtakelse av Mjøsbrua vil påføre fylkeskommunen en stor økonomisk byrde.

5. Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden.

6. Fylkesutvalget krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Det må utføres tilstandsregistreringer for vegene før og etter anleggsperioden. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i anleggsperioden som følge av ny E6.

Innsigelsen som gjelder mangelfull trafikkutredning og behov for nærmere avklaring av trafikale forhold fremmes med bakgrunn i at Innlandet fylkeskommune har et regionalt ansvar for trafiksikkerhet, kollektivtrafikk, tilrettelegging for gåing og sykling og samordnet areal- og transportplanlegging. Innsigelsene begrunnes i mål om trafiksikkerhet, fremkommelighet, økning i sykkelandel og oppfyllelse av klima- og miljømål i Nasjonal transportplan, mål om tilrettelegging for klima- og miljøvennlige transportformer i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og vedtatt nullvekstmål for Mjøsbyen.

**Behandling:**

Mari Gjestvang (SP) ba om å få vurdert sin habilitet i saken på bakgrunn av at hun er styremedlem i Vegfinans Innlandet AS.

Vurdering vedrørende Gjestvang (SP): Vegfinans er ikke direkte part i saken, og dette gjelder en høring. Forholdet vil trolig være for fjernt og avledet til å medfører inhabilitet. Anbefaler at Gjestvang anses habil.

Gjestvang ble enstemmig vurdert som habil.

Truls Gihlemoen (FrP) fremmet på vegne av FrP slikt alternativforslag: "Punkt 2 strykes. Siste avsnitt strykes".

Johannes Christian Wahl Gran (MDG) fremmet på vegne av H, MDG og AP slikt tilleggsforslag: "2g: Et oppdatert tallgrunnlag for bompengainntekter, herunder lekkasje til sidevegsnett, i tråd med oppdaterte bompengeprognoser."

Joakim Ekseth (H) fremmet på vegne av H, MDG, PP og AP slikt tilleggsforslag: "Nytt punkt 2: Fylkesutvalget ber om at både Innlandet fylkeskommune, Ringsaker og Gjøvik kommuner i regionalt planforum løfter frem Mjøssykehuset sin påvirkning på trafikk tall og trafikksystemet (E-6 Moelv-Roterud) totalt sett til, selv om det foreløpig ikke er gjort en investeringsbeslutning for Mjøssykehuset. Innlandet Fylkeskommune kan påta seg å være koordinator og pådriver for dette i regionalt planforum."

Anne Lise Fredlund (SV) fremmet på vegne av SV slikt alternativforslag: "Alternativt 2b: Mulighet for kollektivbetjening, pendlerparkering og samkjøring må styrkes som følge av ny E6. Kollektivterminal og pendlerparkering må utredes nærmere, og det bør fortrinnsvis bygges kollektivterminal som i dag i krysset mellom rv. 4 og E6 siden behovet for økt transportkapasitet skal dekkes gjennom et effektivt kollektivtilbud og bedre tilretteleging for sykkel og gange."

Anne Lise Fredlund (SV) fremmet på vegne av SV og AP slikt tilleggsforslag: "Tillegg til 2a: Vi viser spesielt til mangelfull utredning av trafikale konsekvenser for sideveisnett på strekningen fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer langs østsiden av Mjøsa. Fagrapport trafikkutredning redegjør ikke tilstrekkelig for trafikklekkasje til fv. 213 gjennom hele bompengeperioden, rapporten tar heller ikke for seg konsekvenser i anleggsperioden."

Aud Gunhild Hove (SP) fremmet på vegne av Sp og SV slikt tilleggsforslag: "Nytt punkt 2: Dette må også sees i sammenheng med ansvaret Nye Veier har fått for utbyggingen av RV4 Mjøsbrua - Hunndalen og det forventes at også Nye Veier hensyntar dette i sin videre planlegging."

#### **Votering:**

- Forslag fremmet av Truls Gihlemon (FrP) falt med 2 stemmer (FrP) mot 13 stemmer (Ap, H, MDG, PP, Sp, SV og V).
- Forslag fremmet av Joakim Ekseth (H) ble vedtatt med 13 stemmer (Ap, H, MDG, PP, Sp, SV, V), mot 2 stemmer (FrP).
- Forslag fremmet av Aud Gunhild Hove (Sp) ble vedtatt med 13 stemmer (Ap, H, MDG, PP, Sp, SV, V), mot 2 stemmer (FrP).
- Forslag fremmet av Anne Lise Fredlund (SV) alternativt 2b ble vedtatt med 13 stemmer (Ap, H, MDG, PP, Sp, SV, V), mot 2 stemmer (FrP).
- Fylkeskommunedirektørens innstilling 2b falt mot 15 stemmer.
- Forslag fremmet av Johannes Christian Wahl Gran (MDG) ble vedtatt med 13 stemmer (Ap, H, MDG, PP, Sp, SV, V), mot 2 stemmer (FrP).
- Fylkeskommunedirektørens innstilling minus punkt 2b ble vedtatt med 13 stemmer (Ap, H, MDG, PP, Sp, SV, V), mot 2 stemmer (FrP).
- Forslag fremmet av Anne Lise Fredlund (SV) tillegg til punkt 2a ble vedtatt med 13 stemmer (Ap, H, MDG, PP, Sp, SV, V), mot 2 stemmer (FrP).

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

1. 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. Vegutbyggingen kan ikke planlegges isolert, men må inngå i et helhetlig plangrep hvor også hensyn og behov som går utover det konkrete vegprosjektet er utredet og tilstrekkelig hensyntatt. I tillegg til ny E6, planlegges også bygging av dobbeltsporet jernbane (InterCity) mellom Brumunddal og Moelv, og nytt «Mjøssykehus» i Moskogen. Framtidig bymessig utvikling i Moelv må også ses i sammenheng med dette.
2. Fylkesutvalget fremmer innsigelse til mangelfull trafikkutredning og trafikale forhold som ikke er tilstrekkelig avklart i planforslaget. Det er behov for å utrede konsekvenser av en forbedret løsning for brutraséalternativ 1 med lengre tunnel/kulvert, med kostnadsanslag og derved mulighet for å veie samlede fordeler og ulemper for de to traséalternativene opp mot hverandre. På det nåværende stadium fremmes det innsigelse til brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet, med begrunnelse i at det vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi.

Vi ser spesielt behov for:

- a. tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveger gjennom bompengerperioden. En nærmere vurdering av konsekvenser for sidevegsnettets som følge av anleggsfasen og bompengerperioden for ny E6, samt at det blir færre påkoblingspunkter mellom lokalveg og ny hovedveg. Det må gjøres helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov for samtlige trafikantgrupper på sidevegsnettets som følge av E6-utbyggingen.
- b. en nærmere vurdering av mulighet for å legge kollektivfunksjoner til koblingspunktet mellom ny E6 og rv. 4, som f.eks. parkering for samkjøring.
- c. nærmere bearbeiding av løsninger knyttet til kollektivknutepunktet på Biri for å ivareta god lesbarhet, korte gangavstander mellom innfartsparkering og holdeplasser, kort gangavstand mellom holdeplass for lokalbuss og ekspressbuss, ventefasiliteter og god kapasitet på innfartsparkering.
- d. nærmere bearbeiding av løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru som ivaretar disse trafikantgruppens behov.
- e. sikring av nødvendig areal og gjennomførbarhet for framtidig ny adkomstveg til Mjøssykehuset og Moelv sentrum via forlengelse av Kastbakkvegen.
- f. Bedre utredning av virkninger for Moelv og de berørte boligområdene i alternativ 1. Nye Veier har sagt at kulverten i alternativ 1 sikrer ferdsel mellom Moelv og Mjøsa, og at støyskjerming sikrer anbefalte støynivåer. Fylkesutvalget ønsker en vurdering av varianten med ytterligere forlenget tunnel som tiltak mot negative virkninger for de nærmeste boligområdene. Fylkesutvalget forventer også en vurdering av hvordan en forlenget tunnel kan forbedre forbindelsen mellom Moelv sentrum og Mjøsa. Fylkesutvalget etterlyser en utredning av konsekvensene, både prissatte og ikke prissatte, av en forlenget tunnel sammenlignet med alternativ 2.

Etter en nærmere konkretisering av trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.

3. Fylkesutvalget vil motsette seg at dagens Mjøsbru med tilhørende vegforbindelser skal bli fylkesveg og forutsetter at brua fortsatt skal driftes og vedlikeholdes av staten. Dette begrunnes med at dagens Mjøsbru fortsatt vil ha en riksvegfunksjon når ny bru bygges uten et tilbud til gående, syklende og saktegående trafikk. Brua vil også utgjøre en del av beredskapen ved større hendelser på ny E6-bru, og der framtidig nytt sykehus i Moelv vil forsterke behovet. Vi ser dette som en statlig oppgave. Fylkesutvalget viser til usikkerhet knyttet til levetid for brua og behov for vedlikehold, og at overtakelse av Mjøsbrua vil påføre fylkeskommunen en stor økonomisk byrde.
4. Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden.
5. Fylkesutvalget krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Det må utføres tilstandsregistreringer for vegene før og etter anleggsperioden. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettets i anleggsperioden som følge av ny E6.

Innsigelsen som gjelder mangelfull trafikkutredning og behov for nærmere avklaring av trafikale forhold fremmes med bakgrunn i at Innlandet fylkeskommune har et regionalt ansvar for trafiksikkerhet, kollektivtrafikk, tilrettelegging for gåing og sykling og samordnet areal- og transportplanlegging. Innsigelsene begrunnes i mål om trafiksikkerhet, fremkommelighet, økning i sykkelandel og oppfyllelse av klima- og miljømål i Nasjonal transportplan, mål om tilrettelegging for klima- og miljøvennlige transportformer i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og vedtatt nullvekstmål for Mjøsbyen.

Tron Bamrud  
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg

- 1 Fagnotat samferdsel
- 2 Utlekking av detaljreguleringsplan til høring og offentlig ettersyn – Ringsaker kommune 2019060936 – Reguleringsplan for E6 Moelv – Roterud.pdf
- 3 Innsigelse fra Statens vegvesen (Ringsaker).pdf
- 4 Innsigelse fra Statsforvalteren i Innlandet.pdf
- 5 Statlige innsigelser ved høring - reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud.pdf
- 6 Presentasjon Gjøvik kommune
- 7 Presentasjon Innlandet fylkeskommune
- 8 Presentasjon Ringsaker kommune

Vedlegg:

1. Høring av forslag til detaljregulering for E6 Moelv-Roterud – Ringsaker kommune
2. Fagnotat samferdsel – reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud
3. [Kartinnsyn](#)

Forslaget til detaljreguleringsplan er tilgjengelig på Nye Veiers hjemmeside via linken: <https://e6mr.no/>

## Bakgrunn:

Ringsaker og Gjøvik kommuner vedtok kommunedelplan for firefelts E6 mellom Moelv og Roterud i 2015. Den opprinnelig foreslåtte traséen ble flyttet bort fra et sjeldent gravfelt med høy nasjonal verdi, etter mekling med Riksantikvaren. Kommunedelplanen viste firefelts veg inkl. gang- og sykkelveg i trasé over Mjøsa. En betingelse i vedtaket var at eksisterende bru skulle rives. Trassen i Ringsaker var et resultat etter innsigelse og mekling, hvor det nasjonalt verdifulle gravfeltet ved Møkkvika ble sikret.

Da staten etablerte Nye Veier AS (NV) i 2016, fikk de ansvar for å planlegge og bygge ny Mjøsbru basert på kommunedelplanen. For å redusere kostnader, gikk Nye Veier bort fra vedtatt trasé, og startet opp reguleringsprosess for to nye, alternative traséer. Det forutsettes nå at eksisterende bru blir stående, og benyttes til gange, sykling og saktegående trafikk. Nye Veier AS fremmer nå forslag til detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for ny firefelts vei - E6 mellom Moelv og Roterud. Fylkeskommunen har forslaget på høring, med frist for uttalelse 03.10.2024.

Ifølge Nye veiers nyttekostnadsanalyse er investeringskostnadene kr 5,56 mrd. for alternativ 1 og kr 5,84 mrd. for alternativ 2.

## Saksutredning - beskrivelse av planforslaget, med alternativer

Strekningen er ca. 11 km lang. Området består av Moelv by i øst, med boligbebyggelse, båthavn friluftsområder. På vestsiden av Mjøsa preges området av spredt bebyggelse, jordbruksområder og infrastruktur. Den nordlige delen av planområdet er preget av storskala jordbrukslandskap, med storgårder med en fremtredende terrengplassering.

Det planlegges fire felts motorvei med fartsgrense 100 km/t, som inkluderer ny bru over Mjøsa. Planforslaget fremmes i to alternativer: alternativ 1 og alternativ 2. Det er utarbeidet egne plankart og reguleringsbestemmelser for hver av kommunene, og for hvert av alternativene.



**Alternativ 1** starter etter Moelvkrysset og følger dagens E6 gjennom Moelv. Ny Mjøsbru ligger sør for eksisterende Mjøsbru. Moelvtunnelen (lengde, ca. 200 m) foreslås erstattet med en smalere gangforbindelse over vegen. Kastbakkvegen med tilliggende gang- og sykkelveg krysser under ny E6 i kulvert sør for Moelv- renseanlegget, føres nordover parallelt med ny E6, og videre inn på dagens Mjøsbru. Fra renseanlegget og nordover reguleres vegen kun som gang- og sykkelveg, samt vei for saktegående trafikk som moped og traktor. Vegen skal i framtiden kunne endre funksjon til adkomstveg for nytt Mjøspsykehus. Ut over dette har Nye Veier ikke tatt hensyn til Mjøspsykehus i Moskogen da det ikke foreligger godkjent lånesøknad eller vedtatt reguleringsplan for sykehuset. Videre etableres det ny gang- og sykkelbru over Moelva, og Moelv småbåthavn får adkomstvei fra Kastbakkvegen forbi renseanlegget.

**Alternativ 2** følger eksisterende E6 fra Moelvkrysset, på bru over Kastbakkvegen og videre mot Møkkvika på fylling ut i Mjøsa. Ved Møkkvika er traseen lagt gjennom et gravfelt med høy nasjonal verdi. Kastbakkvegen med tilhørende gang- og sykkelveg krysser i kulvert under ny E6 og gir adkomst til renseanlegget og småbåthavna. I samme område etableres det T-kryss med Kastbakkvegen og Marisagvegen. Fra krysset fortsetter Kastbakkvegen på dagens E6 som gang- og sykkelveg / saktegående kjøretøy, og videre inn på eksisterende Mjøsbru. På samme måte som i alternativ 1 skal vegen kunne omgjøres til adkomst for nytt sykehus i Moskogen. Nye Veier har ikke tatt hensyn til Mjøspsykehus i Moskogen ut over

dette. Videre vil Pilegrimsleden gå i samme trase som i dag ved Møkkvika, og krysser under E6. Det etableres turstier fram til gravrøysene, på begge sider av motorvegen.

### Nye Veiers anbefaling

Nye Veier anbefaler alternativ 2 (søndre alternativ), utfra at den samfunnsøkonomiske analysen viser høyere netto nytte enn alternativ 1. Kjøreavstanden Hamar - Gjøvik blir 1,9 km kortere, og avstanden Lillehammer- Moelv blir 0,5 km lengre med det søndre brualternativet. I konsekvensanalysen kommer alternativ 1 (nordre alternativ) best ut når det gjelder samlet vurdering av «ikke prissatte» tema, som er landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser.

### **Fylkeskommunedirektørens vurdering:**

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. Vegutbyggingen kan ikke planlegges isolert, men må inngå i et helhetlig plangrep hvor også hensyn og behov som går utover det konkrete vegprosjektet er utredet og tilstrekkelig hensyntatt. De store pågående planprosessene som pågår i Moelv, må ses i sammenheng for å sikre optimal samfunnsnytte og redusere negative konsekvenser for regionen. I tillegg til ny E6, planlegges også bygging av dobbeltsporet jernbane (InterCity) mellom Brumunddal og Moelv, og nytt «Mjøspsykehus» i Moskogen. Framtidig bymessig utvikling i Moelv må også ses i sammenheng med dette.

### Samferdsel

*Vi viser til vedlagt samferdselsfaglig notat som utdypning til saksframlegget.*

*Anleggsfasen:* Det er gitt en god beskrivelse av hvordan de ulike fasene i anleggsperioden vil gjennomføres og hvilke behov for omkjøring dette gir i anleggsperioden for de to linjealternativene. Det vi savner er en nærmere vurdering av hvordan anleggsarbeidet vil kunne påvirke trafikkstrømmene i vegnettet, samt risikovurderinger rundt dette. Bilister kan velge å kjøre alternative veger dersom trafikken på E6 vil gå betydelig saktere, på grunn av f.eks. rundkjøringer, anleggstrafikk, dårlig dekke ol. Det er i dag enkelt å velge fv. 213 eller fv. 2538, som i utgangspunktet ikke har særlig lengre reisetid enn E6. Det vil antatt være for sent å vurdere tiltak når anleggsarbeidet er i gang, og vi forventer at konsekvenser og mulige avbøtende tiltak må vurderes nå i planfasen. Vi etterspør en analyse av trafikkstrømmer basert på redusert gjennomsnittshastighet på E6 i anleggsfasen. Kapasitet gjennom Moelv sentrum og i Bankenkrysset i Lillehammer bør vurderes spesielt.

Fylkeskommunedirektøren forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, saktegående trafikk og kollektivtrafikk blir ivaretatt i anleggsperioden. Vi savner en beskrivelse av hvordan kollektivknutepunktfunksjoner skal avvikles i anleggsfasen. Vi forutsetter at det utføres tilstandsregistrering av berørte fylkesveger før og etter anleggsperioden og at utbygger dekker kostander ved skade på fylkesveger som følge av anleggsarbeidet.

*Bompengerperioden:* Fylkeskommunedirektøren er tilfreds med at det er lagt frem trafikkberegninger for sideveger i bompengerperioden ved ferdig utbygd E6 på hele strekningen fra Øyer til Moelv. Det er omtalt kort i trafikkutredningen at det blir ubetydelig påvirkning på trafikkmengden på sidevegsnettet i bompengerperioden. Det er bl.a. vist til at mange reisemål i Moelv og Lillehammer ligger gunstig plassert i forhold til fv. 213, som et godt alternativ til E6, og at en stor del av trafikken mellom de to byene allerede bruker fv. 213 i dag. For fv. 2538 blir det størst trafikkøkning mellom Biri og Vingrom ved utbygging av parsellen Roterud-Øyer og noe mindre vekst ved full utbygging til Moelv. Fylkesveg 2538 sør

for Biri (Eriksrudvegen) er ventet å få en betydelig nedgang i trafikken med bygging av ny E6 Moelv-Roterud.

Fylkeskommunedirektøren savner en drøftingsdel med betraktninger rundt sårbarhet i vegnettet når det gjelder trafiksikkerhet, framkommelighet og beredskapshensyn. Også en mindre trafikkøkning kan gi utfordringer i vegnettet dersom kapasitetsgrensen er nær. For fv. 213 er det i dag utfordringer med trafikkavvikling gjennom Moelv sentrum, Brøttumsbakkene og Bankenkrysset i Lillehammer. Vi savner en vurdering av usikkerhet i trafikkmodellen. Erfaringer fra tidligere utbyggingsprosjekter har vist at man flere ganger har undervurdert avvisningseffekten av bompengeneinnkreving, og som har medført behov for avbøtende tiltak. Vi har en bekymring for at det kan være for sent å vurdere trafikale tiltak på sidevegsnettet i etterkant av at det er åpnet for trafikk på ny E6. Det er viktig for fylkeskommunen som vegeier å ha forutsigbarhet om konsekvenser for vegnettet for at vi skal kunne gi vår tilslutning til utbyggingsplanene. Det vises spesielt til nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken i Nasjonal transportplan, og vektlegger at det de ulike trafikantgruppene må sikres ved mulig økt ulykkesrisiko i sidevegnettet.

*Gjennomgående tilbud for syklende og gående:* I trafikkutredningen er noen behov for syklende og gående omtalt, men vi kan ikke se at riksvegtilbudet langs E6 er helhetlig beskrevet og løst gjennom hele planområdet fra Moelv til Roterud. Pilegrimsruta er definert langs fv. 213 og andre lokalveger mellom Moelv og Lillehammer. Sykkelruta Mjøstråkk er lagt til både fv. 213 og fv. 2538. Begge disse fylkevegene er også skoleveg på delstrekninger. Skoleveger prioriteres høyt med hensyn til fysiske separate løsninger og trafiksikkerhet. Fylkeskommunedirektøren kan ikke se at dette er tilstrekkelig omtalt eller vurdert i plangrunnlaget.

*Nullvekstmålet for personbiltrafikk i Mjøsbyen – tilrettelegging for kollektivtransport:* Gjennom Mjøsbyensamarbeidet har Innlandet fylkeskommune og alle kommunene i Mjøsområdet per 2023 gitt sin politiske tilslutning til nullvekstmålet for personbiltrafikk. Dette innebærer at veksten i persontransporten skal skje med kollektivtrafikk, sykling og gange. Nullvekstmålet gjelder for hele avtaleområdet med alle deltakende kommuner, men det er i byene, reisende mellom byer og tettsteder og fritidsreiser at innsatsen og måloppnåelse vurderes. Vi legger til grunn at det skal planlegges for framtidens kollektivtilbud, minst 20 år fram i tid.

*Regionale ekspressbussruter:* Dagpendlere er en viktig målgruppe og for disse passasjerene er det viktig å oppnå rask framkommelighet for ekspressbuss mellom byene for å kunne konkurrere med privatbilen. Dette gjelder spesielt rutene Gjøvik-Hamar og Gjøvik-Lillehammer. Økt reisetidsforskjell mellom E6 og fylkesveger, samt ny kryssløsning ved Mjøsbrua, gjør det aktuelt å kjøre en større del av busstrafikken enn i dag på E6. Det er i dag et gunstig kollektivknutepunkt ved Mjøsterminalen vest for dagens Mjøsbru. Knutepunktet blir ikke videreført, men det er planlagt for kollektivknutepunkt på Biri med busstopp for ekspressbuss på E6-ramper, noe som gir effektiv på- og avstigning. Det er ikke identifisert reisestrømmer av betydning som er avhengig av at det etableres terminal i krysset på vestsiden av ny Mjøsbru. Det er vesentlig at busstopp for ekspressbuss plasseres slik at man unngår lange omkjøringer på ruta, noe som gjør at reisen oppfattes som lite rasjonell.

Dårligere mulighet for omstigning mellom busser kan til dels kompenseres med et bedre rutetilbud, og hyppighet på bussruter er vel så viktig for et framtidsrettet kollektivtilbud. Nye motorveier forkorter reisetidene, og omstigning på denne typen reiser anbefales i utgangspunktet ikke. Vi vektlegger raske ekspressruter mellom byene med god regularitet som av størst betydning for et attraktivt busstilbud.

I Moelv sentrum er det i dag kapasitetsutfordringer i Storgata som gjør at busser står i kø her i rushtiden, og har vanskelig for å holde ruta. Det er behov for en ny og mer effektiv adkomst inn til Moelv stasjon for å sikre god framkommelighet for buss. Dette behovet vil forsterkes ved etablering av Mjøssykehuset. Det er sett på mulig flytting av bussterminalen til vestsiden av jernbanen, som vil gi noe raskere forbindelse. Det er også skissert en mulig ny adkomst fra E6 til Moelv sentrum ved en forlengelse av Kastbakkvegen. Se omtale lengre nede.

*Lokalbusstruter og overgangsmuligheter:* Ved flytting av kollektivknutepunktet fra Mjøsterminalen til Biri forutsettes det ruteendringer. For reisende fra Vingrom og Biristrand vil Biri være et egnet knutepunkt. For beboere langs Eriksrudvegen blir det lengre å reise til kollektivknutepunktet på Biri for overgang til ekspressbuss. Et lokalbusstilbud som følger lokalveien langs Eriksrudvegen og rv. 4 betjene lokalmarkedet sør for Mjøsbrua, herunder Smedmoen. Å opprettholde en påkobling av fylkesvegen i kryssløsningen mellom E6 og rv. 4 ville gitt større fleksibilitet i planlegging av busstilbudet.

*Kollektivknutepunkt:* Planlagt kollektivknutepunkt på Biri vil gi effektiv på- og avstigning på ekspressbuss med holdeplasser på E6-rampene og vurderes som et gunstig sted for innfartsparkering. Fylkeskommunedirektøren ser behov for nærmere bearbeiding av knutepunktet, og at eventuelle behov for midlertidig løsning for kollektivknutepunkt i anleggsfasen gjøres rede for. Parkering med tanke på samkjøring har en mer gunstig plassering ved Mjøsterminalen i dag (plassert der to hovedveger møtes).

*Framtidig adkomst fra E6 til Moelv stasjon og Mjøssykehuset:* Det er som nevnt allerede i dag behov for en bedre adkomst til Moelv stasjon, ved kapasitetsutfordring på fv. 213 gjennom Moelv sentrum, og som vil forsterkes ved etablering av Mjøssykehuset i Moskogen. I begge linjealternativene for ny E6 er en forlengelse av Kastbakkvegen koblet sammen med dagens Mjøsbru for å utgjøre et riksvegtilbud for syklende, gående og saktegående trafikk. På sikt er det tenkt at vegen kan gjøres om til ny hovedadkomst til Moelv, med en forlengelse nordover mot Moskogen. Med ny vegforbindelse kan både stasjonen og sykehuset betjenes langs samme kollektivtrasé.

Fylkeskommunedirektøren forutsetter at E6-planen avklarer arealbehov og gjennomførbarhet for framtidig adkomst fra E6 til Mjøssykehuset. Det må planlegges for en adkomstveg som har tilstrekkelig dimensjonering (vegbredde og størrelse på kulverter og bro over Moelva) for personbiltrafikk, busstrafikk og ambulanser. Av beredskapshensyn må adkomstvegen være sikret mot 200-årsflom, eller at det kan dokumenteres at det finnes tilfredsstillende omkjøringsmuligheter. Fylkeskommunedirektørens vurdering er at forhold knyttet til framtidig vegsituasjon i Moelv ikke er tilstrekkelig avklart og må utredes mer inngående. Det må forutsettes en rasjonell utbygging og samordning av de statlige planprosjektene, slik at infrastruktur kan benyttes lenge med lite behov for ombygging.

*Vurdering opp mot nullvekstmålet for Mjøsbyen:* Innlandet fylkeskommune og kommunene i Mjøsregionen har som nevnt sluttet seg til nullvekstmålet. Hvordan transportarbeidet mellom Mjøsbyene tilrettelegges for framtiden vil ha stor betydning for måloppnåelse. Dette gjelder både med dagens bo- og arbeidsmarked og ved etablering av nytt Mjøssykehus i Moelv. Infrastruktur er avgjørende for hvilke mobilitetstilbud som finnes, og med hvilken kvalitet. Det igjen påvirker hvordan vi velger å reise. For å skape et attraktivt busstilbud, er det viktig med gode holdeplasser og knutepunkter, og god framkommelighet for bussen. Kommer bilen raskt frem, og det er enkelt å finne parkering, velges andre transportmåter ofte bort.

I trafikkutredningen er det gjort rede for vurdering av bussløsninger og muligheter i fremtidens kollektivsystem. Hvordan E6-prosjektet påvirker mulighet for endring i

reisemiddelvalg i Mjøsområdet synes likevel lite vektlagt og vi er usikre på om løsningene bygger opp om de regionale ambisjonene for Mjøsbyen. Fylkeskommunedirektøren ser spesielt behov for en nærmere vurdering av kollektivfunksjoner i kryssområdet mellom E6 og rv. 4, utforming av kollektivknutepunktet på Biri og sikring av framtidig adkomst til Moelv stasjon og planlagt Mjøspsykehus.

#### *Forhold knyttet til dagens Mjøsbru*

##### *Tilrettelegging av dagens Mjøsbru for syklende, gående og saktegående trafikk:*

Planforslaget legger opp til at brua skal benyttes av gående, syklende og saktegående trafikk som moped og traktor. Brua skal skiltes for gjennomkjøring forbudt for vanlig trafikk. Fortauet på eksisterende bru skal benyttes av gående. Syklende skal benytte sørgående kjørefelt til sykkelfelt, og nordgående kjørefelt benyttes av saktegående trafikk.

Fylkeskommunedirektøren vil uttrykke en skepsis til en løsning for syklende i kombinasjon med større kjøretøy som traktorer. Forventningene er at utforming av brua må avklares før reguleringsplanen vedtas.

*Om framtidig eierskap og levetidsvurderinger for dagens Mjøsbru:* En strekning av dagens E6 fra Marisagvegen i Ringsaker via dagens Mjøsbru og fram til Sandvoll i Gjøvik er foreslått omklassifisert til fylkesveg. Fylkeskommunedirektøren vil signalisere en klar forventning om at dagens Mjøsbru skal forbli i statlig eie. Kommunedelplan for E6 forutsatte at dagens Mjøsbru skulle rives og all trafikk skulle planlegges på ny bru (med seks felt). Planforslaget legger opp til ny bru med fire felt for personbiltrafikk og at dagens Mjøsbru skal bestå og benyttes som riksvegtilbud for syklende, gående og saktegående trafikk. Det skal stenges for vanlig biltrafikk. Brua er omtalt å kunne utgjøre en del av *beredskapen* ved større hendelser på ny E6-bru, med tanke på omkjøringsbehov og fremkommelighet for utrykningskjøretøy. Framtidig nytt sykehus i Moelv vil forsterke dette behovet. Fylkeskommunedirektøren vurderer planlagt bruk av dagens bru til å være et klart statlig ansvar. Mjøsbrua er en stor konstruksjon med usikker levetid og det ligger antatt store framtidige kostnader i form av utbedringsbehov.

*Samfunnssikkerhet og beredskap i driftsfasen:* Fylkeskommunedirektøren forutsetter at omkjøringsbehov for ny E6 i størst mulig grad vil løses ved å kanalisere firefelts trafikk over på to kjørefelt. Veganlegget må utformes slik at det er enkelt å lede om trafikken på denne måten. Bruer og tunneler vurderes som de to elementene med størst risiko for fremkommelighetsbrudd eller redusert fremkommelighet. For å enkelt kunne omdirigere trafikk fra fire til to kjørefelt på ny E6-bru kreves det gode løsninger (bla. lys og skilting). Dette gjelder også nødvendig tilrettelegging for kryssing av kjørebane i hver ende av brua. Begge deler tilrettelagt for styring fra VTS. I unntakssituasjoner som skjer sjelden, der samtlige felt på ny E6 er stengt, vil dagens Mjøsbru kunne utgjøre en beredskapsveg.

*Døgnhvileplass og ladestasjon for tungbiler:* Fylkeskommunedirektøren mener det er bra at Nye Veier vil tilrettelegge for framtidig ladestasjon for tungbiler på døgnhvileplassen på Biri. Denne døgnhvileplassen vil inngå i et godt og effektivt nettverk med døgnhvileplasser og lademuligheter for lastebiler langs E6 mellom Minnesund og Dombås. Fylkeskommunedirektøren er kritisk til at kapasiteten på døgnhvileplassen blir redusert som følge av ombygging av krysset. Veksten i trafikken tilsier snarere tvert imot at kapasiteten burde økes fra dagens 30 plasser til kanskje opp mot 40-45 plasser. I tillegg må det settes av areal til inn- og utkjøring, samt manøvreringsarealer. Det bør derfor som et minimum være et krav om at dagens plasser opprettholdes, men aller helst økes. Fylkeskommunedirektøren

forutsetter at Nye Veier sørger for at nødvendige fasiliteter med dusj, toalett og belysning blir bygd ut i forbindelse med døgnhvileplassen.

### Kulturminner

Kulturminnene er viktige kilder, og ofte de eneste kildene, til kunnskap om de som har levd her før oss. De er ressurser for opplevelser og bruk, både nå og i framtida. Med regionreformen i 2020 har fylkeskommunen fått et enda større ansvar for våre automatisk fredete kulturminner og kulturmiljøer.

Både i FNs bærekraftsmål, Faro konvensjonen, Stortingsmelding nr. 16. Nye mål i kulturmiljøpolitikken — Engasjement, bærekraft og mangfold, i Europeisk konvensjon om vern av den arkeologiske kulturarv og i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 fremheves viktigheten av å ta vare på fellesskapets kulturarv som en ressurs for samfunnet.

Til tross for dette frigis det et stort antall automatisk fredete kulturminner hvert år i Innlandet fylke. I forbindelse med store og viktige samferdselstiltak, som jernbane og E6, vil samfunnsnyttene være svært tungt i vurderingene av om kulturminner skal tas vare på eller ikke. Det er frigitt flere viktige, automatisk fredete kulturminner, også gravminner, for at E6 skulle kunne bygges ut slik den er i dag. Gravfeltet ved Brennerivika i Moelv skiller seg imidlertid klart ut fra kulturminner som tidligere er frigitt for utbygging av E6.

I Innlandet fylke har vi få faste kulturminner fra bronsealder og enda færre gravminner fra denne perioden. Gravfeltet ved Brennerivika er ikke bare svært sjeldent i Innlandet fylke, men også i Innlands-Norge. Gravrøysene fra bronsealder er normalt forbundet med kysten. Langs Mjøsa ligger røysene stort sett enkeltvis, hvilket gjør gravfeltet ved Brennerivika spesielt, fordi det her er samlet 6 gravminner på markerte bergnabber i et stort gravfelt rett sør for utløpet av Moelva. I tillegg er det 4-7 mindre røysene i tilknytning til de store, samt en boplass/aktivitetsområde fra slutten av steinalder eller tidlig bronsealder.

Gravrøysene er ikke undersøkt og vi kan derfor ikke vite sikkert at de er fra bronsealder, men både beliggenheten og det at de er tørre røysene peker samlet mot en datering til bronsealder. Denne sannsynlige dateringen ble styrket i forbindelse med kulturminneregistreringen i 2023, hvor et kulturlag like ved en av røysene ble datert til tidlig bronsealder.

For å forstå verdien av kulturminnene må de settes inn i en kulturhistorisk sammenheng:

På slutten av 2000-tallet f.Kr. skjedde det store og endringer i de norske steinalderssamfunnene. Samtidig med at langhus og monumentale gravhauger dukker opp i store deler av landet, erstattet nye teknologier og råstoffer gamle håndverkstradisjoner. En av årsakene kan være innflytelsen fra det innvandrede folket som vi i dag kaller klokkebegerkulturen. Det var trolig folk med bakgrunn i denne kulturen som spredte det indoeuropeiske språket, kunnskapen om gull, kobbermalmer, gruvedrift og metallhåndverk til Nord-Europa. Om det er etterkommerne av folk fra klokkebegerkulturen eller om det er de som bodde her fra før, og som ble sterkt påvirket av de nye skikkene, som anla gravmonumentene ved Brennerivika, kan vi ikke vite sikkert.

I 2014 mente administrasjonen i Hedmark fylkeskommune at det var nødvendig å fremme innsigelse til en foreslått sørlig trasé for E6 Mjøsbrua. Dette fordi en E6 som passerte gjennom gravfeltet fra bronsealder, sør for Brennerivika i Moelv, vil ødelegge opplevelsen av gravfeltet og landskapet det ligger i. Saken ble den gang videresendt til Riksantikvaren som fremmet innsigelse til planforslaget, til tross for at ingen av gravminnene ble direkte ødelagt

av traseen. Riksantikvaren begrunnet innsigelsen med at den foreslåtte traseen passerte gjennom et gravfelt av høy nasjonal verdi.

Nå, 10 år senere, foreligger det et nytt planforslag hvor et alternativ passerer gjennom det samme gravfeltet. Det nye forslaget til trasé er verre for gravfeltet enn det alternativet Statens vegvesen ikke fikk gjennomslag for i 2014. Det er verre fordi traseen blir lagt på et tydelig utstikkende nes, som er det mest karakteristiske landskapselement i gravfeltet, med de to mest markante gravrøysene. Annen veggrunn er regulert helt inntil sikringssonen til gravene og den planlagte fyllingen utover i Mjøsa bidrar også til å ødelegge landskapet som røysene ble bygd i.

Med bakgrunn i redegjørelsen over foreslås det at Fylkesutvalget fremmer innsigelse til brutrasé alternativ 2, det sørlige alternativet, fordi det vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med høy nasjonal verdi.

Saker hvor fylkeskommunedirektørens fagpersoner foreslår å fremme innsigelse, men en slik innsigelse ikke blir vedtatt politisk, skal oversendes Riksantikvaren for behandling og mulighet for å fremme innsigelse.

Sentralt for vår vurdering av de to alternative brutraseene er det fagrapport for kulturarv (Cowi) omtaler som kulturmiljø 3 - Brennerivika og Mo. Det viktigste elementet i dette kulturmiljøet er gravfeltet, som førte til innsigelse mot Statens vegvesens planforslag i 2014, og som igjen resulterte i traseen som ble vedtatt i gjeldende kommunedelplan.

Rapporten gir dette kulturmiljøet «stor verdi», opp mot grensa til «svært stor verdi». Det er mulig at det kan sies å være i tråd med Riksantikvarens tidligere uttalelse om at dette gravfeltet har høy nasjonal verdi. I rapporten beskrives kulturmiljøet slik:

«Selv med den sentrale beliggenheten ved Moelv ligger gravfeltet i stor grad uforstyrret av nyere inngrep. Gravrøysen av den typen som ligger her er normalt å finne ved kysten og er svært sjeldne i innlandet. De er viktige kulturminner når de ligger enkeltvis, og når de ligger samlet i felt styrker det verdien ytterligere.

Ved Sanda badeplass ligger det ett tjærebrenningsanlegg og ett kullfremstillingsanlegg.

De automatisk fredete kulturminnene spenner i tid over et langt tidsrom; trolig fra bronsealder til yngre jernalder.

Pilegrimsleden er et nasjonalt kulturminne, men har ikke formell vernestatus. Denne delen av leden er også av nyere opprinnelse, men inneholder en viktig kontinuitet i forbindelseslinjen mellom Oslo og Nidaros.

Samlet innehar kulturmiljøet stor grad av autentisitet som gir identitet og viktig symbolverdi for lokalsamfunnet. Kulturminnene representerer lang kontinuitet og stor tidsdybde, og er vurdert å ha stor kunnskapsverdi. Området fremstår som urørt, noe som også gir stor opplevelsesverdi. At gravfeltet ligger i et friluftsområde og i tilknytning til Pilegrimsleden øker bruksverdien. Kulturmiljøet er vurdert til å ha nasjonal betydning.»

Vi er enige i rapportens vurdering om at kulturmiljøet blir «sterkt forringet» av alternativ 2/det sørlige alternativet, og at konsekvensen for kulturmiljøet er «alvorlig miljøskade». Fordi dette kulturmiljøet (gravfeltet) har betydelig nasjonal verdi, er vi ikke enige i at alternativ 2 får en «middels» negativ konsekvens for kulturarven. Vi mener at alternativ 2 får en stor negativ konsekvens.

Landskapsbilde


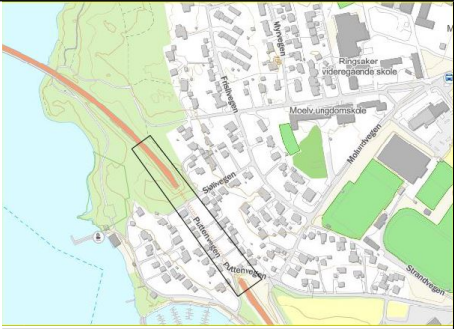

Anlegget vil ha store dimensjoner. Mjøsas store vannspeil skaper utsyn og gir fjernvirkninger i landskapet. Alternativ 1 vil ligge tett opp til dagens bru, og skape en «tvillingbru» som gir liten endring i landskapsbildet.

Alternativ 2 vil medføre et nytt og stort inngrep i landskapsbildet, som medfører alvorlig miljøskade. Brua vil dele landskapsrommet opp, og bryte med landskapsbildets karakter, som i dag er helhetlig med natur- og kulturlandskap som rammer inn Mjøsas vannspeil. Ved starten av brua, vill det karakteristiske neset bli endret til en lang og bred fylling utover i Mjøsa. Skibladnerbrygga og det gamle bryggemiljøet vil bli sperret inne med bru på begge sider gjennom alternativ 2. Landskapsanalysen sier at alternativ 2 vil gi stor negativ konsekvens for landskapsbildet. Fylkeskommunedirektøren stiller seg bak denne vurderingen.

### Framtidig byutvikling i Moelv

Byens utviklingsmuligheter mot Mjøsa blir viktig i framtiden. Det pågår en fortetting og bymessig utvikling i Moelv, som forventes å øke ytterligere ved etablering av nytt «Mjøspsykehus» i Moskogen. Alternativ 2 kommer best ut med hensyn til dette, fordi traséen for motorvegen legges om sør for Brennerivika og resterende veg mot dagens Mjøsbru ev. omklassifiseres.

I alternativ 1 foreslås det å erstatte Moelvtunnelen med en smal overgang, noe som øker barrierevirkningen og nærføringen til bebyggelsen i svært stor grad. Formen på terrenget tilsier imidlertid at tunnelen (kulverten) kan etableres vesentlig lenger enn dagens tunnel, og dermed skape en bred direkte kontakt mellom byen og vannet, og redusere støy- og luftforurensning. Vi har merket oss at kommunen stiller krav om at tunnelen i alternativ 1 må opprettholde dagens lengde på 200 meter. Fylkeskommunedirektøren mener dessuten at varianten med ytterligere forlenget tunnel bør utredes som del av planforslaget.

		
<p>Dagens situasjon (bilde fra InnlandsGIS). Bebyggelsen ligger 10 meter høyere enn vegen. Vegen ligger i en dyp skjæring i området mellom tunnelen og brua.</p>	<p>Dagens Moelvtunnel er 200 meter lang. Terrenget tilsier at tunnelen (kulverten) kan forlenges til ca. 300 meters lengde (merket område), noe som vil redusere nærføring og barriereeffekt vesentlig.</p>	<p>Planforslaget: Moelvtunnelen erstattes med en smal overgang i alternativ 1. Vegen ligger åpent, med nærføring til bebyggelse, og barriere-effekt som begrenser byens utviklingsmuligheter mot vannet.</p>

### Friluftsliv

Mjøsa, med stranda, er det definerende landskapselementet. Både vannområdet og strandlinjen vest for Moelv er registrerte som svært viktige friluftsområder, som blir berørt av vegutbyggingen med nærføring og støyforurensning. Fylkeskommunedirektøren merker seg at kommunen vil gjøre endringer i planforslaget, som bedre ivaretar skjermingen av

friluftsområdene. Fylkeskommunedirektøren slutter seg til kommunens endringer for bedre støyskjerming på Mjøsbrua og langs friområdene samt krav om utomhusplan som viser hvordan Møkkvika skal bevares som badeplass.

### Klimagassutslipp

Reguleringsplan-alternativene har redusert klimagassutslippene fra prosjektet betydelig ved å gjenbruke eksisterende bru, redusere bruken av betong og stål, ved å gjenbruke masser og å redusere behovet for massetransport. Ved å gjenbruke eksisterende vei og ved å redusere veibredden er det også tatt vesentlige grep for å redusere prosjektets totale beslag av arealer. Over prosjektets livsløp (60 år) oppgir Nye Veier at netto-klimagassutslippene vil tilsvare 130 603 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter for alternativ 1, og 133 041 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter for alternativ 2. For alle utbyggingsalternativene utgjør arealbruk, konstruksjonsstål, diesel, asfalt og betong de største klimagassutslippene.

Hovedårsaken til at alternativ 1 har de laveste klimagassutslippene, er at det bygges mindre vei i dette alternativet, som fører til lavere arealbeslag. Sammenliknet med alternativ 2, har alternativ 1 lavere klimagassutslipp fra konstruksjonsfasen, fra arealbruksendringer og fra drift- og vedlikeholdsfasen. Alternativ 1 har et noe høyere utslipp fra materialbruk i produktfasen. Dette skyldes i hovedsak høyere forbruk av betong og konstruksjonsstål ved bygging av ny Mjøsbru.

Vår vurdering er at grepene som er gjort i reguleringsplanene for å redusere klimagassutslippene fra prosjektet er vesentlige, og det er positivt at det i fagrapport Klimagassbudsjett (kap. 5.3.) anbefales tiltak for å redusere klimagassutslipp i videre planlegging. Fylkeskommunedirektøren er av den mening at disse anbefalingene bør følges opp.

### Naturmangfold

Det er registrert viktige hekkeområder for fugl innenfor delområde Ø1 og Ø2. I tillegg er det registrert flere kalkrike bergarter i området, som gir opphav til viktige naturtyper og kalkkrevende arter. Alternativ 1 er planlagt over delområde Ø1, og fyllingen for landkaret vil utgjøre et stort direkte beslag i delområdet. Fylkeskommunedirektøren ønsker derfor å understreke viktigheten av avbøtende tiltak og istandsetting etter anleggsfasen, slik at området ikke mister all sin funksjonsverdi. Eventuelt bør det vurderes å restaurere et annet område som kan fungere som nytt hekkeområde, slik at fuglene har et annet alternativ hvis Tjuvholmen blir for sterkt forringet. Anleggsperioden bør hensynta sårbare perioder for fugl, spesielt hekke- og trekkperioden på våren og myte- og trekkperioden på høsten.

### Vannmiljø

#### *Generelt*

Fylkeskommunen har ansvar for høstbare, ikke-truede arter av innlandsfisk og andre ferskvannsorganismer. I tillegg er fylkeskommunen planmyndighet, og skal følge opp regional vannforvaltningsplan. Ved å følge opp regional vannforvaltningsplan ivaretas også vannforskriften.

Mjøsa er svært viktig for innlandsfisk, og er hjem til omtrent 20 forskjellige arter som utnytter forskjellige deler av innsjøen til forskjellige tider på døgnet. Særlig vektlegges Mjøsas strandsoner og gruntområder som viktig. Per nå er det fortsatt lite informasjon tilknyttet fiskens bevegelsesmønstre og utnyttelse av disse områdene. Det er også lite kunnskap om antall funksjonsområder og lokasjonen til disse. Fylkeskommunedirektøren ønsker derfor å

understreke viktigheten av en skånsom gjennomføring, avbøtende tiltak og restaurering i etterkant. Det må vektlegges å gjenskape en naturlig variasjon, med blant annet forskjellige massedimensjoner, buktninger, viker, ulike dybder og vegetasjonstyper (basert på naturlig tilstand).

Med tanke på trykket på Mjøsa og dens tilhørende strandsone savner fylkeskommunedirektøren en mer utdypende vurdering av samlet belastning på disse områdene, og tiltakets konsekvenser i lys av dette. Nedbygging og beslaglegging av gruntvannsområder har skjedd gradvis over mange år, men ut fra hva vi vet, er det ikke kunnskap om den totale forringelsen av disse områdene. Fragmentering er den største grunnen til tap av naturmangfold i Norge i dag, noe som tillegges lite oppmerksomhet i vassdrag. Det bør i større grad foreslås kompensierende tiltak for forringelsene tiltakene vil kunne medføre, i form av for eksempel restaurering av påvirkede kantsoner og strandsoneområder. Reguleringsplanen har som mål at det skal være flere gode og funksjonelle strandsoneområder igjen etter fullført arbeid enn det er nå, og vi mener dette må utredes ytterligere. I tillegg må det gjøres en vurdering av hvorvidt det er praktisk mulig å oppnå et naturlig resultat av istandsettingen, med tanke på utforming av fyllinger og dybdeforhold. Per nå er dette noe som mangler i utredningen av planen, og som bør være på plass før oppstart av planlagt arbeid.

#### *Valg av brualternativ fra et vassdragsperspektiv*

Nordlig alternativ (1) er planlagt 50 meter sør for eksisterende Mjøsbru, mens sørlig alternativ (2) ligger mellom Skulhusodden og Brennerivika. Både alternativ 1 og 2 vil kreve mindre utfyllinger i Mjøsa på Gjøviksiden. Alternativ 1 vil derimot ikke kreve en utfylling på Ringsaker-siden, mens alternativ 2 vil kreve en 200 meter lang fylling ut i Mjøsa. Fyllingen er tenkt lokalisert i et svært viktig gruntvannsområde for fisk ved Brennerivika, som blir delvis eller fullstendig forringet som et resultat av tiltaket. Fra et vassdragsfaglig perspektiv er derfor nordlig alternativ foretrukket. For strekningen Fremstadodden - Roterud viser vi til vårt tidligere innspill (vår ref. 2020/35723-19) datert 6. november 2022, der det uttales at en utvidelse mot vest er mest foretrukket for å unngå videre beslag av areal ut mot Mjøsa. Slik vi tolker det er dette tatt til etterretning, noe fylkeskommunedirektøren er fornøyd med.

#### Spesifikt for Ringsaker

Tiltaket vil påvirke Mjøsa (vannforekomst 002-118-1-L) og Moelva (vannforekomst 002-2590-R). Mjøsa er en naturlig vannforekomst registrert med god økologisk tilstand, mens Moelva er en sterkt modifisert vannforekomst (SMVF) registrert med moderat økologisk potensial. I regional vannforvaltningsplan har vannforekomstene fastsatte miljømål om minst god økologisk tilstand eller minst godt økologisk potensial (jf. Vannforskriften §§ 4 og 5), noe Moelva ikke oppnår per dags dato. Den økologiske tilstanden/potensialet i vassdrag vurderes etter flere kvalitetsparametere, blant annet bunndyr og fisk. Det er derfor svært viktig at det ikke iverksettes tiltak som kan resultere i en (videre) permanent forringelse av vannkvaliteten i vassdragene, som hindrer vannforekomstene i å oppnå miljømålet. Det må utøves ekstra forsiktighet både i anleggs- og driftsfasen med tanke på forurensende stoffer og materialer. En forutsetning for arbeidet bør være at det i bestemmelsene fastsettes gode beredskapsrutiner ved eventuelle forurensningshendelser. I tillegg bør det stilles krav om å unngå oppbevaring av masser og forurensende stoffer i nærhet til vassdragene og deres tilhørende kantsoner.

#### *Inngrep i Moelva*

Vi gjør oppmerksom på at inngrep som direkte eller indirekte berører Moelva er søknadspliktig til fylkeskommunen jf. Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. På grunn av elvas funksjon for storørret vil vedtaket fattes i samråd med Statsforvalteren i Innlandet.

Søknadsskjema er å finne på Innlandet fylkes nettsider, under fanen 'klima, energi og miljø' og videre under 'fiskeforvaltning'. I bestemmelsene til både alternativ 1 og 2 står det fastsatt at tiltak i vassdrag ikke skal gjennomføres i perioden 15. juni - 15. september for å hensynta fisk. Med tanke på hvor langt ned mot elvas utløp i Mjøsa brua er lokalisert, vil strekningen nedstrøms planområdet hovedsakelig fungere som en transportstrekning fra Mjøsa og opp til bedre gyteområder oppstrøms. Fylkeskommunedirektøren mener derfor det er mer hensiktsmessig å hensynta oppvandringen for ørret (september/oktober) og harr (mai/juni) i planens tilhørende bestemmelser. Dette for å sikre tilgangen på bedre gyteområder oppstrøms tiltaksområdene.

#### *Utfylling i Mjøsa (alternativ 2)*

For brualternativ 2 er det planlagt en ca. 200 meter lang fylling ut i Mjøsa, i et stort gruntområde som strekker seg nord og sør for Brennerivika. Ved el-fiske ble det funnet flest arter i dette området innenfor hele planområdet, og området er svært viktig som funksjonsområde (særlig gyting og næringssøk) for fisk. Fyllingen planlagt for alternativ 2 vil dele dette gruntområdet i to, og resultere i betydelig forringelse av området og dets funksjon for fisk og andre ferskvannsorganismer. Fylkeskommunedirektøren er svært negativ til et så stort inngrep i et så viktig område. Som nevnt tidligere vet vi at slike grunne områder og strandsoner er viktige for fisk og andre ferskvannsorganismer. Likevel er kunnskapsgrunnlaget knyttet til fiskens variasjon i bruk, bevegelse og utnyttelse av slike områder fortsatt for dårlig. Med bakgrunn i dette er det heller ikke kjent hvorvidt en slik barriere vil påvirke fiskens atferd og vandringsmønster. I tillegg er det usikkerheter knyttet til om fyllingen kan påvirke storørretens mulighet til å vandre opp i Moelva. Med tanke på at fisk også er en kvalitetsparameter ved vurdering av økologisk tilstand/potensial, vil en slik fylling kunne resultere i en forringelse av miljøtilstanden til både Mjøsa og Moelva. Vi mener føre-var-prinsippet (jf. naturmangfoldloven § 9) må veie tyngst i dette tilfellet, og at en slik fylling derfor må unngås.

#### **Konklusjon:**

Fylkeskommunedirektøren understreker at 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. Vegutbyggingen kan ikke planlegges isolert, men må inngå i et helhetlig plangrep hvor også hensyn og behov som går utover det konkrete vegprosjektet er utredet og tilstrekkelig hensyntatt. I tillegg til ny E6, planlegges også bygging av dobbeltsporet jernbane (InterCity) mellom Brumunddal og Moelv, og nytt «Mjøssykehus» i Moskogen. Framtidig bymessig utvikling i Moelv må også ses i sammenheng med dette.

Fylkeskommunedirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse til mangelfull trafikkutredning og trafikale forhold som ikke er tilstrekkelig avklart i planforslaget og til brutrasé alternativ 2, det sørlige alternativet, fordi det vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med høy nasjonal verdi.

Vi ser spesielt behov for:

- a. tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveger gjennom bompengerperioden. En nærmere vurdering av konsekvenser for sidevegsnett som følge av anleggsfasen og bompengerperioden for ny E6, samt at det blir færre påkoblingspunkter mellom lokalveg

og ny hovedveg. Det må gjøres helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov for samtlige trafikantgrupper på sidevegsnettets som følge av E6-utbyggingen.

- b. en nærmere vurdering av mulighet for å legge kollektivfunksjoner til koblingspunktet mellom ny E6 og rv. 4, som f.eks. parkering for samkjøring.
- c. nærmere bearbeiding av løsninger knyttet til kollektivknutepunktet på Biri for å ivareta god lesbarhet, korte gangavstander mellom innfartsparkering og holdeplasser, kort gangavstand mellom holdeplass for lokalbuss og ekspressbuss, ventefasiliteter og god kapasitet på innfartsparkering.
- d. nærmere bearbeiding av løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru som ivaretar disse trafikantgruppens behov.
- e. sikring av nødvendig areal og gjennomførbarhet for framtidig ny adkomstveg til Mjøspsykehuset og Moelv sentrum via forlengelse av Kastbakkvegen.
- f. Bedre utredning av virkninger for Moelv og de berørte boligområdene i alternativ 1. Nye Veier har sagt at kulverten i alternativ 1 sikrer ferdsel mellom Moelv og Mjøsa, og at støyskjerming sikrer anbefalte støynivåer. Fylkesutvalget ønsker en vurdering av varianten med ytterligere forlenging som tiltak mot negative virkninger for de nærmeste boligområdene. Fylkesutvalget forventer også en vurdering av hvordan en forlenging kan forbedre forbindelsen mellom Moelv sentrum og Mjøsa. Fylkesutvalget etterlyser en utredning av konsekvensene, både prissatte og ikke prissatte, av en forlenging sammenlignet med alternativ 2.

Etter en nærmere konkretisering av trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.

Dagens Mjøsbru med tilhørende vegforbindelser skal ikke bli fylkesveg og det forutsettes at brua fortsatt skal driftes og vedlikeholdes av staten. Dette begrunnes med at dagens Mjøsbru fortsatt vil ha en riksvegfunksjon når ny bru bygges uten et tilbud til gående, syklende og saktegående trafikk. Brua vil også utgjøre en del av beredskapen ved større hendelser på ny E6-bru, og der framtidig nytt sykehus i Moelv vil forsterke behovet. Vi ser dette som en statlig oppgave. Fylkesutvalget viser til usikkerhet knyttet til levetid for brua og behov for vedlikehold, og at overtakelse av Mjøsbrua vil påføre fylkeskommunen en stor økonomisk byrde.

Fylkeskommunedirektøren forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden.

Alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Det må utføres tilstandsregistreringer for vegene før og etter anleggsperioden. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettets i anleggsperioden som følge av ny E6.

Innsigelsen som gjelder mangelfull trafikkutredning og behov for nærmere avklaring av trafikale forhold fremmes med bakgrunn i at Innlandet fylkeskommune har et regionalt ansvar for trafikksikkerhet, kollektivtrafikk, tilrettelegging for gåing og sykling og samordnet areal- og transportplanlegging. Innsigelsene begrunnes i mål om trafikksikkerhet, fremkommelighet, økning i sykkelandel og oppfyllelse av klima- og miljømål i Nasjonal transportplan, mål om tilrettelegging for klima- og miljøvennlige transportformer i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og vedtatt nullvekstmål for Mjøsbyen.

