

FAGRAPPOR T LOKALE OG REGIONALE VIRKNINGER FOR E6 MOELV - ROTERUD

Nasjonal PlanID:
Ringsaker kommune: 2019060936
Gjøvik kommune: 05020437

Prosjekt nr.:	113201
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV34E6MR-PLA-RAP-0014

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	26.01.24	MGGR/COWI	KEBL/COWI HERD/COWI	OLER/ COWI

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
00	Planforslag til behandling hos planmyndigheter

Forord

E6 på stekningen fra Moelv til Roterud er en del av hovedveiforbindelsen nord-sør i Norge, mellom Svinesund i sør og Kirkenes i nord. Nye Veier har ansvar for planlegging, bygging og drift av denne veistrekningen.



Oversiktskart som viser området det ble varslet oppstart for. Kilde: COWI AS

På vegne av Nye Veier har COWI AS utredet lokale og regionale virkninger i forbindelse med detaljreguleringsplan for E6 Moelv – Roterud. Lokale og regionale virkninger er utredet etter krav fra/i henhold til plan- og bygningsloven og inngår som en del av grunnlaget for utarbeidelse av E6 Moelv – Roterud.

Kontaktinformasjon:

Prosjektleder Nye Veier AS Harald Mosen 91811628 harald.monsen@nyeveier.no

Fagansvarlig for lokale og regionale virkninger COWI AS Merete Grøtt Grinde

mggr@cowi.com

26. januar 2024 / Oslo

Dato/Sted

Merete Grøtt Grinde

MERETE GRØTT GRINDE

Innhold

1	Sammendrag	6
2	Innledning	7
	2.1 Bakgrunn	7
	2.2 Kort beskrivelse av tiltaket	8
	2.3 Referansealternativer	9
3	Datainnsamling og kunnskapsgrunnlag	11
	3.1 Metodikk.....	11
	3.2 Avgrensing av fagtemaet.....	11
	3.3 Kunnskapsgrunnlag	11
	3.4 Forutsetninger	14
	3.5 Planprogrammet	18
4	Dagens situasjon og forventet utvikling	19
	4.1 Trafikken over Mjøsbrua	19
	4.2 Befolkning	21
	4.3 Næringsliv og arbeidsmarked	27
	4.4 Pendling.....	29
	4.5 Fritidsreiser	31
	4.6 Andre prosjekter i regionen.....	31
	4.7 Oppsummering forventet utvikling	32
5	Virkninger av tiltaket	32
	5.1 Vurdering av arealbeslag	32
	5.2 Reisetid og pendling	37
	5.3 Bostedsattraktivitet.....	39
	5.4 Lokalt næringsliv og arbeidsmarked	39
6	Sammenstilling og samlet vurdering	40
	6.1 Prosjektets bidrag til måloppnåelse	40
	6.2 Samlet vurdering og rangering	41
7	Referanseliste	42

1 Sammendrag

Det er den totale virkningen av tiltaket som danner beslutningsgrunnlaget for videre planarbeid. Virkningene av tiltaket sammenstilles i planbeskrivelsen.

Denne rapporten beskriver de lokale og regionale virkningene som kan komme som konsekvens av utbygging av ny E6 mellom Moelv og Roterud. Fokuset i rapporten er å synliggjøre hvordan arealbeslag og endringer i transport- og trafikkmønsteret kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkningen og næringslivet lokalt og/eller regionalt. Dette vurderes mot relevante lokale, regionale og nasjonale planer for området. Analysene i rapporten bygger på statistikk om demografisk utvikling, arbeidsmarked og næringsliv i regionen.

Effektene av to ulike alternative veiutbygginger er vurdert; brukryssing av Mjøsa parallelt med dagens bru (alternativ 1) og brukryssing i en trasé lenger sør (alternativ 2). Det er kun for strekningen Moelv-Fremstadodden det er forskjeller mellom alternativene. Fra Fremstadodden til Roterud er det lik løsning for begge alternativene. I rapporten er det sett på umiddelbare konsekvenser av utbyggingen, herunder redusert reisetid og arealbeslag, samt mer langsiktige konsekvenser som påvirkning på befolkningsutvikling, bosetting, lokalt næringsliv og arbeidsmarked. Effektene av utbyggingen er sammenliknet mot et 0-alternativ, der ny vei ikke bygges, og mot at veien bygges slik den ligger inne i vedtatte kommunedelplaner (KDP-alternativet).

Den nye veien vil gi mer forutsigbarhet for de reisende. Særlig vil dette gjelde helgetrafikken til og fra fjellet, men også på hverdager i rushtiden. Tiltaket vil føre til noe redusert reisetid mellom byene i regionen, noe som vil gi positive effekter. Det er små forskjeller på reisetid mellom de ulike alternativene. Lokalt er det særlig i Moelv at konsekvensene skiller seg noe mellom de ulike alternativene. Arealene som beslaglegges i alternativ 1 berører mer sentrale deler av Moelv. Oppsummert vil effektene for arbeidsmarked, næringsliv og bostedattraktivitet være begrenset. Økt trafikk og kortere reisetid mellom Gjøvik, Moelv, Hamar og Lillehammer vil kunne gi noe bedre grunnlag for næringslivsutvikling samt bidra til at arbeidsmarkedene i regionen blir mer knyttet sammen. Dette veiprojektet vil trolig ikke ha stor effekt på bostedattraktiviteten isolert sett, men sammen med andre veiprojekter i Innlandet kan det gjøre regionen mer attraktiv.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

Nye Veier AS ble opprettet av Stortinget i 2016 med mål om å oppnå en effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre hovedveier. Stortinget har gitt Nye Veier mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut ifra samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

E6 på stekningen fra Moelv til Roterud er en del av hovedveiforbindelsen mellom Kirkenes til Svinesund. Nye Veier har denne veistrekningen i sin portefølje og har nå prioritert å starte opp planarbeidet.



Figur 2-1: Plangrense ved varsel om oppstart av E6 Moelv – Roterud. Kilde: COWI AS

E6 mellom Moelv og Roterud er i dag en tofelts vei. Det er i alt to kryss på strekningen. Trafikkmengden er på ca. 12 000 - 16 300 kjøretøy/døgn. Kjøretiden fra Moelv til Roterud er i dag beregnet til 9 minutter og 18 sekunder. Strekningen fra Moelv til Roterud er en del av kommunedelplanene for E6 Moelv – Biri og E6 Biri – Vingrom, vedtatt i 2013 og 2015.

Planområdet består blant annet av Moelv by på østsiden av Mjøsa og Biri tettsted langs Mjøsas vestsida. Friluftsområder, båthavn og småhusbebyggelse er karakteristiske trekk for Moelv. På strekningen mellom Moelv og Roterud preges området av jordbruksarealer, spredt småhusbebyggelse og infrastruktur. Ved Biri tettsted er eksisterende næringsbebyggelse, småhusbebyggelse og Biri travbane dominerende.

Planområdet omfatter både permanente og midlertidige arealer for en fremtidig E6. De permanente arealene består blant annet av areal for ny E6, men også tilgrensende tiltak på lokal- og sideveier. De midlertidige arealene i planområdet dekker behovene for rigg- og anleggsområder, inkludert tilkomstveier til disse, og mulig omlegging av trafikk i anleggsperioden.

Strekningen vil bli planlagt som nasjonal hovedvei, i tråd med Statens vegvesens håndbok N100.

2.2 Kort beskrivelse av tiltaket

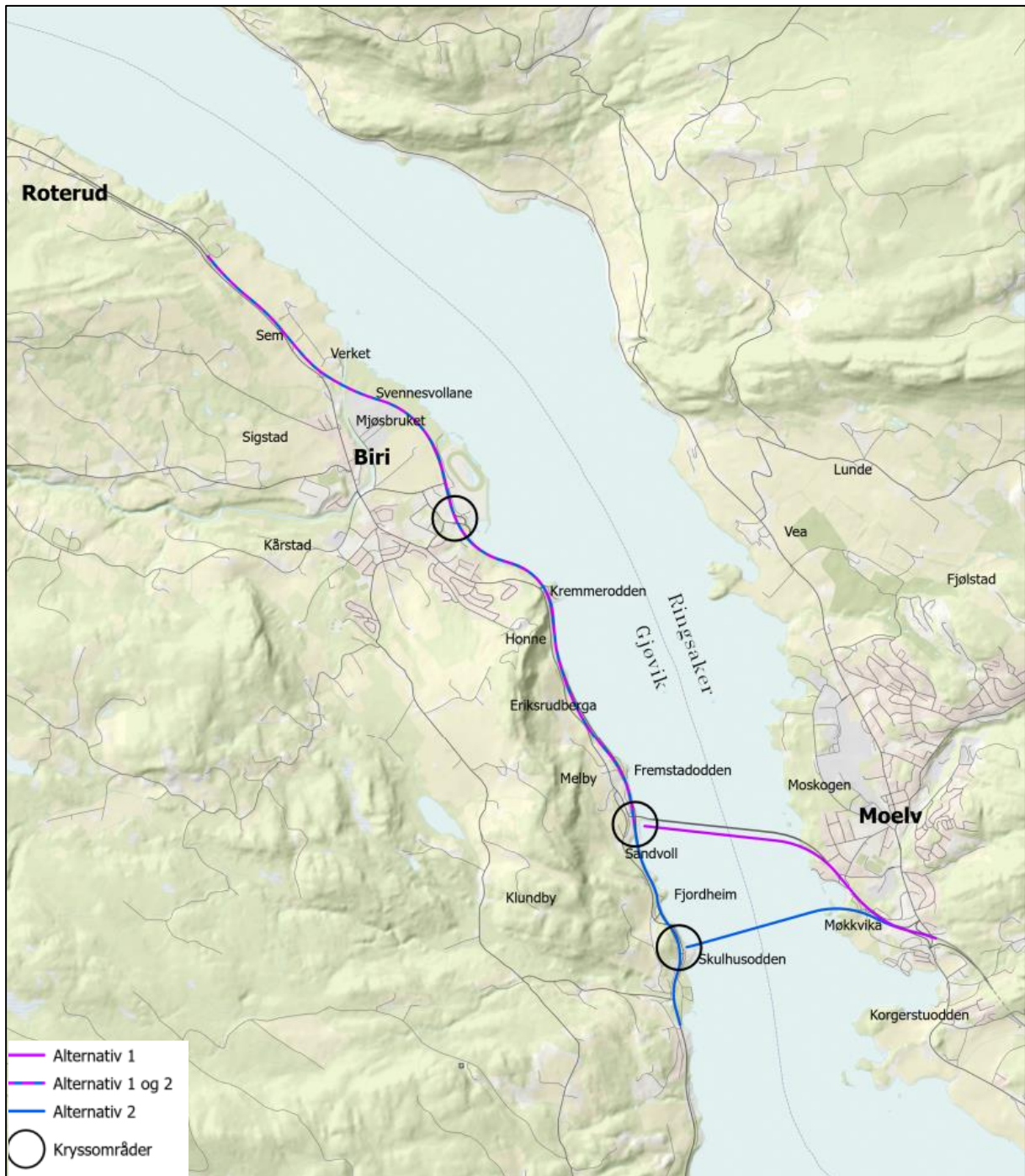
Detaljregulering for E6 Moelv-Roterud gjelder ny firefelts motorvei fra Moelvkrysset i Ringsaker kommune til Roterud gård i Gjøvik kommune. Strekningen er på ca. 11 km og det planlegges for fartsgrense 100 km/t.

I tiltaket inngår to kryss. Et kryss mellom E6 x rv.4 og et kryss i Biri. Prosjektet skal etablere ny bru over Mjøsa for E6-trafikken, dagens bru skal beholdes og benyttes til gang- og sykkeltrafikk og saktegående trafikk som moped og traktor.

Det fremmes to planforslag for ny E6, omtalt som Alternativ 1 og Alternativ 2. Hovedforskjellen mellom alternativene er traseen for kryssing av Mjøsa og plassering av krysset mellom E6 og rv. 4. Fra Fremstadodden og nordover er alternativene like.

Alternativ 1 følger i stor grad dagens E6 gjennom Moelv, går over på ny bru like sør for eksisterende bru. Det etableres et nytt trompetkryss mellom E6 x rv. 4 på Sandvoll, i området hvor dagens rundkjøring er. Fra Fremstadodden til Roterud planlegges det for ny vei i eksisterende E6-trasé. Krysset på Biri planlegges som et planskilt kryss i samme område som eksisterende kryss.

Alternativ 2 krysser Mjøsa mellom Møkkvika badeplass og Skulhusodden. På Skulhusodden etableres nytt kryss mellom E6 x rv. 4. Fra Skulhusodden til Fremstadodden planlegges ny E6 i eksisterende trasé. Fra Fremstadodden til Roterud er Alternativ 1 og Alternativ 2 like.



Figur 2-2: Alternativ 1 og Alternativ 2 krysser Mjøsa på ulike steder. Nord for Fremstadodden er alternativene like. Kryssplassering er illustrert med en sirkel. Kilde: COWI AS.

2.3 Referansealternativer

I konsekvensutredningen sammenliknes alternativene i de to delstrekningene med to referansealternativer; 0-alternativet og løsningen i vedtatte kommunedelplaner.

2.3.1 0-alternativet

For å kunne vurdere konsekvensen av et tiltak, må det sammenlignes med situasjonen som oppstår hvis tiltaket ikke gjennomføres. Situasjonen uten tiltak benevnes 0-alternativet. 0-alternativet har konsekvens 0, det vil si at det definerer nullnivået på konsekvensskalaen. 0-alternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon, inkluderer planer som er vedtatt gjennomført og fremtidig trafikk.

2.3.2 Kommunedelplan-alternativet (KDP)

Vedtatte kommunedelplaner (KDP) ligger som føringer for reguleringsplanarbeidet. I dette prosjektet avviker prosjektalternativene fra vedtatt løsning i KDP. KDP-alternativet benyttes som et sammenligningsgrunnlag, for å få frem forskjellen i konsekvensene mellom prosjektalternativene og kommunedelplanene.

Et viktig premiss i KDP-alternativet er at eksisterende Mjøsbru skal rives. Kommunedelplanen tilrettelegger for en seksfeltsbru over Mjøsa mellom Møkkvika og Fjordheim. Krysset E6 x rv. 4 er i KDP-alternativet planlagt som et planskilt kryss med E6 som gjennomgående vei.

I KDP ligger toplanskrysset som knytter E6 til lokalveinettet på Biri plassert i krysset Skumsrudvegen x E6. Krysset er planlagt med lokalveien i en bruløsning over E6.



Figur 2-3: Prosjektalternativene mellom Moelv-Fremstadodden er vist med lilla og blå linjer. Kommunedelplanens trasé for ny Mjøsbru er vist med rød linje. Kilde: COWI AS.

3 Datainnsamling og kunnskapsgrunnlag

3.1 Metodikk

Generell metodikk for vurdering av lokale og regionale virkninger av planforslaget vil være følgende punkter:

- Informasjonsinnhenting/registrering av dagens situasjon
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets virkninger

Vurderingen av lokale og regionale virkninger er en tilleggsanalyse til konsekvensanalysen og metodikken er basert på Statens vegvesens håndbok V712 (2021).

3.2 Avgrensing av fagtemaet

Denne rapporten beskriver de lokale og regionale virkningene som kan komme som konsekvens av utbygging av planen, sett i sammenheng med de samfunnsmålene som gjelder for planarbeidet. I denne rapporten er fokuset å synliggjøre hvordan arealbeslag og endringene i transport- og trafikkmønsteret kan gi nye muligheter eller begrensinger for befolkningen og næringslivet lokalt og/eller regionalt.

Analysene i rapporten vurderer i hovedsak virkninger på demografisk utvikling, arbeidsmarked og næringsliv. Tallgrunnlaget er henta fra Statistisk sentralbyrå (SSB), og er tatt ut i oktober 2022. Dette gir et innblikk i historisk utvikling og nåsituasjon for befolkningsutvikling og antall arbeidsplasser. I tillegg er det gjort en framskriving av folketallet mot 2050. Metoden for analysen baserer seg i hovedsak på håndbok V712 konsekvensanalyser. (Statens vegvesen, 2021)

Kunnskapsgrunnlaget for utredningen er basert på fagrappporter i prosjektet. Trafikk og reisetider hentet ifra rapporten om prissatte virkninger. Det er også innhentet enkelte vurderinger fra de ikke-prissatte temarapportene, der dette har vært relevant.

3.3 Kunnskapsgrunnlag

3.3.1 Arealbruk

I Statens vegvesens håndbok V712 skiller det mellom arealbruksendringer som skjer umiddelbart som følge av prosjektet og mulige fremtidig arealbruksendringer som kan følge av prosjektet på lang sikt. Virkningene kan være de samme, men det vil være ulik sannsynlighet for om og når de oppstår. Direkte arealbruksendringer kan for eksempel omfatte areal som får en ny sammenheng med eksisterende eller framtidige arealer på stedet. Endring i fysiske eller funksjonelle forhold kan gi bedre eller dårligere forutsetninger for planlagt utvikling av for eksempel for bolig- eller næringsarealer. Potensielle fremtidige arealbruksendringer omfatter for eksempel antatt omdisponering

av eksisterende utbyggingsområder som følge av tiltaket og forventede nye utbyggingsområder som følge av tiltaket.

Et nytt veiltak setter ofte nye rammer for utvikling i områder som direkte eller indirekte blir berørt. For eksempel kan flytting av trafikk være positivt for utviklingen, der frigjort areal fra tidligere veier og gater kan gi rom for byutvikling. Dersom et område har dårlige adkomstmuligheter, kan ny vei tilføre området verdi ved at tilgjengeligheten til og fra området blir bedre. Fremtidig mulige arealbruksendringer er vanskelig å forutse. Arealbruken utvikles i skjæringspunktene mellom politikk og marked. Både kommuners arealpolitikk og markedets tilpasninger til arealpolitikk og transportsystem gjør at vi kan få en annen arealbruksutvikling enn den som er lagt til grunn i konsekvensanalysen. (Statens vegvesen, 2021)

3.3.2 Aktuelle utredningstemaer for lokale og regionale virkninger

I Statens vegvesens håndbok for konsekvensanalyser V712 (Statens vegvesen, 2021) er lokale og regionale virkninger en tilleggsutredning til konsekvensanalysen. Analysen av lokale og regionale virkninger skal synliggjøre hvordan tilgjengelighetsendringer og endrede forutsetninger for å utnytte arealer kan gi endringer i næringsliv, inn- og utpendling, bosetting, bostedsattraktivitet og arbeidsmarked. Veilederen viser til aktuelle utredningsteamet for lokale og regionale virkninger:

➤ Næringsliv-arbeidsliv-arbeidsmarked

Næringsliv, arbeidsliv og arbeidsmarked påvirkes av endringer i transporttid. Endret transporttid gir endrede transportkostnader for næringslivet og endrede reisetider for dem som pendler. Virkningene avhenger av hvilke arbeidsplasser som finnes i de aktuelle kommunene, men også av utdanningsnivå, befolkningsutvikling, alderssammensetning mv.

➤ Bosetting – bostedattraktivitet

Bosetting er i stor grad avhengig av næringslivet i kommunen og avstand til arbeidsmarkedet utenfor kommunen, samt ulike forhold som bidrar til bostedsattraktivitet. Disse forholdene kan endres som følge av et veiltak, ved endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid, som igjen kan påvirke boligpriser. Andre forhold med betydning kan være trafikkstøy, forurensning og barrierevirkninger, tilgang til friluftsområder, påvirkning på estetiske forhold, osv.

➤ Service og senterstruktur

Dette inkluderer administrative og funksjonelle regioner og regionforstørrelse som en virkning av de øvrige deltemaene. Videre vurderes mulige knutepunkt-dannelser, klynger og spredning, interaksjon og barrierer. Offentlige arbeidsplasser inngår her fordi de kan påvirke utviklingen av funksjonelle regioner, men offentlige arbeidsplasser er også en del av arbeidsmarkedet i en kommune og dermed av betydning for punktene over. En bør vurdere hvordan en ny vei eller trasé kan påvirke disse forholdene. Sannsynligvis er

det først og fremst plassering av kryss som åpner for ny etablering og senterdannelse. Endrede avkjørsler og tilførselsveier og endret plassering av traséer og endrede kjøretider, kan også styrke eller svekke eksisterende og nye sentre.

3.3.3 Agglomerasjonseffekter og regionale arbeidsmarkeder

I byområder vil man ha agglomerasjonsøkonomi som gir visse fortrinn og effekter for økonomisk vekst og utvikling. Tetthet og samlokalisering reduserer transaksjonskostnader, øker tilgangen på spesialisert arbeidskraft, leverandører og kunder, styrker betingelser for kunnskapsflyt og innovasjon. Dette bidrar ofte til økt produktivitet og verdiskaping i byregioner. (Onsager, et al., 2021) Produktivitetsgevinster gjennom større arbeidsmarkedsregioner blir omtalt som agglomerasjonseffekter. Det er tre mekanismer bak effektene man får ved agglomerasjonen, altså å samle mange mennesker, arbeidsplasser og aktiviteter i et område. Disse tre mekanismene er deling, læring og samsvar. (Duranton & Puga, 2003)

- *Deling:* Kortere avstander eller reisetider bidrar til å forstørre markedene for varer, tjenester og arbeidskraft. Et større marked gir lavere kostnader og rom for bredere tilbud av innsatsfaktorer for bedriftene, i form av varer, tjenester, arbeidskraft og offentlige goder.
- *Læring:* Økt nærhet bidrar til mer uformell og formell kontakt som gir en raskere og mer omfattende utveksling av kompetanse og ressurser. Kostnadene ved overføring og tilpasning av kompetanse og teknologi blir dermed lavere, samtidig som motivasjonen for kompetanseutvikling øker. De ansatte i de ulike virksomhetene vil skifte jobb i et høyere tempo, og vil ved jobbskiftet ta med seg kunnskap mellom arbeidsplassene som bidrar til å øke det totale kompetansenivået.
- *Samsvar/matching:* Det er større sannsynlighet for bedriftene å finne en person med riktig kompetanse når arbeidsmarkedet er større, og det er lettere for den som leter etter jobb å finne en arbeidsplass der den får utnyttet sin kunnskap på best mulig måte.

I Norconsult sin rapport fra 2016 har de en gjennomgang av relevante studier på produktivitetseffekter av samferdselsprosjekter. Her peker de på at tiltak som øker størrelsen på regionale arbeidsmarkedet trolig har produktivitetseffekter. Omfanget av effektene er usikre, men generelt tyder studiene som blir vist til i rapporten på at transportinfrastrukturen bidrar til å gjøre en region bedre rustet for å kunne få vekst gjennom flere bosatte, bedre konkurransekraft i næringslivet og bli et mer attraktivt område. Samtidig er det vanskelig å fastslå effektene av slike produktivitetsgevinster. (Norconsult, 2016) I senere tid har det kommet studier på norske data som ikke konkluderer med at bygging av infrastruktur på vei gir produktivitetsvirkninger (Holmen, 2021). I en tredje rapport er konklusjonen at produktivitetsgevinster oftest oppstår i

befolkningssterke området hvor utviklingen allerede er positiv, og at det er få tegn til at bedre veier kan snu den negative utviklingen i områder med spredd bebyggelse (Welde, Tveter, & Mork, 2020)

3.4 Forutsetninger

3.4.1 Tidligere vedtatt kommunedelplaner for strekningen

Det er vedtatt to relevante kommunedelplaner for strekningen Moelv-Roterud. En for strekningen Moelv-Biri i 2015 og en for strekningen Biri-Vingrom i 2013 (Nye veier, 2022). I KDP for Moelv-Biri ble det, i likhet med denne utredningen, sett på ett sørlig og ett nordlig traséalternativ.

Det ble vurdert at alternativ nord vil medføre en økning i barriereeffektene i Moelv som følge av en utvidelse til fire felt og at alternativ sør med ny plassering av brua vil kunne åpne opp for økt interesse og utvikling ved Mjøssenteret i Moelv ved at området blir mer eksponert for E6. Det sørlige alternativet ble vurdert som best for både Ringsaker og Gjøvik kommune. Det sørlige alternativet er det vedtatte alternativet og det vi sammenlikner med i denne rapporten og som omtales som KDP-alternativet.

3.4.2 Nasjonale planer og føringer

Regjeringen legger hvert fjerde år frem nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet (Regjeringen, 2019). Et av de viktige temaene er FNs bærekraftsmål, som skal legge grunnlaget for norsk samfunns- og arealplanlegging. Innenfor temaet «Bærekraftig areal- og transportutvikling» blir det lagt vekt på regionale løsninger. Regjeringen understreker forventningen om at regionale og interkommunale samfunns- og arealplaner er viktige for å avklare spørsmål som går på tvers av kommunegrenser. Der blir det også vist til at det er viktig å utvikle infrastrukturen og transporttilbudet for å styrke samspillet mellom næringsaktiviteter i funksjonelle byregioner, og for å kunne utvide bo- og arbeidsmarkedene.

3.4.2.1 FN sine bærekraftsmål

«FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030» (Wilkinson, 2022). Arbeidet med E6 Moelv–Roterud for regionale og lokale virkninger bidrar til å nå noen av bærekraftsmålene, som blant annet:

- *Punkt 9.1) Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle.*



- *Punkt 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre.*



3.4.2.2 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (Regjeringen, 2014) har et mål om at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Retningslinjene legger til grunn at det skal tas hensyn til overordna grønnstruktur, overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter i planleggingen. Retningslinjene åpner også for å benytte statlige planvirkemidler for å fremme raskere og mer effektive planprosesser for viktige samferdselstiltak.

3.4.2.3 Nasjonal transportplan 2022–2033

I Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 (Regjeringen, 2021) er det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken: «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Herunder:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet



3.4.3 Regionale planer gjeldende for Innlandet fylke

3.4.3.1 Areal- og transportstrategien for Mjøsbyen (handlingsfase: høst-2020-2033)

Mjøsbyen er et samarbeid for ti kommuner med rundt Mjøsa. Samarbeidet skal bidra til å utvikle regionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region med attraktive og levende byer og tettsteder. Det er et ønske å tilrettelegge for et godt og miljøvennlig transportsystem som kan knytte regionen tettere sammen, og bidra til at flere reiser kollektivt, sykler og går.

3.4.3.2 Regional plan for samfunnssikkerhet (planprogram vedtatt 29.juni 2021)

Innlandet fylkeskommune er i gang med å utarbeide denne planen. Planprogram ble vedtatt 29. juni 2021. Planen skal legge grunnlaget for videreutvikling av

samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid i Innlandet fylke. Planen skal ivareta samfunnssikkerheten der risikobildet for Innlandet ses i et bredt perspektiv.

3.4.4 Kommunale planer for Gjøvik og Ringsaker

3.4.4.1 *Gjøvik inn i framtida – Langtidsplan 2018 – Kommuneplanens samfunnsdel*

Gjøvik inn i framtida ble vedtatt i kommunestyret 22. mars 2018 og skal ta stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier for styring og utvikling av Gjøvik som lokalsamfunn og kommune. Kommunen ønsker å være næringsvennlig og det nevnes at samferdselsutbyggingen vil gi nye rammebetingelser for næringslivet. Videre heter det at kommunens vei- og baneforbindelser og kollektivtransporttilbud skal være gode – internt i Gjøvikregionen og Mjøsbyen, i forhold til Gardermoen og til hovedstadsområdet. Prioriterte veier er E6, rv. 4, fv. 33, sammen med Gjøvikbanen. Utbygging av Rv. 4 Gjøvik - Mjøsbrua og sammenknytning av Gjøvikbanen med Dovrebanen er viktig for utviklingen av det felles bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsbyen. Næringslivets transportbehov skal kunne utføres på et vei- og banenett som har raske og direkte forbindelser til kunder og markeder.

Byutviklingen skal følge de strategier som er forankret i arbeidet med samordnet areal og transportplanlegging (ATP-arbeidet) for Gjøvik – og som vil bli utviklet for Mjøsbyen. Med utbygging av kollektivtilbudet, både i byen og mellom byen og utkantene i kommunen, og satsing på gang- og sykkeltrafikk. Dette for reduksjon av bilbruk. Trafikksikkerhet skal vektlegges.

I tillegg til satsing på byutvikling, med vekt på sentrumstiltak, skal det skje en videreutvikling av tettstedskvalitetene i Hunndalen og sentrumsområdene i Snertingdal og Biri. Herunder boligtomter og næringsutvikling.

3.4.4.2 *Kommuneplanenes arealdel for Gjøvik 2020-2032*

Kommuneplanens arealdel for Gjøvik ble vedtatt av kommunestyret den 29. oktober 2020. Arealdelen skal bidra til å oppnå målene i kommuneplanens samfunnsdel. Visjonene for samfunnsdelen er Universitetsbyen Gjøvik – ledende i bærekraftig vekst og utvikling. I kommuneplanens arealdel står det at vei- og transportløsninger er sentralt for utviklingen av Gjøvik by og kommunen som helhet.

Godkjente kommunedelplaner for E6 Biri- Vingrom, E6 Moelv-Biri og fv.33 Bondelia – Østre Toten grense er innarbeidet i kommuneplanens arealdel. I planbeskrivelsen står det at det pågår omfattende planarbeid for E6-prosjektet fra og med ny Mjøsbru og nordover gjennom Biri til Lillehammer grense. Disse reguleringsplanene tar utgangspunkt i gjeldende kommunedelplaner, men det kan bli justeringer av løsninger basert på nye utredninger. Biri er et satsningsområde i kommunen.

3.4.4.3 Ringsaker – Planprogram for kommuneplanens samfunnsdel 2022-2035

Ringsaker kommune vedtok kommuneplanens samfunnsdel 27. september 2006, og har nå bestemt seg for å revidere planen for å møte utviklingen frem mot 2035.

Planprogrammet for kommuneplanens samfunnsdel redegjør for hvilke temaer som skal tas opp i kommuneplanens samfunnsdel og beskriver hvilken medvirkning det legges opp til i planarbeidet. Det skal sikre at de viktigste temaene som kan påvirke utviklingen av Ringsakersamfunnet fram mot 2035 er med i planarbeidet.

Langs E6 har kommunen en klar strategi med tilrettelegging av næringsområder. Det er arealer i Nydal, i Brumunddal på Rudshøgda og i Moelv knyttet til E6. Alle disse områdene er under utvikling. «Den store infrastrukturen» med firefelts E6 og tospors jernbane gir gode muligheter for vekst i Mjøsområdet, og gjør Ringsaker mer attraktivt som bosted, som reisemål og for å drive næring. Ringsaker kommune har over år posisjonert seg for vekst gjennom å legge til rette for utvikling av store næringsområder langs E6, og en ser nå at dette gir uttelling i form av nye etableringer og arbeidsplasser. En har regulert tomteområder nær E6 i Brumunddal, og ser også behov for å finne ytterligere egnede arealer for næringsvirksomhet i Furnes (Nydal) og i Moelv. Behovet for omstilling i handel- og næringsammenheng går raskere, og det er viktig at kommunen har fleksibilitet i plansystemet til å kunne møte disse endringene.

Kommunestyret vedtok 7.3.2023 Kommuneplanens samfunnsdel med langsiktig arealstrategi for 2023-2040. Det er fokus på at Ringsaker er attraktivt for eksisterende og nytt næringsliv. Kommunen skal utvikle og utnytte den strategiske beliggenheten sentralt i Innlandet og «Mjøsbyen» og infrastrukturen med jernbane og E6. Ringsaker kommune skal jobbe for videre utbygging av E6 og jernbane. Næringsområder nær E6 skal prioriteres for arbeids-, logistikk, salgs- og besøksorienterte virksomheter.

3.4.4.4 Ringsaker – Kommuneplanenes arealdel 2014-2025

Gjeldende arealdel for Ringsaker ble vedtatt 17.06.2015 og viser plassering av ny Mjøsbru med gang- og sykkelvei slik den ble vedtatt i mai 2015. I planbeskrivelsen står det at Ringsaker er opptatt av en snarlig utbygging av E6 fordi raskere og effektiv transport for næringslivet og bedre pendlervilkår, er vesentlig for økonomisk utvikling. Det er satt av areal til framtidig næringsbebyggelse på begge sider av E6 ved Moelv krysset. Det ble den 15.3.2023 vedtatt å starte arbeidet med å fornye kommuneplanens arealdel for 2024-2040.

3.4.5 Merknader til varsel om oppstart og planprogram

Følgende merknader berører temaer som er relevant for vurderingene i denne rapporten.

3.4.5.1 Innlandet Fylkeskommune ¹

E6 Moelv - Roterud er et omfattende prosjekt som vil ha direkte og indirekte konsekvenser for mange innbyggere og for samfunnsutviklingen i de to kommunene, byutviklingen i Moelv, og i

¹ [Innlandet Fylkeskommune – Behandling av sak 130/2022 i møte den 15.11.2022](#)

regionen som helhet. Fylkesutvalget legger til grunn at det planlegges for framtidens transportsystem, og det bør gjenspeiles i valg av løsninger og prioritering av trafikantgrupper.

Bygging av nye veger skal gjøres ut fra en vurdering av hva som er god samfunnsøkonomi. Fylkesutvalget mener dette bør gjenspeiles i mer enn målsettingen om å «bygge mer veg for pengene». Prosjektet må vurderes opp mot samtlige fem hovedmål i Nasjonal transportplan, der helheten i transportsystemet ivaretas med tanke på trafiksikkerhet, miljø og framkommelighet for samtlige trafikantgrupper.

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

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

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

3.5 Planprogrammet

I planprogrammet står det at det skal inngå en vurdering for lokale og regional utvikling. Denne skal bygge på utredninger gjort i arbeidet med kommunedelplanene, men oppdateres i forhold til hvordan temaet er beskrevet analysert i håndbok V712 Konsekvensanalyser. Videre står det følgende:

- Planforslaget må ses i forhold til kommunale planer for blant annet arealutvikling og næringsliv, og hvordan tiltaket samsvarer med mål i kommunale og regionale planer. Konsekvenser for næringsliv, reiseliv, bosetting og service- og senterstruktur skal belyses.
- Planforslaget vurderes også i forhold til målsetningene nedfelt i felles areal- og transportstrategi for Mjøsregionen.
- Samarbeidet i mjøsbystrategien skal bidra til å utvikle regionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region med attraktive og levende byer og tettsteder.

- Det er et ønske å tilrettelegge for et godt og miljøvennlig transportsystem som kan knytte regionen tettere sammen, og å bidra til at flere reiser kollektivt, sykler og går.

Det må også tas hensyn til kommuneplanenes arealdel i Ringsaker og Gjøvik.

4 Dagens situasjon og forventet utvikling

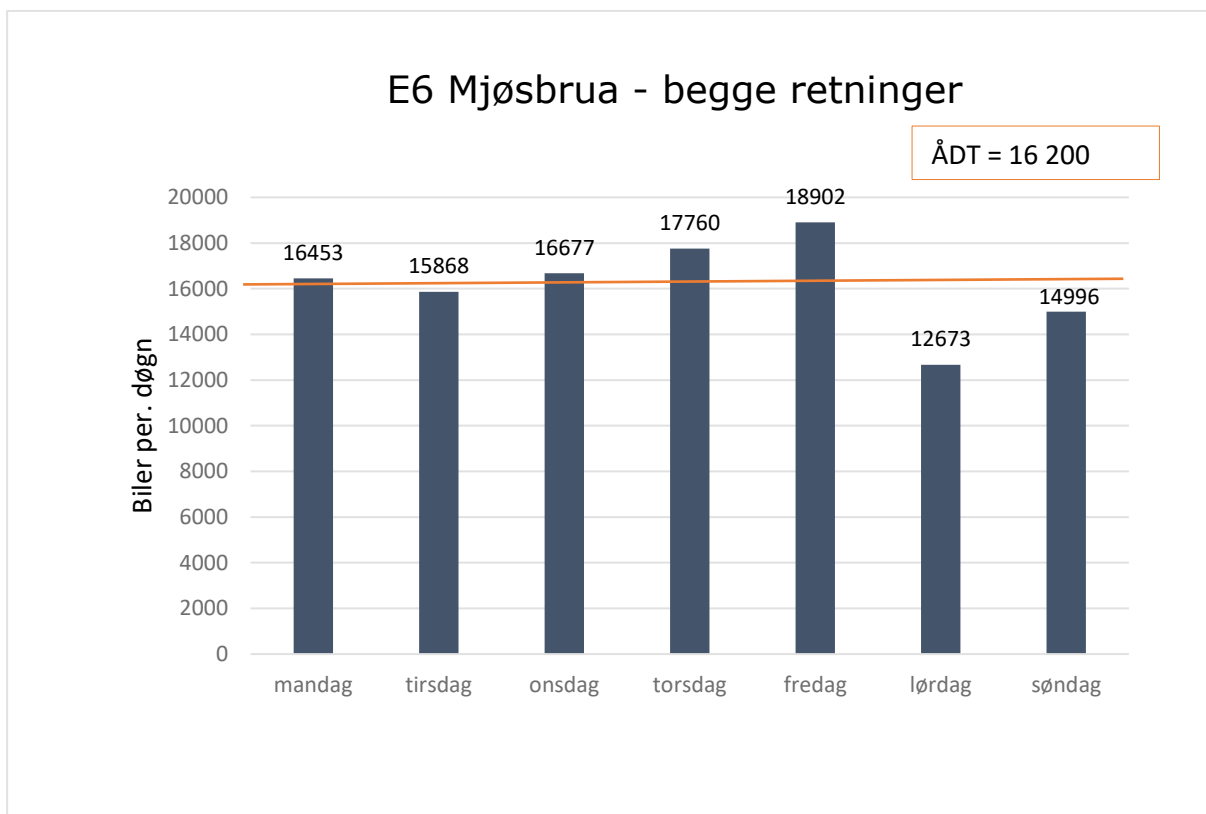
I dette kapitlet vil vi se på og beskrive dagens situasjon/0-alternativet, samt se på befolkningsutvikling i en situasjon uten at prosjektet gjennomføres. 0-alternativet representerer en forsvarlig videreføring av dagens situasjon (Regjeringen, 2021).

I beskrivelsen av dagens situasjon vil vi se på kommunene Ringsaker, Gjøvik og Lillehammer. Ringsaker og Gjøvik er kommunene veistrekningen går gjennom, og hvor vi finner byene og tettstedene Brumunddal og Moelv, og Gjøvik og Biri. I tillegg er Lillehammer inkludert som regionscenter i Gudbrandsdalen. Lillehammer ligger nord for strekningen. I forbindelse med pendling vil også Hamar bli tatt med i beskrivelsen. Rapporten vil spesielt sette søkelys på den demografiske utviklingen, lokalt arbeidsliv, fritidsreiser og pendling.

4.1 Trafikken over Mjøsbrua

0-alternativet beskriver dagens situasjon om det ikke innføres et tiltak. Da dette er et veiprojekt er det relevant å se på dagens trafikk for å kunne si noe om hvilke problemer som kan oppstå på stekningen om prosjektet ikke blir gjennomført. Dataene brukt i dette kapitlet er hentet fra vegvesenets trafikkdata. I tillegg er det utarbeidet en egen rapport med trafikkvurderinger (COWI, 2024).

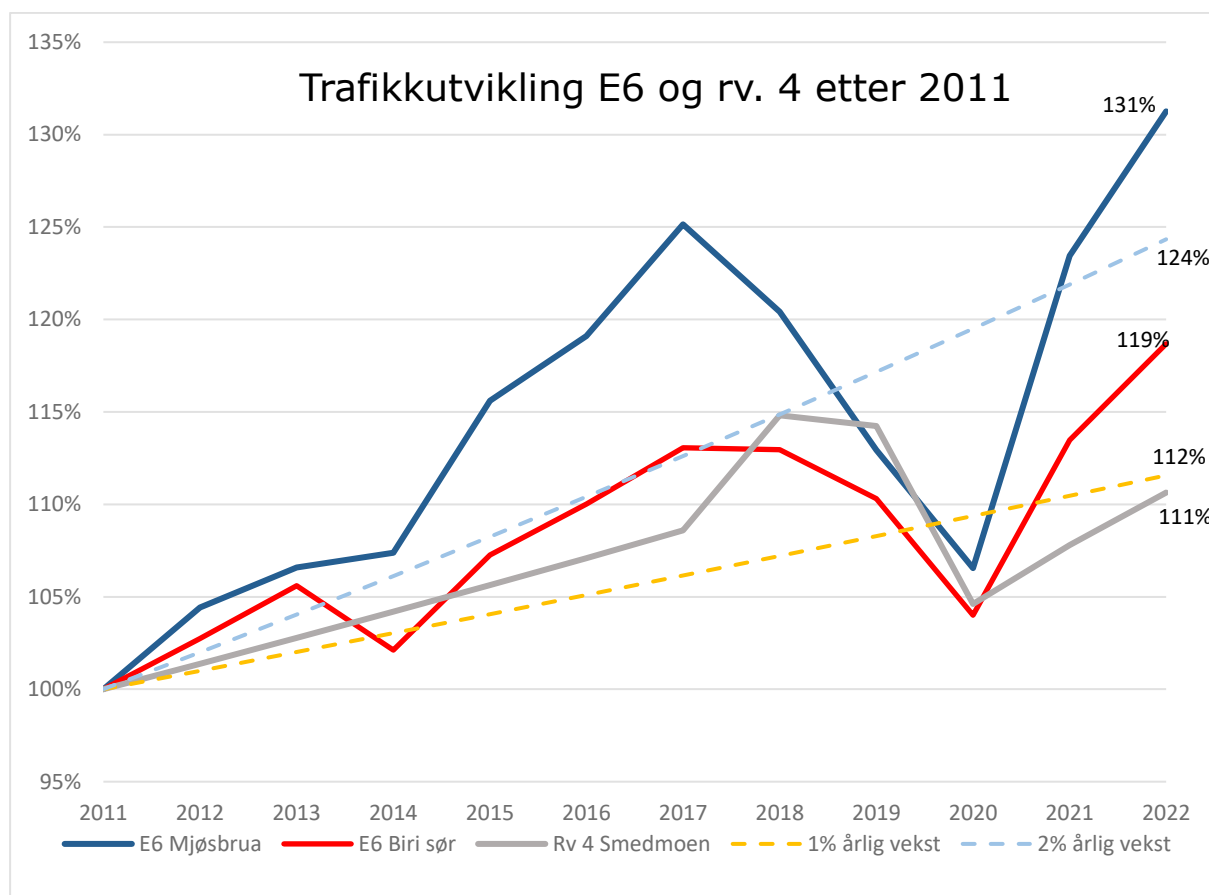
Trafikken på Mjøsbrua kjennetegnes ved ukentlige trafikktopper i forbindelse med helgeutfart/-hjemfart og ellers i forbindelse med ferie og høytider. Det er minst utfart mandag til og med onsdag, da er det 8 000-8 500 biler pr. døgn i hver kjøreretning på E6 Mjøsbrua. Årsdøgntrafikk er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. Over Mjøsbrua er årsdøgntrafikken 16 200 biler.



Figur 4-1 Trafikk over Mjøsbrua per døgn i begge kjøreretninger. Kilde: Vegvesenets trafikkdata og COWI

Om strekningen har mer enn 1000 biler pr. time er det trolig en mindre effektiv trafikkavvikling og økt risiko for kø. I perioden medio september 2021 til medio september 2022 var det ca. 150 timer med mer enn 1 000 biler pr. time i nordgående retning på Mjøsbrua. Det er fredager og øvrige utfartsdager som har så mye trafikk. I 2021 var det ca. 140 timer med mer enn 1 000 biler pr. time i sørgående retning på E6 Biri sør. Utenom ferie/høytider er det kun på søndager at man hadde så mye trafikk i 2021.

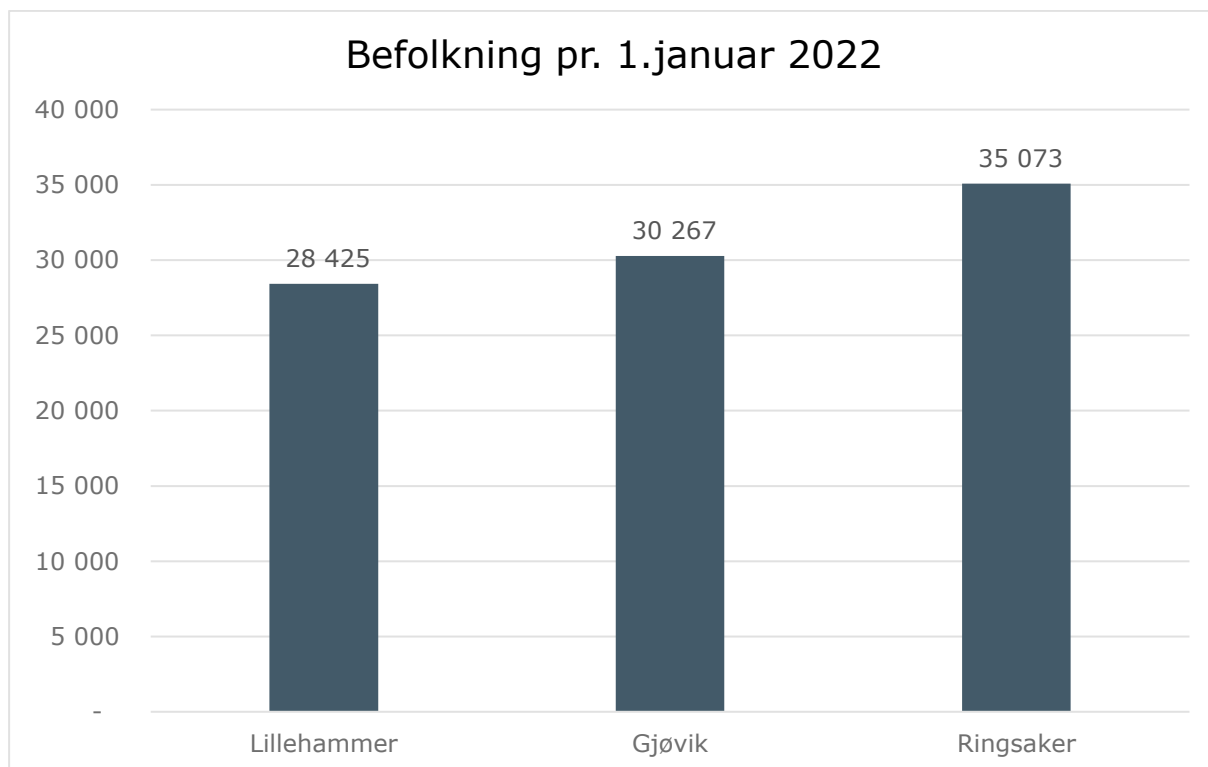
Det har vært en jevn trafikkvekst på E6 og rv. 4 siden 2011. Unntaket er perioden 2018-2021 der nedsatt framkommelighet i forbindelse med byggingen av ny E6 sør for Moelv og koronapandemien i 2020-2021 bidro til lavere trafikk på E6 i denne perioden. Det er forventning om fortsatt trafikkvekst frem mot 2030.



Figur4-2 Trafikkutvikling etter 2011. Kilde: SSB og COWI

4.2 Befolkning

Ringsaker kommune er den største av de tre kommunene med 35 073 innbyggere. Kommunen har flere tettsteder og byer, blant annet administrasjonssenteret Brumunddal, Moelv, Tingnes, Kylstad, Mesnali og Stavsjø. Det meste av offentlige institusjoner er samlet i Brumunddal og Moelv (Svendsen, 2022).



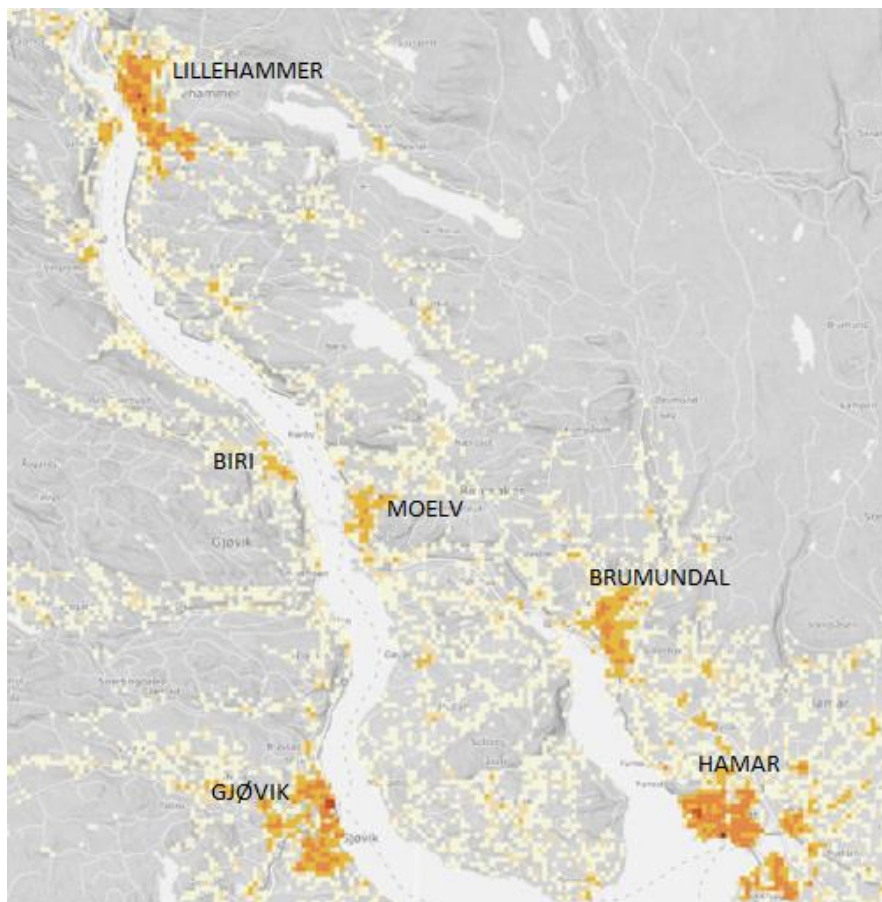
Figur 4-3 Befolkning per 1.januar 2022 for Lillehammer, Gjøvik og Ringsaker kommune. Kilde: SSB og COWI

Gjøvik er Innlandets tredje mest folkerike kommuner etter Ringsaker og Hamar. To tredeler av kommunens befolkning er bosatt i Gjøvik tettsted. Andre tettsteder er Bybrua, Biri og Monssveen. Utenom byen og tettstedene er dalene ned mot Mjøsa godt bebygde (Mæhlum, 2022).

Lillehammer er regionsenter for hele Gudbrandsdalen, og et viktig innpendlingsområde for arbeid og service. Byen er sete for Statsforvalteren i Innlandet, og er det viktigste tettstedssenteret for Gudbrandsdalen (Svendsen, 2022).

I det aktuelle området bor det til sammen 93 785 personer, som utgjør om lag 25 prosent av befolkningen i Innlandet fylke. De største befolkningskonsentrasjonene er nord og sør for den planlagte veistrekningen.

Langs den planlagte veistrekningen er det Moelv og Biri som har flest innbyggere. Figur 4-4 viser befolkningstetthet i regionen der de mørkeste fargene viser de høyeste befolkningskonsentrasjonene.

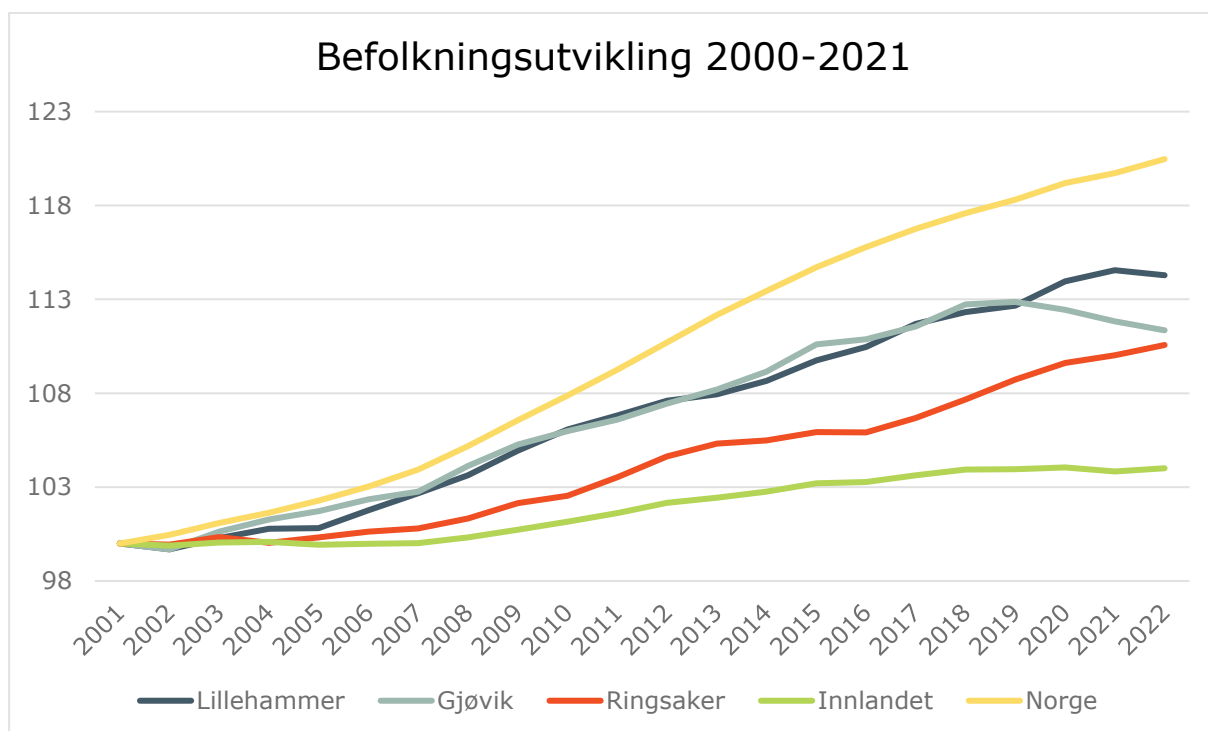


Figur 4-4 Befolkningstetthet i det aktuelle området. Mørk farge er det høy befolkningstetthet og lys farge er spredd befolkning. Kilde: SSB

4.2.1 Historisk befolkningsutvikling

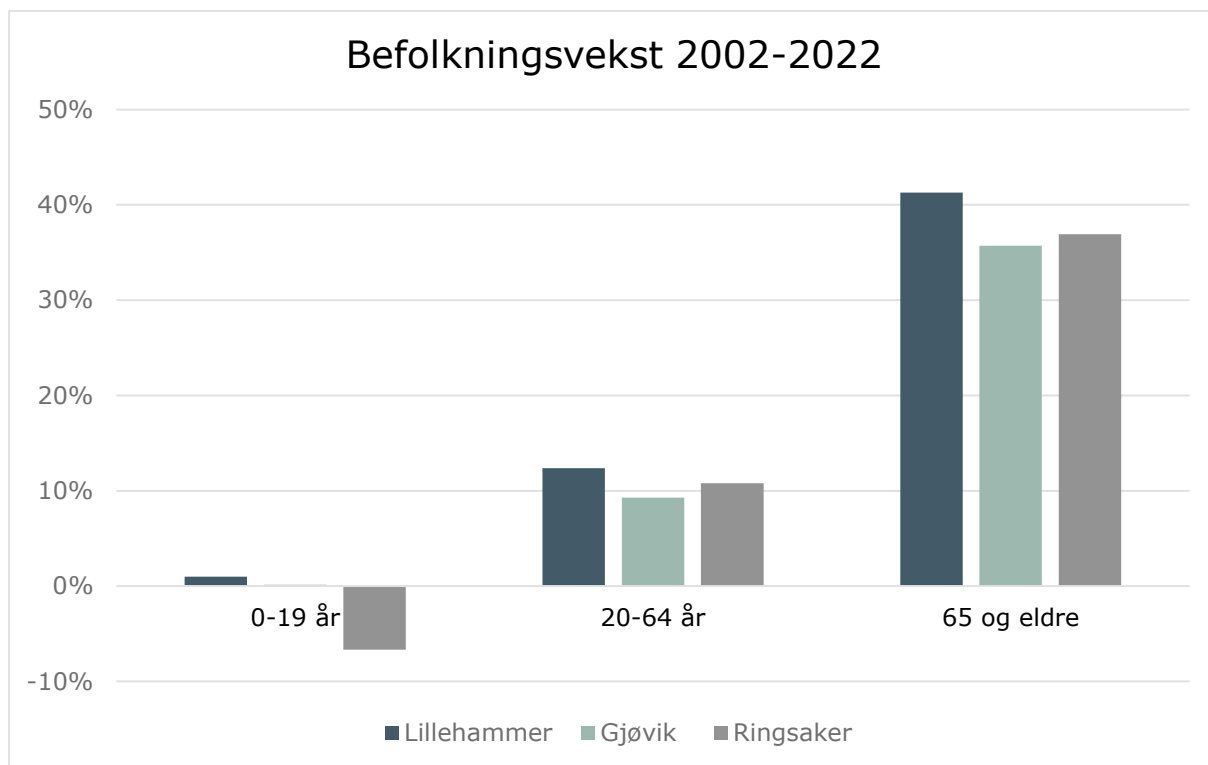
Figur 4-5 viser befolkningsutviklingen, i perioden 2001-2022. Figuren viser at alle de tre kommunene har hatt befolkningsvekst. Veksten har vært størst i Lillehammer kommune, etterfulgt av Gjøvik og Ringsaker kommuner. Ringsaker har imidlertid hatt nesten like mye vekst som Lillehammer om vi bare ser på de siste 10 årene. Norge har hatt en befolkningsvekst på 20 prosent, mens Innlandet har hatt en befolkningsvekst på 4 prosent i samme periode.

Alle de tre kommunene har høyere prosentvis vekst enn Innlandet fylke. Ringsaker, Gjøvik og Lillehammer er de tre mest folkerike kommunene i Innlandet. Innlandet er det klart minst urbaniserte fylket i landet, med hele 41 prosent av befolkningen bosatt utenfor tettbygd strøk mot 18 prosent for landet som helhet (Mæhlum, 2022). Innlandet har hatt den svakeste folketallsutviklingen blant landets fylker i tiårsperioden 2010-2019; 2,8 prosent mot 9,7 prosent i landet som helhet (Mæhlum, 2022).



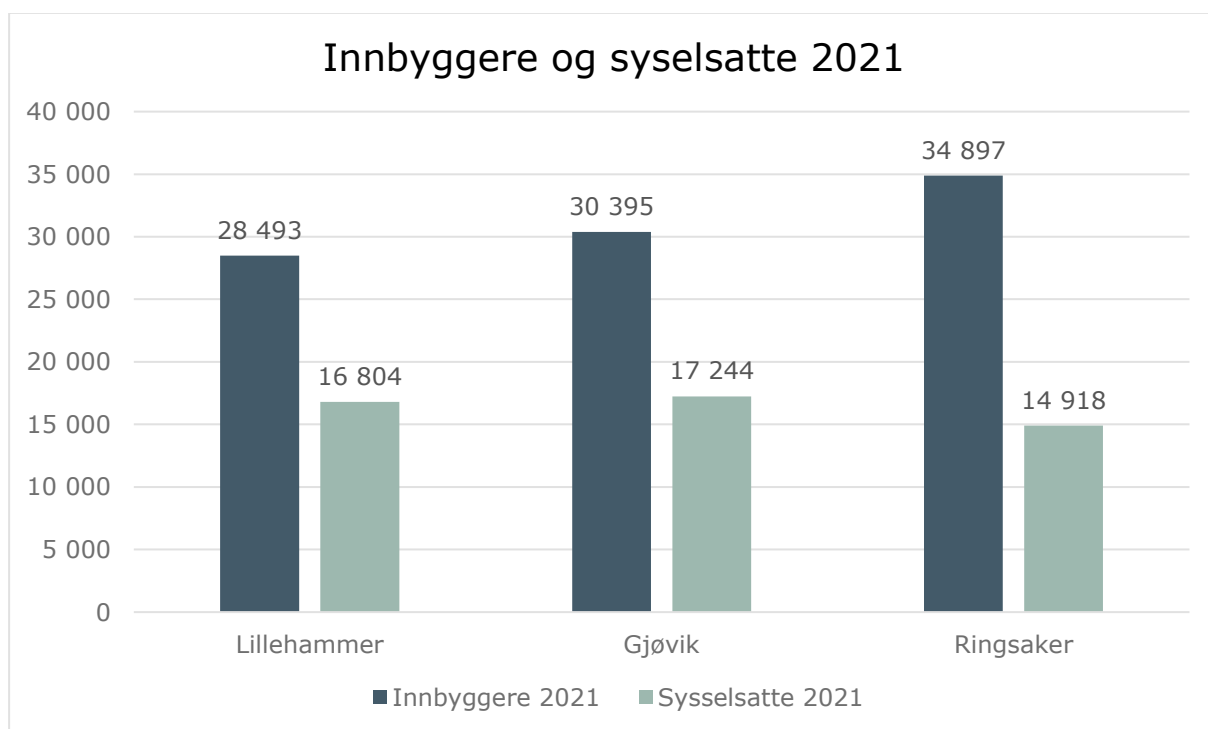
Figur 4-5 Befolkningsutvikling 2000-2021. Indeks år 2000=100. Kilde SSB og COWI

I tillegg til folketallsutviklingen er det også relevant å se på endringer i folketallet for de i yrkesaktiv alder, da disse har et pendlingsmønster som kan bli påvirket av nye samferdselstiltak. Figur 4-6 viser befolkningsvekst i ulike aldersgrupper siden år 2002. Eldrebølgen gjør at det blir relativt færre yrkesaktive og i figuren ser vi at det er klart størst vekst i denne aldersgruppen, 65 år og eldre. For kommunene er det derfor viktig å tiltrekke seg yrkesaktive personer. I stortingsmeldingen «*Berekraftige byar og sterke distrikt*» (Regjeringen, 2017) viser de til at personer i yrkesaktiv alder flytter til byene i større grad enn eldre. Dette bidrar til skjev aldersfordeling i mange distriktskommuner som er uheldig for næringsliv og kommunale inntekter. Samtidig viser figuren at det har vært en marginal vekst i de yngste aldersgruppene, og i Ringsaker ser vi det har vært negativ vekst for denne gruppen. Selv om denne aldersgruppen ennå ikke er i yrkesaktiv alder, sier det noe om vekstutsiktene for fremtidig arbeidsmarked.



Figur 4-6 - Befolkningsvekst 2000-2022 i ulike aldersgrupper. Kilde: SSB og COWI

Figur 4-7 viser innbyggere og sysselsatte for de ulike kommunene. I figuren kan vi se at det er relativt sett lav andel av befolkningen som er sysselsatt, som da kan forklares ved at det er en økende andel i befolkningen over 65 år.

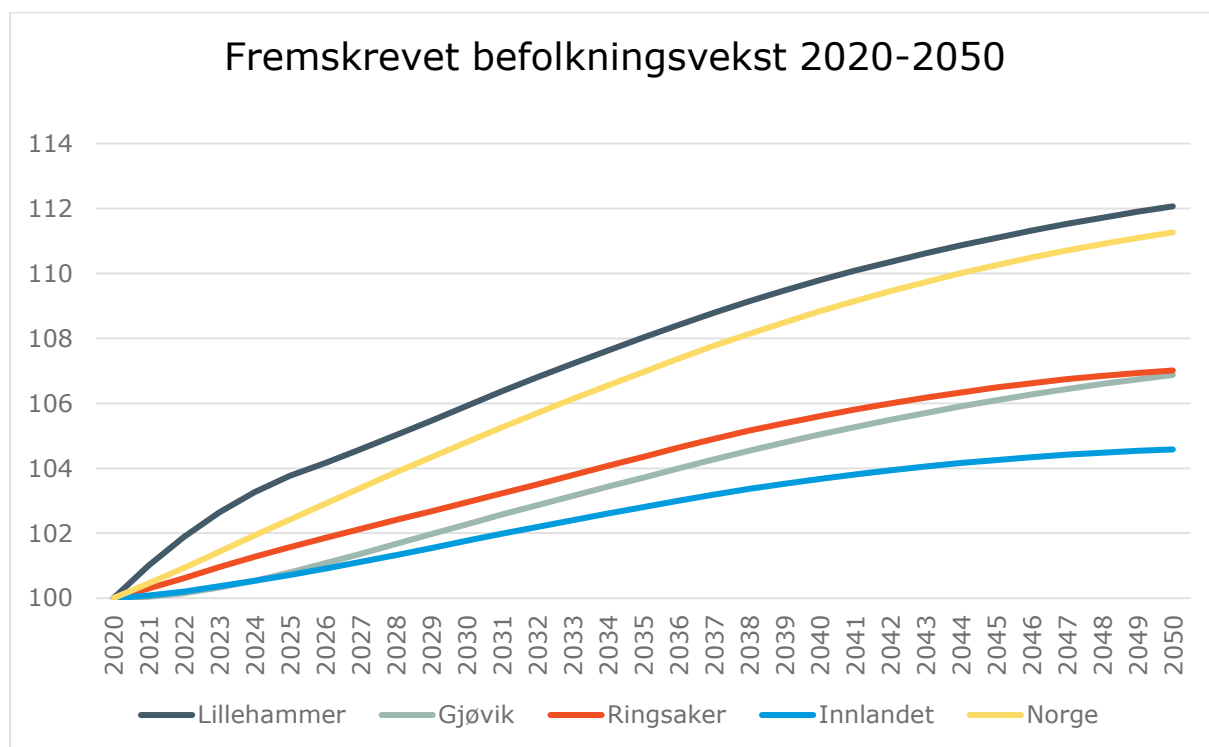


Figur 4-7 - Innbyggere og sysselsatte 2021. Kilde: SSB og COWI

4.2.2 Befolkningsutvikling frem mot 2050 i en referansesituasjon

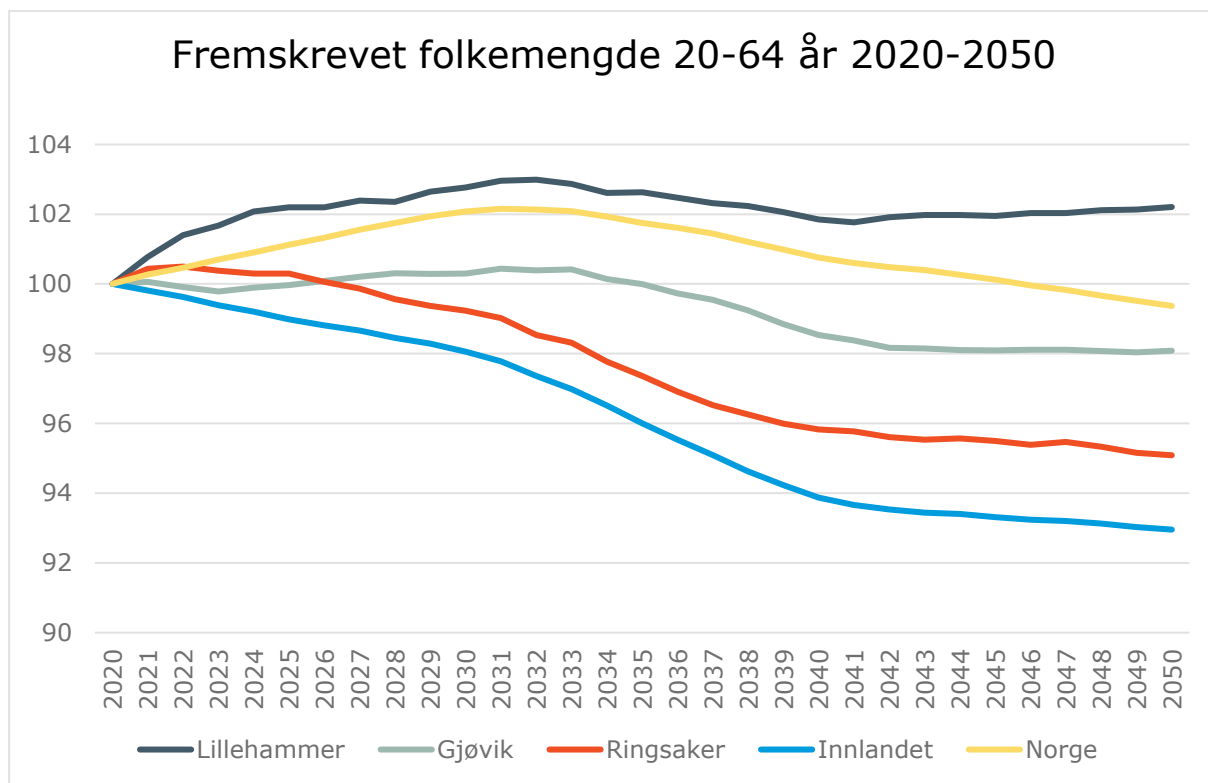
Den nye veistrekingen forutsettes åpnet rundt 2027-2028. For å vurdere de langsiktige effektene av den nye veien er det viktig å se på framskrivinger av folketallet. Her er Statistisk sentralbyrå sitt middelalternativ (MMMM) for befolkningsframskrivinger lagt til grunn for vurderingene. Det vil alltid være usikkerhet i slike framskrivinger, de tar heller ikke hensyn til effekter av nye samferdselstiltak.

Figur 4-8 viser ventet utvikling for hele befolkningen. Det forventes vekst i alle kommunene. Lillehammer og Norge ligger tett på hverandre, med noe avtagende vekst gjennom perioden. Gjøvik og Ringsaker har en mer moderat vekstprognose, der spesielt veksten til Ringsaker er avtagende gjennom perioden. Vi ser også at alle de tre kommunene i analysen har høyere vekst enn gjennomsnittet for Innlandet.



Figur 4-8 Ventet vekst i folketall mot 2050, Indeks der 2020 = 100. Hele befolkningen. Kilde: SSB og COWI

Figur 4-9 viser forventet befolkningsutvikling for aldersgruppen 20 til 64 år. Lillehammer har sterkere vekst enn Gjøvik og Ringsaker. Det vil være et lavere antall innbyggere i aldersgruppen 20-64 år i 2050 enn i dag i disse to kommunene. De tre kommunene har alle høyere vekstutsikter enn gjennomsnittet for hele Innlandet.



Figur 4-9 Ventet vekst i folketall mot 2050, Indeks der 2020 = 100. Aldergruppen 20-64 år. Kilde: SSB og COWI

4.3 Næringsliv og arbeidsmarked

4.3.1 Ringsaker

Ringsaker er landets nest største jordbrukskommune og i 2018 hadde de et jordbruksareal på 184 000 dekar. På flatbygdene er det stor kornproduksjon, men også et utbredt husdyrhold, særlig svin og fjærfe. Ringsaker har landets største produksjon av jordbær (Svendsen, 2022), og 725 av innbyggerne i kommunen jobber innen jordbruk og skogbruk. Ringsaker er også en industrikommune, 4063 av innbyggerne i kommunen jobber innen sekundærnæringen. Det meste av industrien ligger i Moelv, Brumunddal og på Rudshøgda, samt en del mindre bedrifter i Nydal i Furnes. Næringsmiddelindustrien med blant annet slakteri og meieri sysselsatte hele 46 prosent av industriens ansatte i 2017. Største bedrift er Norturas slakteri på Rudshøgda. Trelast- og trevareindustrien er nest største industrigren med blant annet limtreprodukter og bygningsprodukter ved Moelven Industrier. Ellers jobber en vesentlig andel av innbyggere innen helse- og sosialtjenester og varehandel.

Det er høy sysselsetting i Ringsaker kommune. Ledigheten var på 1,4 prosent i november 2022 (NAV, 2023). Dette er på samme nivå som ledigheten i Innlandet fylke og litt lavere ledighet enn gjennomsnittet for landet (1,6 prosent) på samme tidspunkt.

By- og regionforskningsinstituttet NIBR gjorde en analyse av forventet samfunnsutvikling i Ringsaker kommune i 2019 (Johansen, Onsager, & Barlindhaug, 2019). De skriver at

som de fleste kommunene i landet er Ringsaker dominert av tjenesteytende sektor, selv om andelen sysselsatt i primærnæringer og industri er klart høyere enn på landsbasis. Det har vært vekst i sysselsettingen i både privat og offentlig sektor de siste fem årene, etter noen år med nedgang i privat sektor, men utviklingen har imidlertid variert mye med bransje. Videre skriver de at de siste fem årene har kommunens mest betydningsfulle vekstnæringer vært spesialisert byggevirksomhet, handel, kultur og opplevelse, teknologi- og trevareindustri og at de mest markante nedgangsnæringene målt i sysselsatte har vært jordbruk, finans/forsikring og eiendomsdrift. NIBR forventer at denne utviklingen vil kunne fortsette framover. De vurderer videre at sysselsettingen i årene framover ville holdt seg høy og omtrent på dagens nivå framover. Etableringen av det nye sykehuset i Moelv forventes å gi en videre økning i sysselsettingen i kommunen.

4.3.2 Gjøvik

Gjøvik er en betydelig landbrukskommune hvor fôr- og melkeproduksjonen er stor. Åsene mellom dalene er skogkledde, og Gjøvik er blant landets største skogkommuner. Gjøvik har også en allsidig industri som sysselsetter elleve prosent av de yrkesaktive (2021). Gjøvik er Innlandets tredje største industrikommune (etter Ringsaker og Vestre Toten). På Biri ligger viktige industribedrifter, blant annet Moelven Industriers sagbruk Mjøsbruket og Madshus skifabrikk. Det er imidlertid helse- og sosialtjenester som sysselsetter flest arbeidstakere, i alt 25 prosent av de sysselsatte i kommunen (2021) (Mæhlum, Store norske leksikon, 2022).

Det er høy sysselsetting i Gjøvik kommune. Ledigheten var på 1,5 prosent i november 2022 (NAV, 2023). Dette er noe høyere ledighet enn gjennomsnittet for Innlandet fylke (1,4 prosent), men litt lavere ledighet enn gjennomsnittet for landet (1,6 prosent) på samme tidspunkt.

4.3.3 Lillehammer

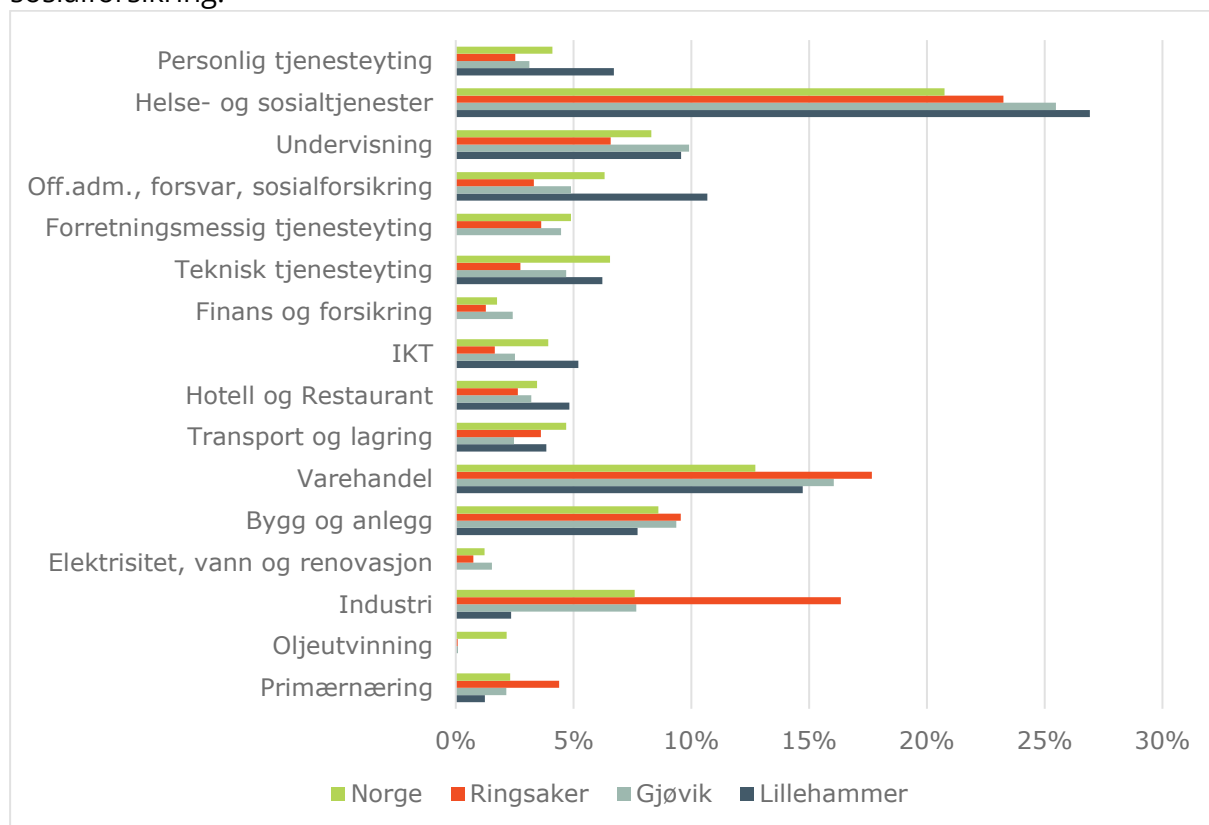
Lillehammer er regionsenter for hele Gudbrandsdalen, og et viktig innpendlingsområde for arbeid og service. Industrien har etter hvert mistet sin betydning sammenlignet med handels- og servicenæringen. Lillehammer har de siste årene hatt synkende industrisysselsetting; viktigste bransjer er (2017) næringsmiddelindustri, tekstilindustri og metallvareindustri. En stor andel av innbyggerne i kommunen jobber innen varehandel og helse- og sosialtjenester.

Det er høy sysselsetting i Lillehammer kommune. Ledigheten var på 1,2 prosent i november 2022 (NAV, 2023). Dette er lavere ledighet enn Innlandet fylke og lavere ledighet enn gjennomsnittet for landet (1,6 prosent) på samme tidspunkt.

4.3.4 Arbeidsmarkedet og næringsliv sammenlignet med resten av Norge

Figur 4-10 viser sysselsettingen i de forskjellige kommunene sammenlignet med hverandre og Norge. Helse- og sosialtjenester utgjør en stor andel i alle kommunene, og ligger høyere enn Norge, det samme gjelder varehandel. Ringsaker skiller seg ut fra de

andre kommunene med mange sysselsatte innen landbruk og industri. Lillehammer skiller seg ut ved å ha mange ansatte innen offentlig administrasjon, forsvar og sosialforsikring.



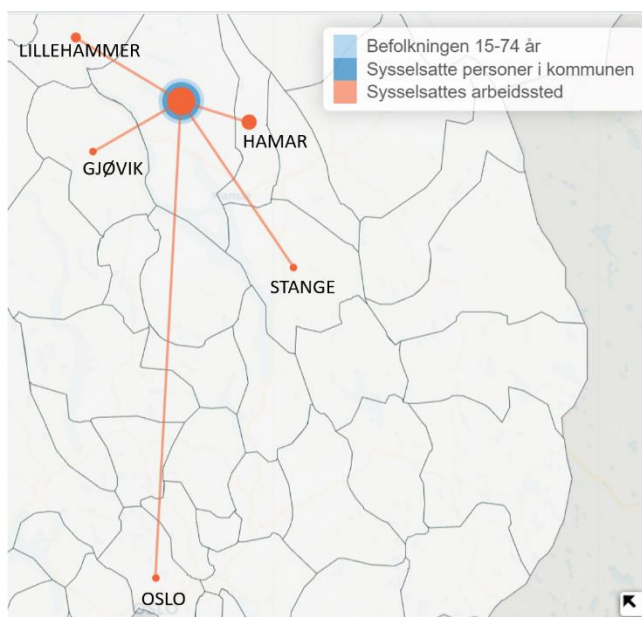
Figur 4-10 Nærings sammensetning basert på tall på sysselsatte for kommunene Ringsaker, Gjøvik og Lillehammer. Kilde: SSB og COWI

Nasjonalt preges økonomien for tiden av høy aktivitet, lav ledighet og høy inflasjon. Fremover ventes veksten å bli lavere og ledigheten noe høyere, men det er usikkert hvor sterk avdempingen i økonomien vil bli, og hvor raskt den vil komme (Finansdepartementet, 2022).

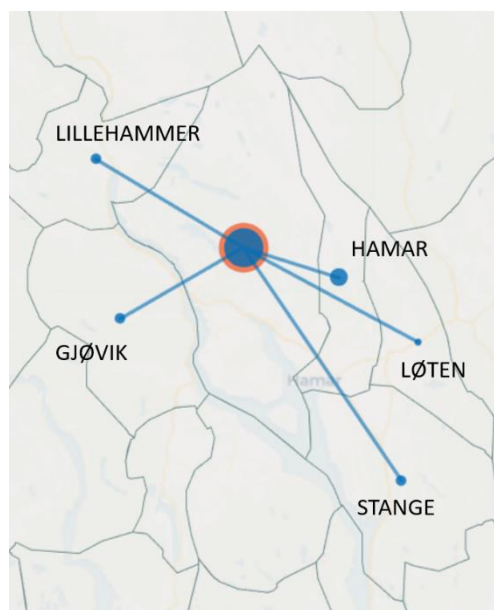
4.4 Pendling

4.4.1 Ringsaker kommune

I Ringsaker kommune var det i 2021 en 7 650 personer som pendlet ut av kommunen. Figur 4-12 viser hvilke kommuner som har flest pendlere fra Ringsaker. Det er et klart flertall som pendler til Hamar (3108 personer). Videre pendler 1 324 personer til Lillehammer, 732 personer pendler til Gjøvik, 603 personer til Stange og 587 personer til Oslo. I 2021 var det 4 859 personer som pendlet *til* Ringsaker kommune. Figur 4-14 viser hvor disse har bostedsadresse og pendler fra. De fleste pendler fra Hamar (1 593 personer), deretter Stange, Lillehammer, Gjøvik og Løten.



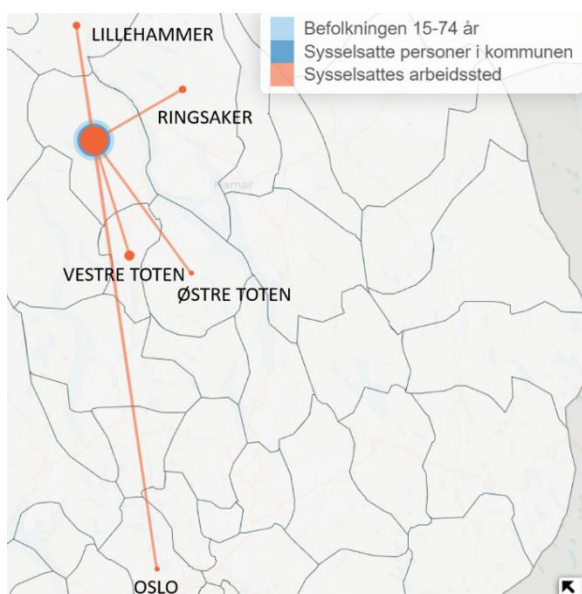
Figur 4-12 Pendlemønster fra Ringsaker. Kilde: <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>



Figur 4-11 Pendlemønster til Ringsaker. Kilde: <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>

4.4.2 Gjøvik kommune

I Gjøvik kommune var det i 2021 5 027 personer som pendlet ut av kommunen. Figur 4-14 viser hvilke kommuner det er vanligst å pendle til fra Gjøvik. Det er flest som pendler til Vestre Toten (1 403 personer), videre 574 personer til Lillehammer, 7541 personer til Oslo, 530 personer til Ringsaker og 485 personer til Østre Toten. I 2021 var det hele 7 416 personer som pendlet til Gjøvik. Figur 4-13 viser hvor disse har bostedsadresse og pendler fra. De fleste pendler fra Østre- og Vestre Toten (3592 personer), deretter Ringsaker, Lillehammer og Søndre land.



Figur 4-14 Pendlemønster fra Gjøvik. Kilde: <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>



Figur 4-13 Pendlemønster til Gjøvik. Kilde: <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>

4.5 Fritidsreiser

E6 er viktigste kjørerute til de største hytteområdene i Innlandet. Det fremkommer også fra trafikk tallene at det er mer trafikk fredag og søndag på den aktuelle strekningen grunnet fritidsreisende. Ringsaker er den kommunen i Norge med flest hytter, kommunen har 7 271 fritidsboliger. Lillehammer og Øyer er også store hyttestedestinasjoner med henholdsvis 1 715 og 3 542 fritidsboliger. I tillegg er også kommunene Gausdal og Ringebu store hyttekommuner (Skeikampen, Kvitfjell og Venabygd fjellet). Det kan være en mulig forklaring på hvorfor alle tre kommunene har høyere prosentandel av sysselsatte innen varehandel enn Norge som helhet.

4.6 Andre prosjekter i regionen

4.6.1 Nytt sykehus i Moelv

Helse sørøst vedtok den 22. september 2022 at Sykehuset i Innlandet skal bygges i Moelv i Ringsaker kommune. Etableringen av et nytt stort Mjøssykehus medfører samling av funksjoner som i dag er lokalisert på seks ulike sykehus, blant annet i Gjøvik og Hamar. Sykehuset Innlandet har i dag samlet om lag 9 000 ansatte, et årlig budsjett på om lag 9 milliarder kroner og er innlandets største kompetansemiljø (Sykehuset Innlandet, 2022). Det er varslet oppstart av planarbeid for nytt sykehus, inkludert planprogram på høring. Dette er nærmere omtalt i notat nytt mjøssykehus, E6 Moelv-Roterud. (COWI, 2024)

COWI og Vista analyse utarbeidet i desember 2020 en sammenstilling av samfunnsanalyse sykehusstruktur i Innlandet for Helse Sør-Øst RHF (COWI og Vista analyse, 2020). Rapporten viste blant annet at det i dag er relativt kort reisevei for de fleste ansatte ved dagens sykehus i Innlandet. Ved etablering av det nye Mjøssykehuset i Moelv vil trolig Hamarregionen representere det viktigste rekrutteringspotensiale. Store arbeidsplasser vil trekkes ut av de fire største byene. Den største regionale utfordringen er å trekke over 2 500 arbeidsplasser ut av Hamar-/Elverum-området. Det vil i stor grad påvirke arbeidsmarkedet og det vil skape betydelig økt trafikk. Ringvirkningsanalysen viser at det er knyttet 0,2 andre arbeidsplasser til hver sykehusansatt. De fleste arbeidsplassene kommer i næringene som kultur og fritidsorganisasjoner og hoteller og serveringssteder.

4.6.2 Utbygging av rv.4

Framtidig veistandard på rv. 4 vil ha betydning for hvordan trafikken vil fordele seg mellom rv. 4 og E6. Rv. 4 fungerer som en regional hovedvei mellom Oslo og Nittedal/Vest-Oppland, og er den viktigste regionale og lokale samferdselsåren på vestsiden av Mjøsa. Hovedutfordringen med dagens vei er lang reisetid, dårlig trafiksikkerhet og stedvis dårlig kapasitet. Tiltaket på strekningen rv. 4 Mjøsbrua-Hunndalen inkluderer en omkjøringstunnel under Gjøvik, og gir en innkorting på om lag 2 km. (Regjeringen, 2021).

4.7 Oppsummering forventet utvikling

	Forventet utvikling	Kommentar
Trafikk	↑	Det har vært en jevn trafikkvekst på E6 og rv. 4 siden 2011 og forventes videre økning i årene framover.
Befolknings- utvikling	→	Det har vært høyere befolkningsutvikling i alle de tre kommunene enn i Innlandet fylke de siste 20 årene. Historisk befolkningsutvikling for yrkesaktiv alder viser derimot en mer negativ utvikling for Ringsaker og Gjøvik. Dette er en gjennomgående trend i Norge da det blir flere eldre. Lillehammer på den andre siden har en mer positiv befolkningsutvikling.
Næringsliv og arbeids- marked	→	De berørte kommunene er, som de fleste kommuner, dominert av tjenesteytende sektor, selv om andelen sysselsatt i primærnæringer og industri er klart høyere enn på landsbasis. Helse- og sosialtjenester utgjør en stor andel i alle kommunene, og ligger høyere enn landsgjennomsnittet for Norge, det samme gjelder varehandel. Generelt er det lav ledighet i alle de berørte kommunene. Nasjonalt forventes ledigheten å gå noe opp de nærmeste årene, og det samme kan forventes i disse kommunene. Det forventes noe nedgang i antall sysselsatte innen jordbruk og økning innenfor andre næringer som handel, kultur og opplevelser.
Pendling	→	Det er forventet økt pendling til Ringsaker kommune pga. nytt sykehus i Moelv. Ellers er pendlerstrømmene forventet å fortsette omtrent som de er i dag.

5 Virkninger av tiltaket

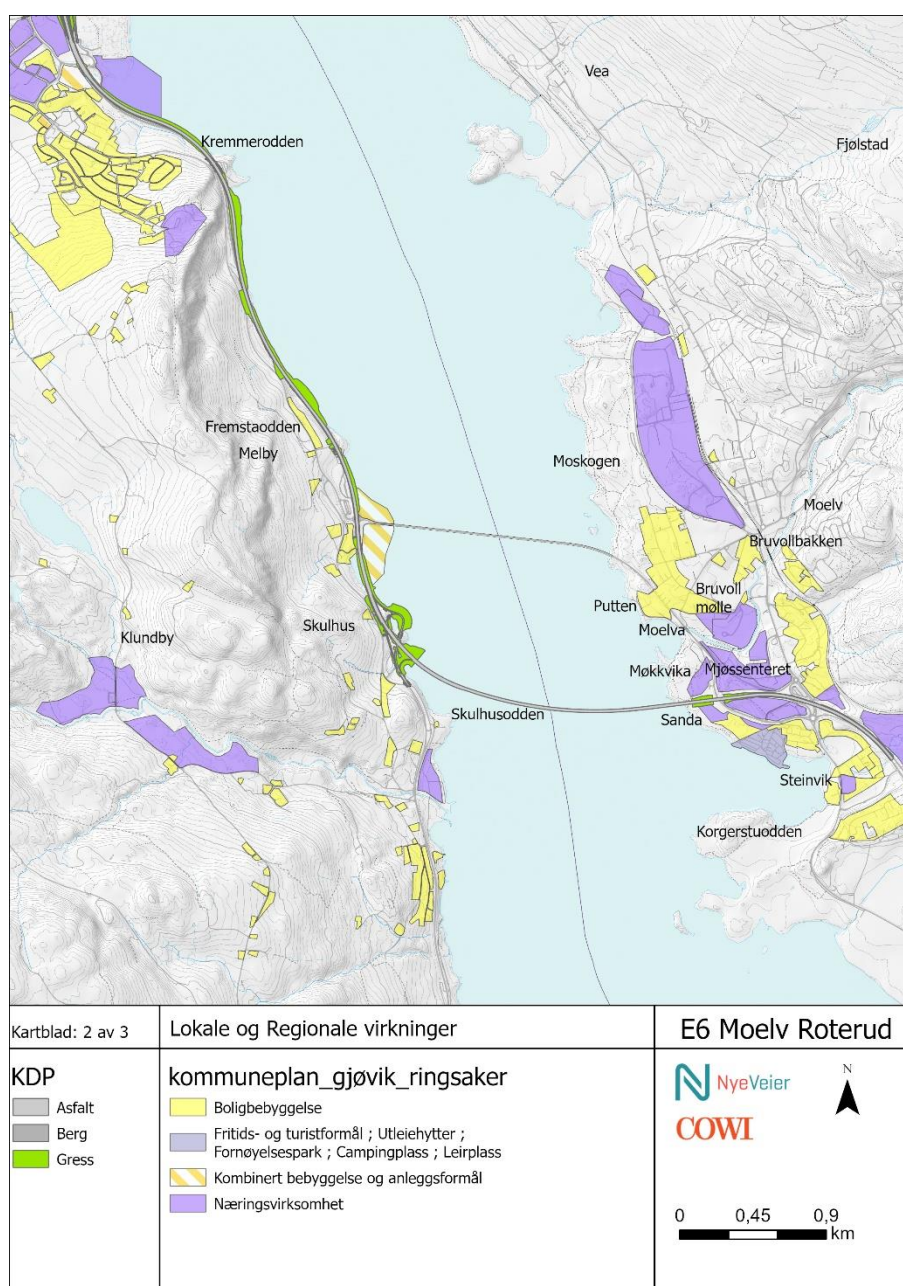
Vi vurderer her effektene av de alternative tiltakene sammenliknet med 0-alternativet.

5.1 Vurdering av arealbeslag

For å vurdere arealbeslag brukes kommuneplanene som utgangspunkt. 0-alternativet innebærer at dagens E6 videreføres og gir derfor ingen nye arealbeslag.

5.1.1 KDP-alternativet

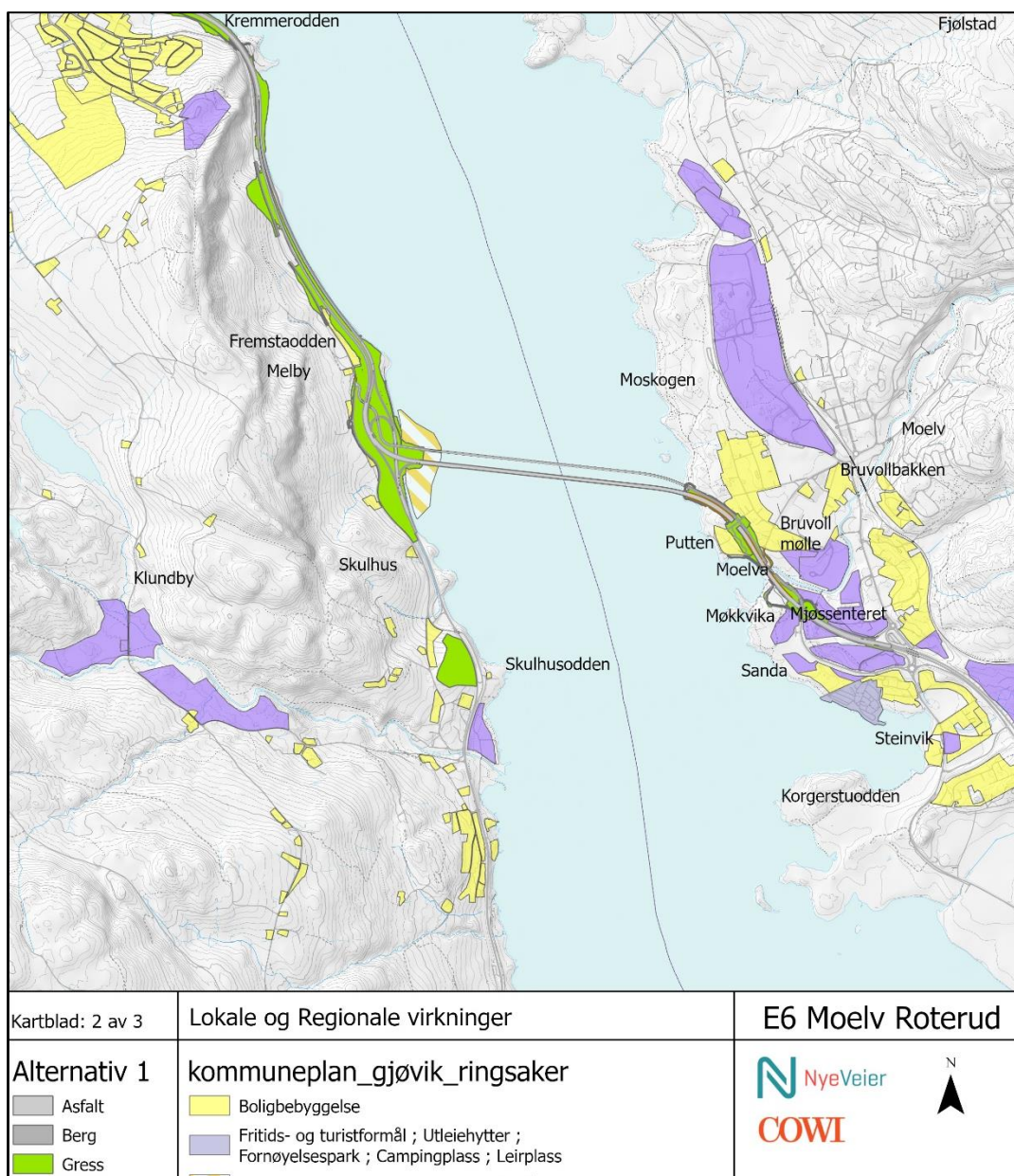
I KDP-alternativet følger ny vei eksisterende E6 forbi næringsbebyggelsen Mjøscenteret nord og dreier så vestover ut i Mjøsa sør for Møkkvika, se Figur 5-1. For KDP-alternativet er deler av strekningen allerede regulert til vei. I området mellom Mjøscenteret og sør for Møkkvika badeplass er det et næringsområde som blir delt i to om veien skal følge KDP-traseen. Dette gir direkte arealbeslag av områder som er regulert til næringsseiendom. I anleggsperioden vil store deler av disse arealene i Moelv ligge innenfor anleggsbeltet. Det samme gjelder næringsarealet ved Skulhusodden på Gjøviksiden.



Figur 5-1 Kart over næringsvirksomhet og boligbebyggelse - KDP alternativet. Kilde: COWI

5.1.2 Alternativ 1: Brukryssing parallelt med dagens bru

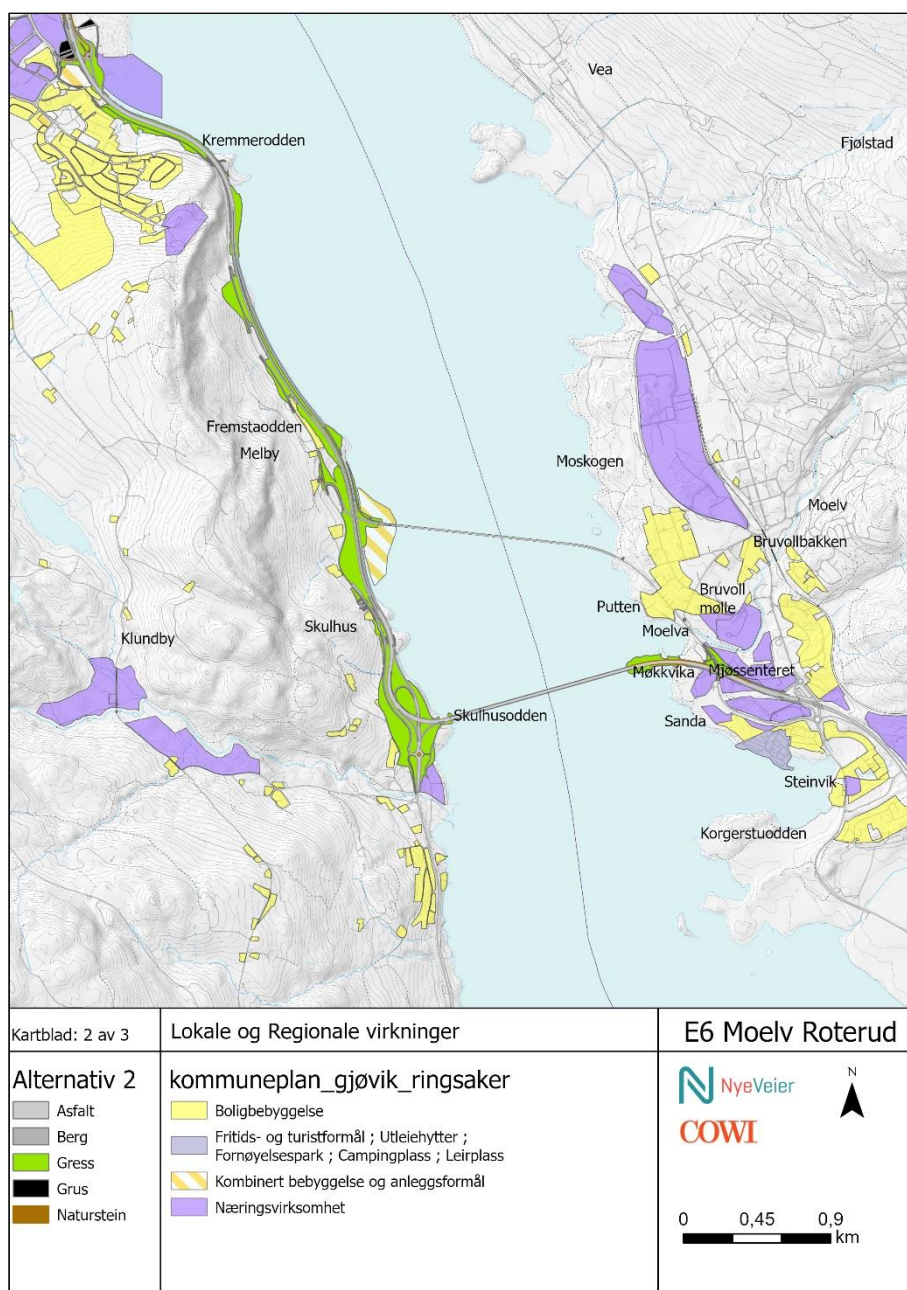
I alternativ 1 følger ny trasé i stor grad dagens E6 gjennom Moelv. Ny E6 føres videre nordover, og krysser Mjøsa på en ny bru. Brua blir liggende parallelt med og ca. 50 meter sør for dagens bru. Det er ikke regulerte næringsarealer langs den nye veien utover strekningen ved Mjøsenteret der E6 allerede går i dag. I anleggsperioden vil store deler av næringsarealene på Mjøsiden av dagens vei, være innenfor anleggsebeltet. Det samme gjelder næringsarealet for Biri bruk på Gjøviksiden.



Figur 5-2 Kart over næringsvirksomhet og boligbebyggelse - Alternativ 1. Kilde: COWI

5.1.3 Alternativ 2: Brukryssing i søndre trasé

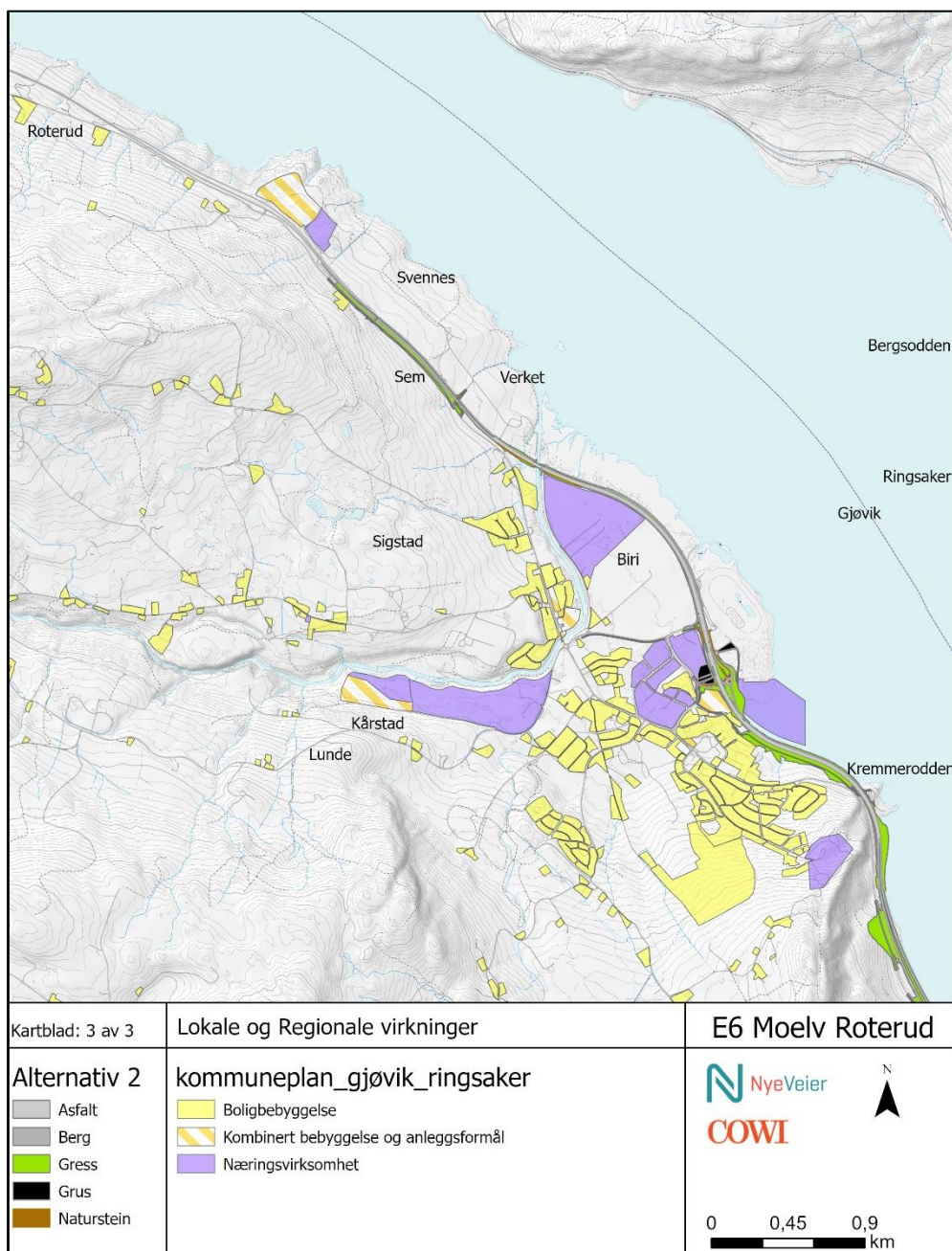
I alternativ 2 vil den nye veien gå over Mjøsa et stykke sør for dagens kryssing, mellom Moelv småbåthavn og Møkkvika badeplass, se Figur 5-3. Næringsarealet vil da havne på nedsiden av veien. Næringsområdet vil ikke bli delt i to slik som med KDP-alternativet, og det vil dermed ikke bli like store direkte beslag på næringsarealer. På Gjøviksiden vil den nye Mjøsbrua i alternativ 2 gå over Mjøsa ved Skulhusodden. Dette vil beslaglegge noe nytt areal og eksisterende bebyggelse vil bli berørt. I anleggsperioden vil store deler av næringsarealene mellom ny E6 og Mjøsa være innenfor anleggsbeltet.



Figur 5-3 Kart over næringsvirksomhet og boligbebyggelse - Alternativ 2. Kilde: COWI

5.1.4 Fremstadodden-Roterud

I den nordre delen av planområdet, mellom Fremstadodden og Roterud, følger ny E6 samme trasé som dagens E6 i alle alternativer. Mellom Fremstadodden og Eriksrud er dagens E6 planlagt utvidet mot vest. Siden ny vei følger dagens trasé er arealbeslaget begrenset, fra Fremstadodden til Roterud sammenliknet med 0-alternativet.



Figur 5-4 Kart over næringsvirksomhet og boligbebyggelse - Fremstadodden-Roterud. Kilde: COWI

Det er **noe** endringer i beslag av bolig- og næringsarealer for begge alternativer sammenliknet med 0-alternativet. I Biri er det flere områder med næringsvirksomhet og boligbebyggelse rundt E6. Et av disse næringsområdene er Mjøsbruket. I

utgangspunktet skal ikke den nye veien komme i konflikt med Mjøsbrukets næringsarealer. Men de vil trolig bli berørt i forbindelse med anleggsfasen, både med tanke på omkjøringsvei og eventuelt et lite midlertidig anleggsområde ved bruket. I Biri vil den nye veien gå nærmere veikroa og bensinstasjonen.

5.2 Reisetid og pendling

Dagens kryss ved Mjøsbrua med rv. 4 er en flaskehals som skaper forsinkelser i rushperioder. I dag gjelder dette spesielt i forbindelse med helgetrafikken til og fra fritidsboliger, men framskrivningene av trafikken frem mot 2050 viser at det også kan bli problemer med trafikkavviklingen i ettermiddagsrushet. Tiltaket vil bidra til bedre trafikkavvikling og forutsigbarhet for reiser på strekningen, spesielt i dette krysset. For de lengre reisene forsterkes denne effekten når også andre delstrekninger på E6 utbygges. En situasjon hvor de andre strekningene blir realisert, men ikke dette tiltaket, vil gi mindre forutsigbarhet i perioder med rush. Reisetiden for buss reduseres også i begge alternativer, dette er nærmere omtalt i fagrapporten for trafikk. (COWI, 2024)

En sentral effekt ved bygging av ny vei er redusert reisetid. I tabellene nedenfor vises reisetiden for ulike strekninger som påvirkes av ny E6 mellom Moelv og Roterud. Tabell 5-1 viser reisetiden i KDP-alternativet sammenliknet med referansesituasjonen. Reisetidene er hentet fra beregninger gjort med transportmodell (RTM), det står mer om beregningene i fagnotatet om prissatte virkninger. Det er rundt 2 minutter spart reisetid for de ulike strekningene. I Tabell 5-2 ser vi spart reisetid ved bygging av alternativ 1. Som vi kan se er besparelsen litt lavere enn for KDP-alternativet med rundt 1 minutt bespart reisetid. Mellom Lillehammer og Moelv er det 2 minutter bespart reisetid. Tabell 5-3 viser spart reisetid ved bygging av vei for alternativ 2. I alternativ 2 er det, på samme måte som i KDP alternativet, rundt 2 minutter spart reisetid for de ulike strekningene.

Tabell 5-1 Spart reisetid for ulike strekninger for KDP alternativet

Strekning	Referanse	KDP	Besparelse
Gjøvik - Hamar	30 min 10 sek	28 min 30 sek	1 min 40 sek
Gjøvik - Moelv	15 min 10 sek	13 min 30 sek	1 min 40 sek
Gjøvik - Biri	15 min 10 sek	14 min 10 sek	1 min
Gjøvik - Lillehammer	29 min 30 sek	28 min	1 min 30 sek
Lillehammer - Moelv	19 min 20 sek	17 min 10 sek	2 min 10 sek

Tabell 5-2 Spart reisetid for ulike strekninger for alternativ 1

Strekning	Referanse	Alternativ 1	Besparelse
Gjøvik - Hamar	30 min 10 sek	29 min 20 sek	50 sek
Gjøvik - Moelv	15 min 10 sek	14 min 20 sek	50 sek
Gjøvik - Biri	15 min 10 sek	14 min 20 sek	50 sek
Gjøvik - Lillehammer	29 min 30 sek	27 min 50 sek	1 min 40 sek
Lillehammer - Moelv	19 min 20 sek	17 min 10 sek	2 min 10 sek

Tabell 5-3 Spart reisetid for ulike strekninger for alternativ 2

Strekning	Referanse	Alternativ 2	Besparelse
Gjøvik - Hamar	30 min 20 sek	28 min 10 sek	2 min 10 sek
Gjøvik - Moelv	15 min 10 sek	13 min	2 min 10 sek
Gjøvik - Biri	15 min 10 sek	14 min 10 sek	1 min
Gjøvik - Lillehammer	29 min 30 sek	27 min 40 sek	1 min 50 sek
Lillehammer - Moelv	19 min 20 sek	17 min 30sek	1 min 50 sek

Endringer i reisetid vil kunne påvirke pendlertrafikken. I en studie fra TØI (Aarhaug, Hansen, & Engebretsen, 2014) om næringslivets nytte av samferdselsinvesteringer, er det sett på arbeidsreiser med bil i sammenheng med reisetid i Norge. Figur 5-5 er hentet fra denne studien. Tallet på pendlere faller når reisetiden øker, det er få som pendler over 45 minutter. Lokale forskjeller kan forekomme, tallgrunnlaget er hentet på et nasjonalt nivå.



Figur 5-5 Pendling med bil i Norge etter reisetid. Kilde: (Aarhaug, Hansen, & Engebretsen, 2014)

Dagens reisetid mellom Moelv og Gjøvik er på om lag 15 minutter, og mellom Lillehammer og Moelv 19 minutter og 30 sekunder. Ut fra figuren kan det se ut til at små endringer i reisetid kan medføre at flere velger å pendle. At flere pendler gjør at arbeidsregionen blir større, noe som kan gi positive effekter. Men det medfører også økt trafikk på veiene.

Disse effektene vil ikke nødvendigvis være konstante og kan påvirkes av endringer i arbeidsmarkedet. For eksempel vil digitalisering og tilrettelegging for mer hjemmekontor kunne bidra til et mer fleksibelt arbeidsliv. Det som historisk har vist seg

å være for lange pendleravstander vil kanskje ikke være urealistisk i fremtiden. Kortere reisetid til Oslo-regionen i tillegg til mer tilrettelegging for hjemmekontor, kan gi muligheter for økt bosetting og pendling fra regionen på sikt, men dette er svært usikkert.

Det er en liten reduksjon i alle alternativenes reisetid, så det vil trolig ikke ha vesentlig betydning for regional utvikling. Forutsigbarheten ved bedre trafikkavvikling er antakelig den viktigste effekten.

5.3 Bostedsattraktivitet

Det er usikkert hvilken effekt tiltaket vil ha på bostedsattraktiviteten for de berørte områdene. Bostedsattraktiviteten vil påvirkes av endringene i reisetid, økt trafikk med de ulempene det gir (for eksempel støy og forurensning) og påvirkningen igjennom arealbeslagene. I Moelv vil forskjellen mellom alternativene kunne ha noe betydning. I fagrapporten for prissatte virkninger (COWI, 2024) viser beregningene for lokal luftforurensning at det totalt er flere antall boliger som vil bli utsatt for nivåer over sonegrensene i alternativ 1 da omkring Moelvtunnelen og Moelv. Det samme gjelder for støybelastningen. Dette vil redusere bostedsattraktiviteten.

Det vil være noe mindre negative effekter knyttet til trafikken ved alternativ 2 og KDP da trafikken legges i områder der færre mennesker blir berørt av støy og luftforurensning. Nærføring i Moelv og til etablerte boligområder blir for disse alternativene unngått og veien legges også lenger unna en skole og et idrettsanlegg. Det vil være nødvendig å fjerne noen boliger, men det vil også komme tiltak for nærmiljøet som kan gjøre områdene mer attraktive. Dette er beskrevet i fagrapporten for nærmiljø (COWI, 2024).

Ny E6 er planlagt som firefelts motorvei med midtdeler og fartsgrense 100 km/t. Dette innebærer økt barriereeffekt til Mjøsa for alle alternativer.

Samlet påvirkning av veiutbyggingen på bostedsattraktiviteten i regionen er usikker. Antakelig vil tiltaket, isolert sett, ha begrenset påvirkning på bostedsattraktiviteten og befolkningsutviklingen i regionen. Sett i sammenheng med øvrige veiprojekter i Innlandet, kan det tenkes at tiltaket bidrar til en positiv effekt for regionen. Generelt er det vist at veiutbygginger bidrar til sentralisering og regionforstørring (Vågane, 2008). Om hele regionen framstår som mer attraktiv kan den trekke til seg folk fra andre deler av landet.

5.4 Lokalt næringsliv og arbeidsmarked

Det er omdiskutert hvilke generelle positive effekter veiutbygginger vil kunne gi for næringsutvikling og arbeidsmarked. Samlet sett er det vanskelig å se at veiutbyggingen, uavhengig av alternativ, vil gi store konsekvenser for lokalt næringsliv og arbeidsmarked. Redusert reisetid vil kunne bidra til økt trafikk i regionen som vil kunne gi noen positive effekter for lokalt næringsliv. Det gjelder spesielt næringer innen turisme, kulturliv og

opplevelser i områder med spredd befolkning. Det er små forskjeller mellom alternativene når det gjelder dette og det er vanskelig å se for seg at det vil bli noen store utslag på for eksempel hvor reisende velger å stoppe langs veien.

Det er enkelte lokale næringer langs E6 som kan bli påvirket av tiltaket. Det vil være viktig å sørge for at ny vei ikke er til hinder for videre drift og utvikling av eksisterende næringsliv og industri i området, som Mjøsbruket og Biri travbane. Mjøsbruket og Biri travbane mister ikke areal slik veiløsningen er utformet. Kyssløsningen på ny E6 ivaretar også tilkomsten til Biri fra E6. Tilkomsten for biltrafikk, gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk er vurdert i fagnotatet for trafikk (COWI, 2024).

Ringsaker kommune har uttalt at området hvor alternativ 1 går, er kommunens foretrukne område for framtidig byutvikling mot Mjøsa. Alternativ 1 har seks kjørefelt parallelt, sammenlignet med dagens situasjon som har to kjørefelt. Dette gir en økt barrierevirkning og fører til negative effekter når det gjelder mulighetene for framtidig byutvikling i Moelv.

En forbedret forutsigbarhet for bilistene i perioder med mye trafikk kan gi positive effekter for næringslivet i regionen som helhet. Da det er mest trafikk fredag og søndag, vil en bedre trafikkavvikling være positivt for de som har fritidseiendommer i området. En bedre trafikkavvikling gjør regionen mer attraktiv som turistdestinasjon, noe som igjen kan føre med seg økt omsetning for andre næringer, for eksempel vare- og handelsnæringen.

Oppsummert vil effektene for arbeidsmarked og næringsliv være begrenset for strekningen Moelv-Roterud. Økt trafikk og kortere reisetid mellom Gjøvik, Moelv, Hamar og Lillehammer vil kunne gi noe bedre grunnlag for næringslivsutvikling samt bidra til at arbeidsmarkedene i regionen bli mer knyttet sammen.

6 Sammenstilling og samlet vurdering

Lokale og regionale virkninger er en av flere fagrapporter. Fagene vil bli sammenstilt i planbeskrivelsen og de totale virkningene vil bli beslutningsgrunnlag for videre planarbeid.

6.1 Prosjektets bidrag til måloppnåelse

E6 Moelv – Roterud inngår i Nye Veiers strekning E6 Moelv – Øyer. Dette er igjen en del av strekningen E6 Kolomoen – Øyer. Målet for utbyggingen av E6 Kolomoen-Øyer er å sørge for økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og stimulere til vekst og utvikling i Innlandet samt tilgrensende regioner. Prosjektene er også viktig i arbeidet med å knytte regioner tettere sammen. Oppgraderingen av veistrekningen er i tillegg viktig med tanke på at Innlandet har landets største hytteområder, noe som medfører stor helge- og ferieutfart. Utbygging av E6 Moelv – Øyer vil gi kortere og mer forutsigbar

reisetid enn i dag. Utbygging av E6 Moelv – Roterud vil, som en del av denne større oppgraderingen av E6, bidra til å oppfylle disse målene.

Ny E6 Moelv – Roterud vil også kunne bidra til nasjonale mål i NTP om «Nullvisjon for drepte og hardt skadde» og «Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet». Veiutbyggingen vil i tillegg kunne bidra til å nå målene i de kommunale planene for Ringsaker og Gjøvik som raskere transport for næringslivet og bedre pendlervilkår. Forslaget vil ikke bidra til målet om tilrettelegging for nye næringsområder.

6.2 Samlet vurdering og rangering

Det er lite forskjeller i arealbeslagene som følger av veiutbyggingen. Reisetidene blir noe redusert, og fremkommeligheten vil bli mer forutsigbar i begge alternativer. Effektene på arbeidsmarked, næringslivsutvikling og bostedsattraktivitet er antakelig begrenset for alle alternativer for denne strekningen isolert. Det er flere større veiprosjekter i området langs Mjøsa som tilsammen trolig vil gi positive effekter for regionen. Det er små forskjeller som skiller de ulike alternativene. KDP alternativet kan beslaglegge noe mer næringseiendom enn de to andre alternativene. Alternativ 1 vil gi mer støy og barriereeffekter i Moelv, noe som kan gi negative effekter for bostedsattraktivitet og lokalt næringsliv. Etter vår vurdering vil alle alternativene være bedre enn 0-alternativet for lokal og regional utvikling.

Tabell 6-1 Samlet vurdering og rangering

Tema	Referansealternativ		Prosjektalternativ	
	0-alternativet	KDP	Alternativ 1	Alternativ 2
Arealbeslag	0	-	-	-
Reisetid	0	+	+	+
Bostedsattraktivitet	0	0	-	0
Lokalt næringsliv og arbeidsmarked	0	+	+	+
Samlet vurdering	0	+	+	+
Rangering		1	2	1
Kommentar til rangering		Noe bedre reisetid enn 0-alternativet	Noe bedre reisetid og mindre arealbeslag enn KDP. Kan gi noen negative effekter i Moelv.	Noe bedre reisetid enn alt 1.

7 Referanseliste

- COWI. (2024). *Fagrappport for nærmiljø*.
- COWI. (2024). *Fagrappport prissatte virkninger*.
- COWI. (2024). *Fagrappport trafikk*.
- COWI. (2024). *Notat nytt Mjøssykehus, E6 Moelv-Roterud*.
- COWI og Vista analyse. (2020). *Samfunnsanalyse sykehusstruktur innlandet - sammenstilling*. Oslo: Helse Sør-Øst.
- Duranton, G., & Puga, D. (2003). *Micro-foundations fo Urban Agglomeration Economies*. National Bureau of Economic Research.
- Finansdepartementet. (2022). *Nasjonalbudsjettet 2023 Meld. St. 1 (2022–2023)*.
- Helse Sør-Øst. (2022). *Saksfremlegg til styret i Helse Sør-Øst RHF*. Hentet fra Helse Sør Øst.
- Holmen, R. B. (2021). *Grunnlaget for ex ante-evalueringer av nettoringvirkninger fra transportinvesteringer i Norge*. Concept-programmet.
- Johansen, S., Onsager, K., & Barlindhaug, R. (2019). *Samfunnsutviklingen i Ringsaker NIBR-RAPPORT 2019:5*. OsloMet.
- Mæhlum, L. (2022). Hentet fra Store norske leksikon: <https://snl.no/Innlandet>
- Mæhlum, L. (2022). *Store norske leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/Gj%C3%B8vik>
- Mæhlum, L. (2022). *Store norske leksikon*. Hentet fra https://snl.no/Innlandet_-_befolkning
- NAV. (2023, Januar 3). *Arbeidssøkere og stillinger - statistikk - helt ledige*. Hentet fra nav.no: <https://www.nav.no/no/nav-og-samfunn/statistikk/arbeidssokere-og-stillinger-statistikk/helt-ledige>
- Norconsult. (2016). *Lokale og regionale verknader, Kommunedelplan og konsekvensutgreiing for E39 Stord – Os*.
- Nye veier. (2022). *PLANPROGRAM FOR E6 Moelv – Roterud*.
- Onsager, K., Eika, A., Ruud, M. E., Monkerud, L., Orderud, G., & Tønnesen, M. (2021). *Mindre byer og regionsentre - roller og funksjoner i regioner og regional utvikling*. By- og regionforskningsinstituttet NIBR.
- Regjeringen. (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Kommunal- og distriktsdepartementet.
- Regjeringen. (2017). *Meld. St. 18 (2016-2017) Berekraftige byar og sterke distrikt*. Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Regjeringen. (2019). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023*. Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Regjeringen. (2021). *Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033*. Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Regjeringen. (2021). *Rundskriv R-109, Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser*. Oslo: Finansdepartementet.
- Statens vegvesen. (2015). *E6 Moelv-Biri kommunedelplan med KU for ny Mjøsbu*. Hamar: Statens vegvesen, Region øst.
- Statens vegvesen. (2021). *Konsekvensanalyser - Håndbok V712*.
- Svendsen, T. O. (2022, oktober 17). *Store norske leksikon*. Hentet fra Lillehammer : <https://snl.no/Lillehammer>
- Svendsen, T. O. (2022). *Store norske leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/Ringsaker>

- Sykehuset Innlandet*. (2022, Oktober). Hentet fra Sykehuset Innlandet: <https://sykehuset-innlandet.no/om-oss#nokkeltall-og-fakta>
- Vågane, Ø. E. (2008). Sentralisering og regionforstørring. *TØI rapport 981/2008*, 51.
- Welde, M., Tveter, E., & Mork, A. G. (2020). *Vegprosjekter, verdiskaping og lokale mål*. Concept-programmet.
- Wilkinson, N. (2022, oktober 17). *FNs bærekraftsmål*. Hentet fra Om FN: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>
- Aarhaug, J., Hansen, W., & Engebretsen, Ø. (2014). *Næringslivets nytte av samferdselsinvesteringer*. Transportøkonomisk Institutt.