

Arkiv: PLANID-05020437,
PLANNAVN-E6
Moelv-Roterud, FA-
L13, TI-&00
JournalpostID: 26/21579
Saksbehandler: Anna Ekrem
Dato: 16.03.2026

Saksframlegg

Saknr.	Utvalg	Møtedato
25/2026	Utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester	26.03.2026

Sluttbehandling Reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud

Kommunedirektørens forslag til vedtak

1. Konsekvensutredningen for detaljreguleringsplan for E6 Moelv-Roterud (planalternativ 2) med tilhørende risiko- og sårbarhetsanalyse anses som et egnet beslutningsgrunnlag, og utredningsplikten er oppfylt.
2. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-12 godkjenner Gjøvik kommune forslag til detaljreguleringsplan for E6 Moelv-Roterud (planalternativ 2, planID 05020437) slik det fremgår av plankart sist revidert 06.03.2026, planbestemmelser sist revidert 06.03.2026, og planbeskrivelse datert 06.03.2026, med følgende endring:
 - a. Rekkefølgebestemmelse § 6.2.8 tas inn:
«Før ny E6 tas i bruk skal helhetlig anlegg for gående og syklende være etablert fra Kalrasten bussholdeplass i Biri til Roterud. I samarbeid med veieier skal planlegging og prosjektering angi standard for anlegget.»
3. Gjøvik kommune vil sterkt anbefale at omkjøring i Biri ved bygging av ny Vismunda bru skjer via Industrivegen og Skumsrudvegen, og ikke via fv. 2538 Birivegen.
4. Gjøvik kommune går mot Nye Veiers anbefaling om å skille gjennomkjøring forbudt på fv. 2538 Eriksrudvegen.
5. Gjøvik kommune begjærer Statsforvalteren i Innlandet om mekling om innsigelser fra Innlandet fylkeskommune, Statsforvalteren i Innlandet og Statens vegvesen knyttet til rekkefølgebestemmelse for sikring av anlegg for gående og syklende langs fv. 2538 Kalrasten-Roterud.
6. Mekling om innsigelser må gjennomføres før plansaken tas opp til sluttbehandling i Kommunestyret.

Vedlegg i saken:

16.03.2026 01 - Planbeskrivelsen
16.03.2026 02 - Varselbrev og annonse for oppstart av planarbeidet
16.03.2026 02a - Varselbrev og annonse for utvidelse av planområdet 1
16.03.2026 02b - Varselbrev og annonse for utvidelse av planområdet 2

16.03.2026	03 - Plankart, Gjøvik kommune, Alternativ 2
16.03.2026	05 - Bestemmelseskart
16.03.2026	06 - Reguleringsbestemmelser, Gjøvik kommune, Alternativ 2
16.03.2026	08 - Merknadsdokument, Gjøvik kommune
16.03.2026	08a - Merknadsdokument, Gjøvik kommune - Vedlegg Innkomne merknader
16.03.2026	08b - Merknadsdokument, Gjøvik kommune etter offentlig ettersyn
16.03.2026	08c - Merknadsdokument, Gjøvik kommune - Vedlegg Innkomne merknader etter offentlig ettersyn
16.03.2026	08d - Merknadsdokument, Gjøvik kommune - begrenset 2.gangshøring
16.03.2026	08e - Merknadsdokument, Gjøvik kommune – Vedlegg Innkomne merknader begrenset 2.gangshøring
16.03.2026	10 - Risiko- og sårbarhetsanalyse
16.03.2026	10a - Tilleggsnotat Flom og beredskap
16.03.2026	11 - Alternativsvurdering
16.03.2026	12 - Rv. 4 i alternativ 1
16.03.2026	13 - Notat nytt Mjøssykehus
16.03.2026	13a - Virkninger av samlet støybelastning fra E6 og nytt sykehus
16.03.2026	13b - Trafikkvurderinger ved nytt sykehus og ny E6
16.03.2026	14 - Fagrapport lokal og regional utvikling
16.03.2026	15 - Fagrapport nærmiljø
16.03.2026	15a - Tilleggsnotat Moelvtunnelen
16.03.2026	16 - Fagrapport eksisterende Mjøsbru, tilstand og restlevetid
16.03.2026	17 - Helhetlig plan for vannhåndtering
16.03.2026	18 - Estetisk strategiplan
16.03.2026	18a - Tilleggsnotat Landskapshensyn og estetikk
16.03.2026	19 - Fagrapport anleggsgjennomføring
16.03.2026	20 - Fagrapport massedisponeringsplan
16.03.2026	21 - Fagrapport hydrologi
16.03.2026	22 - Fagrapport landkonstruksjoner
16.03.2026	23 - Fagrapport vann, avløp, overvann og drenering
16.03.2026	24 - Fagrapport veigeometri
16.03.2026	25 - Fagrapport forurenset grunn
16.03.2026	26 - Fagrapport matjordplan
16.03.2026	27 - Fagrapport miljørisikovurdering
16.03.2026	28 - Fagrapport klimagassbudsjett
16.03.2026	28a - Tilleggsnotat Klimagass
16.03.2026	29 - Fagrapport sedimenter
16.03.2026	30 - Fagrapport Klimastyringsplan
16.03.2026	31 - Fagrapport syredanna bergarter
16.03.2026	32 - Fagrapport Ingeniørgeologi
16.03.2026	33 - Fagrapport Skred
16.03.2026	34 - Fagrapport Geoteknikk, utredning av sikkerhet mot kvikkleireskred
16.03.2026	35 - Fagrapport Geoteknikk land
16.03.2026	35a - Fagrapport Geoteknikk land - Vedlegg 1
16.03.2026	35b - Fagrapport Geoteknikk land - Vedlegg 2 Stabilitetsberegninger
16.03.2026	36 - Geoteknisk datarapport grunnundersøkelser
16.03.2026	36a - Geoteknisk datarapport grunnundersøkelser - Vedlegg 1-6 Tegninger
16.03.2026	36b - Geoteknisk datarapport grunnundersøkelser - Vedlegg 7 NGI-rapport
16.03.2026	37 - Fagrapport KU friluftsliv, by- og bygdsliv
16.03.2026	37a - Tilleggsnotat Friluftsliv
16.03.2026	38 - Fagrapport KU kulturarv
16.03.2026	39 - Fagrapport KU landskapsbilde
16.03.2026	40 - Fagrapport KU naturmangfold
16.03.2026	40a - Tilleggsnotat Støy i naturreservat

16.03.2026	40b - Tilleggsnotat Utforming av strandsone
16.03.2026	40b1 - Tilleggsrapport ang. utfylling nord for eksisterende bru i Gjøvik
16.03.2026	40c - Tilleggsnotat Barriereeffekt av to bruer
16.03.2026	40d - Tilleggsnotat utfylling i Moelv alternativ 2
16.03.2026	41 - Fagrapport KU naturressurser
16.03.2026	41a - Tilleggsnotat Dyrka mark
16.03.2026	42 - Fagrapport luftforurensning
16.03.2026	43 - Fagrapport prissatte konsekvenser
16.03.2026	44 - Fagrapport støy
16.03.2026	44a - Tilleggsnotat Støy i uteoppholdsareal
16.03.2026	45 - Fagrapport trafikkutredning
16.03.2026	45a - Tilleggsnotat Trafikk
16.03.2026	45b - Tilleggsnotat Gang- og sykkelveier
16.03.2026	45c - Tilleggsnotat Kollektiv
16.03.2026	46 - Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse
16.03.2026	46a - Tilleggsnotat Trafikksikkerhetsvurdering fv. 213
16.03.2026	48 - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 1
16.03.2026	48a - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 1 - Vedlegg A Beregninger
16.03.2026	48b - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 1 - Vedlegg B Tegninger
16.03.2026	48c - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 1 - Vedlegg C Breddeutvidelse
16.03.2026	49 - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 2
16.03.2026	49a - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 2 - Vedlegg A Beregninger
16.03.2026	49b - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 2 - Vedlegg B Tegninger
16.03.2026	49c - Fagrapport forprosjekt ny Mjøsbru alternativ 2 - Vedlegg C Breddeutvidelse
18.03.2026	A Merknader 1. gang off. - behandling GK
18.03.2026	B Merknader 2. gang begrenset off. - behandling GK
17.03.2026	C SVV Innsigelsesavklaring 221225
17.03.2026	D SVV Begrenset høring_innsigelse NVAS 230226
17.03.2026	E SFI Innsigelsesavklaring 160925
17.03.2026	F SFI Innsigelsesavklaring 051225
17.03.2026	G SFI Begrenset høring_innsigelse 030326
17.03.2026	H SFI Innsigelsesavklaring 090326
17.03.2026	I IFK Innsigelsesoppfølging 130825
17.03.2026	J IFK Begrenset høring_fylkesutvalgets vedtak 030326
18.03.2026	K Fagrapport Strømmålinger Mjøsa
18.03.2026	L Notat Prøvepeling ny Mjøsbru - Resultater og erfaringer

Utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester 26.03.2026:

Behandling:

Utsettelsesforslag ble fremmet av Rødt v/ Bjørn Rognstad. Utsettelsesforslaget ble votert over og falt med to (R, MDG) mot ni stemmer.

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble vedtatt med ni mot to (R, MDG) stemmer.

SBT- 25/2026 Vedtak:

1. Konsekvensutredningen for detaljreguleringsplan for E6 Moelv-Roterud (planalternativ 2) med tilhørende risiko- og sårbarhetsanalyse anses som et egnet beslutningsgrunnlag, og utredningsplikten er oppfylt.
2. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-12 godkjenner Gjøvik kommune forslag til detaljreguleringsplan for E6 Moelv-Roterud (planalternativ 2, planID 05020437) slik det fremgår av plankart sist revidert 06.03.2026, planbestemmelser sist revidert 06.03.2026, og planbeskrivelse datert 06.03.2026, med følgende endring:
 - a. Rekkefølgebestemmelse § 6.2.8 tas inn:

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

3. Gjøvik kommune vil sterkt anbefale at omkjøring i Biri ved bygging av ny Vismunda bru skjer via Industrivegen og Skumsrudvegen, og ikke via fv. 2538 Birivegen.
4. Gjøvik kommune går mot Nye Veiers anbefaling om å skilte gjennomkjøring forbudt på fv. 2538 Eriksrudvegen.
5. Gjøvik kommune begjærer Statsforvalteren i Innlandet om mekling om innsigelser fra Innlandet fylkeskommune, Statsforvalteren i Innlandet og Statens vegvesen knyttet til rekkefølgebestemmelse for sikring av anlegg for gående og syklende langs fv. 2538 Kalrasten-Roterud.
6. Mekling om innsigelser må gjennomføres før plansaken tas opp til sluttbehandling i Kommunestyret.

0. Leseforklaring/sammendrag

Denne saksutredningen er bygget opp kronologisk, slik at det skal være mulig å følge planprosessens faser fra start til slutt.

Reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud er en stor og omfattende plansak, med mye grunnlagsdokumentasjon som dekker både konsekvensutredninger, andre utredninger og vurderinger av alternativer, temaplaner som skal følges opp i anleggsfasen og risiko- og sårbarhetsanalyse.

De juridisk bindende plandokumentene er plankart og planbestemmelser. Sammen med planbeskrivelsen og saksutredningen er dette de viktigste dokumentene å sette seg inn i før vedtak. Dersom det er behov for å dykke ned i detaljer fra disse plandokumentene, så ligger alle utredninger, fagrapporter og annet grunnlag ved som en støtte til saksutredningen.

Reguleringsplanen har vært på to høringer/offentlig ettersyn, og alle merknader som er kommet inn til disse fasene er både vedlagt i sin helhet, og oppsummert i egne dokumenter med forslagsstillers og kommunens vurdering og utsvar.

Merknadshåndteringen sammen med håndtering av innsigelser fra regionale og statlige myndigheter er hovedgrunnlaget for endringer som er gjort i planen etter førstegangsbehandlingen fra sommeren 2024.

1. Fakta

1.1 Bakgrunn

Nye Veier AS med COWI som fagkyndig plankonsulent har fremmet forslag til reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud med konsekvensutredning til sluttbehandling. Traséen utgjør 11 km av utbyggingen av E6 til firefelts motorveg gjennom Innlandet.

1.2 Historikk og planutvikling

I arbeidet med reguleringsplanen er det gjort mange vurderinger og avklaringer underveis, som har ledet fram til det planforslaget som nå er fremmet for sluttbehandling.

1.2.1 Kommunedelplanene

Grunnlaget for arbeidet er lagt gjennom kommunedelplanene fra 2013 og 2015, hvor det endte med valg av det som da var søndre brutrasé, med bru mellom Møkkvika i Moelv og Fjordheimsodden på Biri. Forhold som den gang ble tillagt vekt var redusert reisetid mellom Gjøvik og Hamar, hensynet til fremtidig arealbruk og muligheter for byutvikling i Moelv, belastning og nærføring til bebyggelse i

Moelv, anleggsgjennomføring nær eksisterende Mjøsbru og nytte-kostnad (prissatte konsekvenser).

1.2.2 Bompengeproposisjonen

Bompengeproposisjonen ble vedtatt i Stortinget i 2019 ([Prop. 119 S Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv-Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland](#)).

Storingsvedtaket forutsetter at dagens Mjøsbru skal bestå og inngå som en del av det samlede vegnettet i en ferdig utbygget situasjon. Dette ga åpning for å bygge en smalere E6-bru enn det som lå til grunn i kommunedelplanen, som gir reduksjon i klimagassutslipp (mindre stål og betong). I tillegg unngås et betydelig klimagassutslipp ved å ikke rive dagens Mjøsbru.

1.2.3 Oppstart av planarbeid

Oppstart 2019

I 2019 varslet Nye Veier AS oppstart av planarbeid for en trasé som ble ansett som en optimalisert variant av traséen fra kommunedelplanen. Det skulle planlegges for en veglinje som kunne gi fartsgrense 110 km/t. Dette tilsa liten fleksibilitet i linjeføringen, og dermed store arealbeslag.

Med bakgrunn i mål om å redusere både kostnader og klimagassutslipp, ble det arbeidet videre med en brutrasé mellom Møkkvika i Moelv, og Skulhusodden i Biri. I denne traséen kunne det bygges en bru som var ca. 30 % kortere enn løsningen i kommunedelplanen.

En ilandføring av bru på Fjordheimsodden (som i kommunedelplanen) ville medføre større utfylling i Mjøsa på til dels bratt og dyp sjøbunn for å få plass til krysset mellom E6 og rv. 4. Ved Skulhusodden kan hele krysset etableres på land uten vesentlige behov for ny utfylling i Mjøsa.

Med bakgrunn i utfordrende grunnforhold i Mjøsa, lite fleksibel linjeføring på land og store arealbeslag ble det besluttet å stoppe det videre arbeidet med løsningen som lå til grunn i fastsatt planprogram.

Oppstart 2022

Nye Veier AS varslet på nytt oppstart høsten 2022, etter at det var gjort nye søk etter alternativer for brutrasé. Alternativer med økonomisk og anleggsmessig gjennomførbarhet ble vektlagt. Kortest mulig bru (reduksjon av klimagassutslipp ved bruk av mindre stål og betong), unngå de store dybdene i Mjøsa og plassering av kryss mellom E6 og rv. 4 på land var viktige elementer.

Dette arbeidet resulterte i et alternativ for brukryssing mellom Møkkvika i Moelv og Skulhusodden på Biri (det som vi senere er kjent med som alternativ 2 – søndre brualternativ). Som et alternativ til denne brutraséen, ble det besluttet å utrede et alternativ med parallell bru til dagens Mjøsbru. Planforslaget la også til grunn uttak av stein fra Skulhusberget, som sikrer korte transportavstander i anleggsfasen.

I kommunedelplanen ble det vedtatt et kryss mellom Biri travbane og vertshuset (ved Skumsrudvegen). I arbeidet med reguleringsplanen er det sett på alternative kryssløsninger som i større grad ivaretar både landbruksareal og næringsareal i Biri sentrum.

1.3 Førstegangsbehandling og offentlig ettersyn

1.3.1 Vedtak om offentlig ettersyn

Beslutning om å sende planforslag på høring/offentlig ettersyn ble fattet i [utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester, sak 101/2024, 12. juni 2024](#).

- *I medhold av plan- og bygningsloven § 12-10 vedtar utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester å legge forslag til reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud i to alternativ ut til offentlig ettersyn med følgende dokumenter:*

- Plankart i to alternativ, datert 30.05.24
- Alternativt forslag til reguleringsbestemmelser i to alternativ, datert 30.05.24 utarbeidet av Gjøvik kommune
- Planbeskrivelse, datert 30.05.24 med vedlegg
- Gjøvik kommune forventer at det arbeides videre med følgende fram mot sluttbehandling:
 - en turvegløsning, alternativt g/s-løsning, fra Kremmerodden til Mjøsbrua, med rekkefølgekrav
 - løsninger for støyskjerming av ny Mjøsbru
 - en vurdering av trafikkfordeling og trafikkflyt for E6 og sidevegnettet som inkluderer utbygging av firefelts rv. 4 og Mjøsbykehuset.
 - tydeligere forankring av kollektivløsninger, som inkluderer overganger til lokalruter
 - alternative arealer for næringsutvikling med god tilgang til hovedvegnettet til erstatning for arealene som tapes som følge av E6-utbygginga
 - hele arealet ved gamle Biri bruk reguleres til offentlig friområde, med forutsetning om at Nye Veier erverver arealet og overfører dette til Gjøvik kommune

Vedtaket inkluderer følgende tilleggsforslag:

- Det skal utredes trafiksikkerhetstiltak tilknyttet kryssområdet Hanssveavegen x rv. 4 og tiltak innarbeides med rekkefølgekrav i planen før sluttbehandling.
- Gangveiforbindelse mellom Smedmoen-Mjøsbrua, Mjøsbrua-Biri sør, samt Biri-nord-Roterud skal innarbeides i planen før godkjenning.
- Det må sikres tilstrekkelig framkommelighet på lokalvei i forbindelse med omkjøringsmulighet ved stenging av eks- og ny E6, dimensjonert for 25,25 vogntog over brua ved Vismunda.
- Ny E6-bru over Vismunda må dimensjoneres i samråd med Forsvaret for å kunne bære vogntogvekter på opptil 122 tonn.
- Oppsittere som ikke blir innløst i prosjektet, men som ønsker frivillig innløsning, bør bli tilbudt dette etter samme erstatningsvilkår som andre innløste eiendommer.
- Kryssløsning E6-Rv4 skal bygges som et likeverdig kryss etter H3-standard. - De to eksisterende gangforbindelsene mellom Vertshuset v/E6 og Biri Travbane skal opprettholdes.
- I forbindelse med kollektivterminal i Biri må det sikres tilstrekkelig antall biloppstillingsplasser samt trygg og sikker parkering for sykkel og mindre kjøretøyer.
- Etableringen av ny E6 i området Smedmoen - Skulhus - Fremstadodden har en svært høy kostnad, prissatt og ikke-prissatt, for beboere i området. Denne kostnaden må storsamfunnet i mye større grad kompensere enn det planforslaget legger opp til, uansett valgt alternativ for ilandføring av ny bru.
- Utvalget (SBT) mener staten bør ha eierskapet til dagens Mjøsbru, dersom den skal ha funksjon som beredskapsveg.
- Området på innsiden av E6 (ved vannbehandlingsanlegget og sørover) kan reguleres til næringsformål.
- Driften ved Mjøsbruket og Madshus skal sikres i reguleringsarbeidet slik at de ikke blir skadelidende i anleggsperioden.
- Det skal legges til rette for ivaretagelse av naturmangfoldet tilknyttet etablerte og nye naturområder.

Reguleringsplanforslaget var på høring/offentlig ettersyn i to alternativer i perioden 12.07-19.09.2024.

1.3.2 Medvirkning ved og etter offentlig ettersyn

I høringsperioden ble det avholdt åpent møte 28.08.2024 på Honne. Fokus i møtet var å forklare og

tilgjengeliggjøre planforslaget gjennom presentasjon og dialog. Det ble også avholdt åpen kontordag 29.08.2024 på Biri omsorgssenter, hvor det ble gjennomført møter med grunneiere som ønsket nærmere informasjon og dialog om sine eiendommer og interesser.

I tillegg har det vært dialog og særmøter etter avtaler med berørte grunneiere og virksomheter for å drøfte løsninger gjennom hele prosessen.

1.3.3 Merknader etter 1. gangs offentlig ettersyn

Etter offentlig ettersyn kom det inn merknader fra 12 offentlige instanser, 21 lag, organisasjoner og foreninger og 26 private parter. Det ble i tillegg varslet innsigelser til de alternative planforslagene fra Statsforvalteren i Innlandet, Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune.

Oppsummering av alle merknader med vurderinger fra forslagsstiller, og alle merknader samlet kan leses i vedlegg 08b *Merknadsdokument, Gjøvik kommune etter offentlig ettersyn* og 08c *Merknadsdokument, Gjøvik kommune – Vedlegg Innkomne merknader etter offentlig ettersyn*.

Alle merknader til 1. gangs høring og offentlig ettersyn med forslagsstillers vurderinger er behandlet av kommunen i eget dokument *Merknader 1. gang off – behandling GK* (vedlegg A) Denne vurderingen omtales nærmere under kapittel 2 Egenvurdering i denne saksutredningen. Den enkelte høringspart får ikke direkte svar på sine merknader, det er dokumentasjonen som ligger ved plansaken som gir svaret på hvordan merknadene er håndtert.

Merknader fra statlige og regionale høringsinstanser skal som hovedregel følges opp. I noen tilfeller stiller myndighetene merknader som *forutsetninger*. Dette er klare råd for oppfølging for å unngå innsigelser eller klager på vedtak av reguleringsplanen.

1.3.4 Innsigelser ved 1. gangs offentlig ettersyn

Kort om innsigelser som virkemiddel og når dette kan brukes er beskrevet under kap. 1.7 i denne saksutredningen.

Statens vegvesen

Statens vegvesen fremmet innsigelser til:

- rundkjøring på rv. 4 i alt. 2 (Smedmoen), og manglende fravikssøknad
- mangelfull utredning av konsekvenser for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer

Statsforvalteren i Innlandet

Statsforvalteren i Innlandet fremmet innsigelser til:

- manglende tilrettelegging for kollektivløsning, sykkel og gange
- manglende sikring av hensynet til estetikk og landskap
- manglende vurdering av mulighet for forlenget kulvert i Moelv (alt. 1)
- valg av løsning for ilandføring av bru på Moelvsida, utfylling i alt. 2
- manglende sikring av gang- og sykkelvegnett
- mangelfull vurdering av barriereeffektene ved ny bru, samt mulige avbøtende tiltak for å dempe negative effekter (lyd, lys)
- manglende hensyn til barn og unge og friluftsliv
- manglende kunnskapsgrunnlag om gjennomførbarhet for reetablering av naturlig innsjøbunn
- mangelfull skjerming av støy i verneområde
- manglende avbøtende tiltak for overskridelse av grenseverdier for støy for uteoppholdsareal og friluftsområder
- mangelfull vurdering av løsninger for redusert arealbeslag (jordvern)
- mangelfull ROS-analyse og manglende sikring mot flom
- manglende sikring av tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser

Innlandet fylkeskommune

Innlandet fylkeskommune fremmet innsigelse til:

1. brutraséalternativ 2 som vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi
2. mangelfull trafikkutredning og trafikale forhold som ikke er tilstrekkelig avklart i planforslaget
 - a. manglende tallgrunnlag for trafikkutvikling på sideveger gjennom bompengerperioden
 - b. mangelfull vurdering av trafikale virkninger for fv. 213 i anleggsfasen og bompengerperioden
 - c. mangelfullt tallgrunnlag for bompengerinntekter, lekkasje til sidevegnett i tråd med oppdaterte bompengerprognoser
3. manglende utredning av konsekvenser ved lengre tunnel/kulvert i alternativ 1 (i Moelv)
4. tilrettelegging for kollektivtransport;
 - a. utrede mulighet for plassering av kollektivterminal i krysset mellom rv. 4 og E6
 - b. bearbeiding av løsning for ny kollektivterminal på Biri
 - c. tilrettelegge for pendlerparkering
5. løsning for gående, syklende og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru
6. sikring av framtidig adkomst til Mjøssykehuset og Moelv sentrum
7. manglende gang- og sykkelveg langs f.v 2538 mellom Kalrasten i Biri og Roterud

1.4 Vurderinger og endringer etter 1. gangs offentlig ettersyn

1.4.1 Oppfølging av vedtak i utvalg for Samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester (SBT)

I merknadsdokumentet etter 1. gangs høring og offentlig ettersyn (vedlegg 08b) svarer Nye Veier AS ut de 19 vedtakspunktene fra vedtak om offentlig ettersyn.

Fem av vedtakspunktene er tatt til følge og ett punkt delvis til følge, og har gitt endringer i planforslaget:

3. *Tydeligere forankring av kollektivløsninger, som inkluderer overganger til lokalruter*
Er svart opp med tilleggsnotat *Kollektiv* (vedlegg 45c), og det er regulert inn holdeplass for lokalbuss på brua over E6 i Biri for å bedre overgang mellom lokal- og ekspressbuss. Vedtakspunktet samsvarer med innsigelse fra Innlandet fylkeskommune og Statsforvalteren i Innlandet, og merknader fra Statens vegvesen og private parter.
 1. *Forventer at hele arealet ved Biri bruk reguleres til offentlig friområde, med forutsetning om at Nye Veier erverver arealet og overfører dette til Gjøvik kommune.*

Vedtaks punktet er svart ut i tilleggsnotat *Friluftsliv* (vedlegg 37a), og friområdet er utvidet i plankartet.

Vedtaks punktet samsvarer med innsigelse fra Statsforvalteren i Innlandet og merknader fra Miljørettet helsevern og andre private parter.

1. *Gangvegforbindelse mellom Smedmoen og Roterud skal innarbeides i planen før godkjenning*

Nye Veier AS viser til tilleggsnotat *Gang- og sykkelveier* (vedlegg 45b), som viser at det er gode sykkelmuligheter på Eriksrudvegen i fremtidig situasjon som følge av begrenset trafikk. Det reguleres ikke gang- og sykkelveg fra Kalrasten til Roterud, da prosjektet ikke utløser økt trafikk på strekningen.

Vedtaks punktet samsvarer med innsigelse fra Statsforvalteren i Innlandet og Innlandet fylkeskommune og flere merknader fra private parter.

1. *De to eksisterende gangforbindelsene mellom Vertshuset v/E6 og Biri travbane skal*

oppretholdes.

Nye Veier AS viser til tilleggsnotat *Friluftsliv* (vedlegg 37a) og at reguleringsplanen legger opp til en sikker kryssing over E6. Det er utredet mulighet for kryssing under E6 i området ved Vertshuset. Denne er svært teknisk utfordrende som følge av at E6 utvides fra to til fire felt inkludert påkjøringsrampe i sørgående retning.

Vedtaks punktet samsvarer med innsigelse fra Statsforvalteren.

2. *Tilstrekkelig antall parkeringsplasser for bil, sykkel og mindre kjøretøy i forbindelse med kollektivløsning i Biri*

Nye Veier AS viser til tilleggsnotat *Kollektiv* (vedlegg 45c). Parkeringsplassen som er regulert i Biri har større kapasitet enn dagens løsning ved Mjøsbrua har. Det er i tillegg regulert inn mulighet for parkering og samkjøring ved Biri bruk i alternativ 2.

Bestemmelsene sikrer opparbeidelse av sykkelparkering i Biri.

Vedtaks punktet samsvarer med innsigelser fra Innlandet fylkeskommune og Statsforvalteren i Innlandet.

1. *Driften ved Mjøsbruket og Madshus skal sikres i reguleringsarbeidet slik at de ikke blir skadelidende i anleggsperioden.*

Det vil sikres tilfredsstillende drift i anleggsperioden. I planprosessen har det vært gjennomført flere møter med både Mjøsbruket og Madshus for å sikre at løsninger i anleggsperioden som de kan akseptere. Det vises til planbeskrivelsens kapittel om anleggsgjennomføring for nærmere omtale av mulig faseplan ved omkjøring langs Industrivegen.

Øvrige vedtakspunkter er enten tatt til orientering eller ikke tatt til følge. Disse omtales nærmere under kapittel 2 Egen vurdering i denne saksutredningen.

1.5 Prinsippvedtak – valg av brutrasé

I brev datert 18.11.2025 ba Nye Veier AS de berørte kommunene Gjøvik og Ringsaker om å fatte et prinsippvedtak for brutraséalternativ 2 i desember 2025. Dette ble fremmet av hensyn til og behov for avklaring mot tilstøtende planprosjekter og lokalbefolkningen for øvrig, og slik at ett alternativ kunne ferdigstilles til sluttbehandling.

[Kommunestyret i Gjøvik fattet prinsippvedtak i sak 189/2025, 18. desember 2025](#), slik:

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

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

Ringsaker kommune gjorde tilsvarende vedtak om valg av brutrasealternativ 2. Dersom kommunene som berøres av reguleringsplanen ikke hadde vært enige om hvilket alternativ som skulle velges, ville denne avgjørelsen blitt løftet til departementet.

1.6 Begrenset 2. gangs høring/offentlig ettersyn

Nye vurderinger og optimaliseringer, og imøtekommelse av merknader og innsigelser etter 1. gangs høring og offentlig ettersyn har medført en del endringer i planmaterialet. Etter en gjennomgang av endringene ble saken vurdert slik at enkelte endringer var av en slik art at de krevde en ny høring.

Endringene etter 1. gangs høring berørte begrensede deler av planen, og det ble derfor gjennomført en «begrenset høring» til de grunneierne/interessene som blir direkte berørt av disse endringene. I tillegg ble helhetlig planforslag oversendt statlige og regionale myndigheter, for endelig avklaring av om foreslåtte løsninger svarer ut deres innsigelser.

Den begrensede høringen ble sendt ut administrativt til 28 private parter og næringsaktører, og sektormyndighetene som hadde innsigelser til reguleringsplanen. Ved oversendelse ble det varslet at Gjøvik kommune ønsker å videreføre rekkefølgebestemmelse fra kommunens forslag til alternative planbestemmelser:

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

Høringsperioden var fra 26.01-16.02.2026. Innlandet fylkeskommune og statlige myndigheter ba om utsatt høringsfrist til 04.03.2026, dette ble innvilget.

1.6.1 Endringer som krever nytt offentlig ettersyn

Endringene som ble hørt ved begrenset 2. gangs høring og offentlig ettersyn oppsummeres slik:

1. Endring ved Industrivegen i Biri

Sommeren 2025 (etter 1. gangs høring og offentlig ettersyn) ble det varslet utvidelse av planområdet ved Industrivegen. Bakgrunnen var å utvide anleggsområdet for å sikre trafiksikker adkomst for beboere langs Industrivegen i anleggsperioden, og sikre Mjøsbruket rasjonell drift. Det har vært gjennomført befaring og møte med berørte parter.

2. Permanent rundkjøring i krysset Skumsrudvegen x Industrivegen

Muligheten for midlertidig rundkjøring som lå til grunn ved førstegangs høring og offentlig ettersyn er nå foreslått regulert som et permanent tiltak. Dette medfører justering av regulerte gang- og sykkelveger, og medfører noe mer beslag av dyrka mark.

3. Turveg i Biri

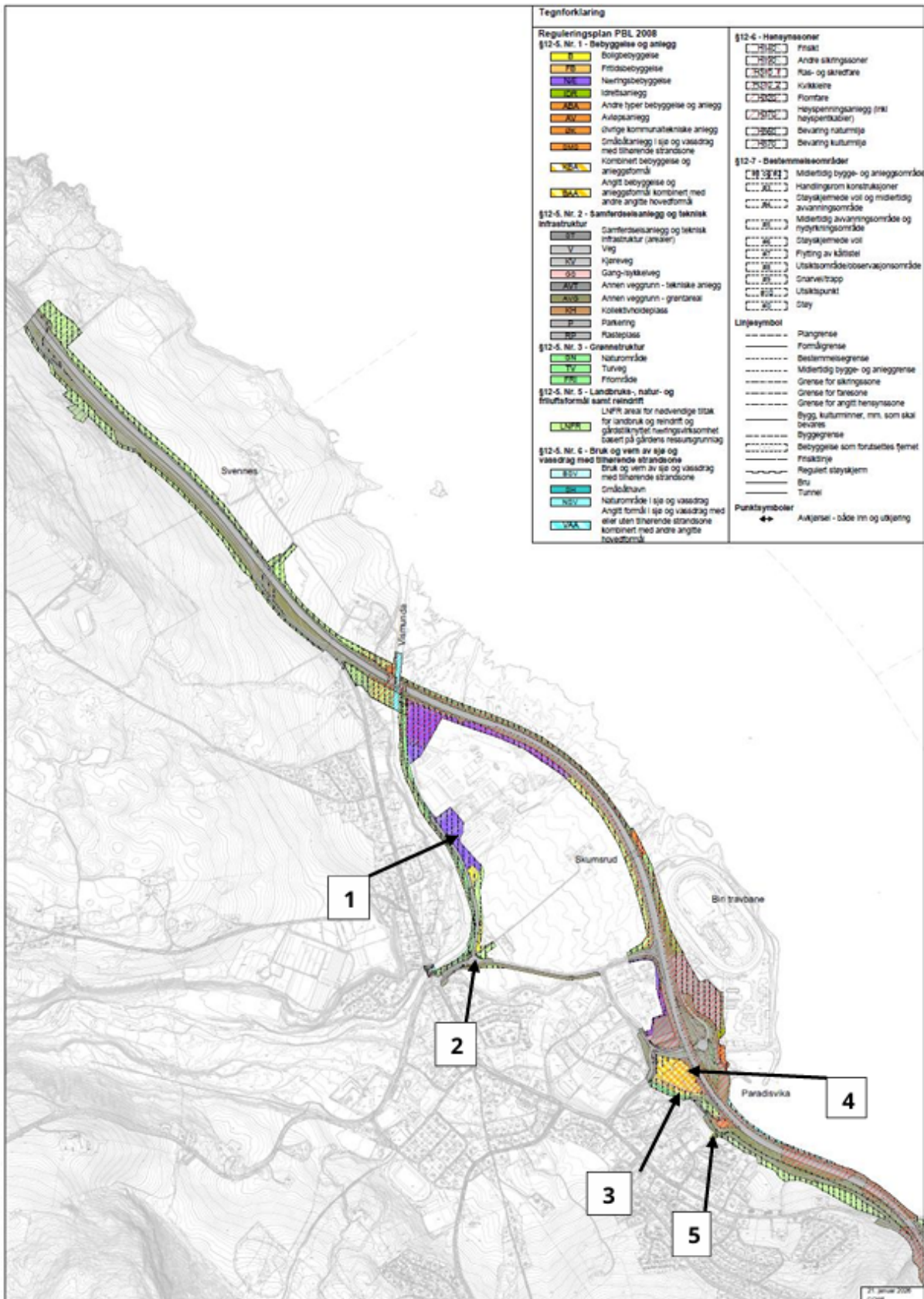
Det er gjort noen justeringer i avgrensningen mellom næringsområdet BAA og friområde o_FRI10 etter ønske fra grunneier om bedre tilpasning til eiendomsgrenser.

4. Ny adkomst til o_ABA2 innenfor næringsområdet BAA i Biri

Adkomst til kommunalteknisk anlegg i kryssområdet i Biri er endret slik at den ikke krysser næringsområdet BAA, men legges langsmed E6 sørfra via Sigstadplassen. Adkomsten er regulert inn med vegformål.

5. Ny snarveg fra turveg til øvrig vegnett ved Diset i Biri

Det ble varslet en utvidelse av planområdet sommeren 2025 etter at planforslaget hadde vært på høring og offentlig ettersyn. Bakgrunnen var å sikre areal til en turvegforbindelse mellom turvegen på støyvollen mot Kremmerodden og boligområdet ved Diset. Endringen medfører midlertidig og permanent beslag av deler av eksisterende boligområde.



Figur 1 Oversiktskart som viser hvor det er gjort endringer i plankartet i Gjøvik kommune (del 1 av 2)

6. Innløsning av Eriksrud gård (boligbebyggelse)

Etter offentlig ettersyn er det gjort nærmere vurdering av boforhold og skjermingsmuligheter for boligbebyggelsen på Eriksrud gård. Det er utfordrende å tilfredsstillende støvkravene, både ved langsgående tiltak (støyskjerm) og lokale støytiltak. Det er ble foreslått å regulere bebyggelsen til LNF, med kryss over bygningene som innebærer innløsning.

7. Nydyrkingsområde ved Fremstadodden

Det er gjort en vurdering av arealer som kan benyttes til nydyrking, og i samråd med Statsforvalteren er det nå lagt til grunn at det kan etableres nydyrkingsareal i terreng inntil 1:5. Dette medfører at tidligere avsatt areal til nydyrking i området kan økes på bekostning av areal til annen veggrunn.

8. Innløsning av boliger langs fv. 2538 vest for Fremstadodden

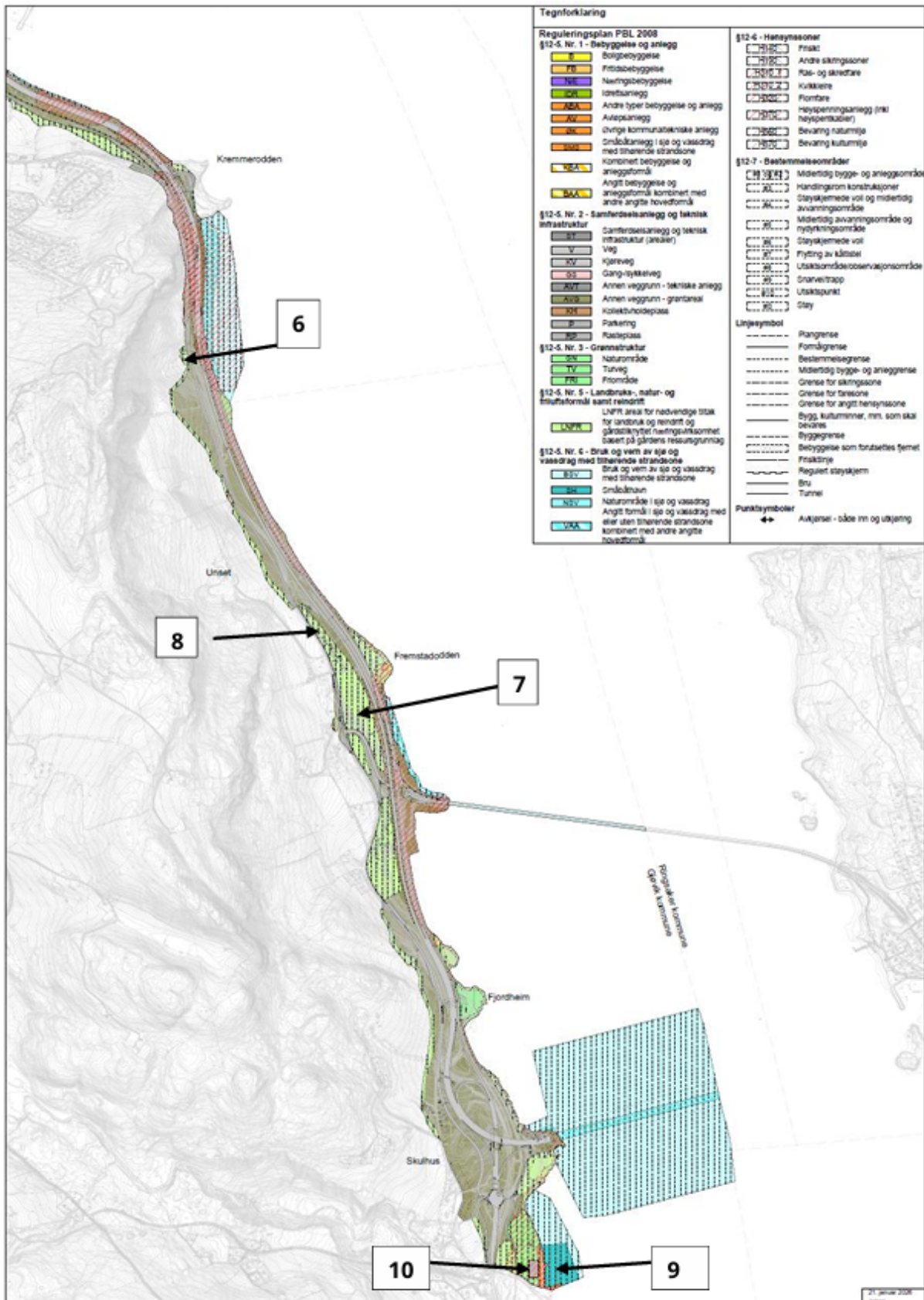
Etter ny vurdering av boforhold og støyskjermingsmuligheter, og med bakgrunn i Gjøvik kommunes vedtakspunkt om å vurdere innløsning av flere boliger, foreslås det nå innløsning av alle boligene mellom fylkesveg 2538 og ny E6 nordvest for Fremstadodden. Arealene reguleres til LNF med bestemmelser om opparbeidelse til dyrka mark.

9. Endring av småbåthavn ved gamle Biri bruk

Med bakgrunn i nye vurderinger av mulighet for plassering av bølgebrytere/utliggere ved etablering av ny båthavn, er området for småbåthavn (o_SH i plankartet) ved gamle Biri bruk blitt utvidet. Reguleringsplanen legger til rette for et område med inntil 50 båtplasser. Det er tilsvarende utvidet areal for tiltak på bunn. Småbåthavna er også endret til offentlig formål.

10. Endring ved gamle Biri bruk

Etter ønske fra Gjøvik kommune er friluftsområdet ved gamle Biri bruk utvidet, og arealet er foreslått til offentlig formål (o_FRI). Parkeringsarealet er utvidet med 10 til ca. 40 parkeringsplasser, for også kunne romme parkering ved samkjøring.



Figur 2 Oversiktskart som viser hvor det er gjort endringer i plankartet i Gjøvik kommune (del 1 av 2)

1.6.2 Merknader og innsigelser til begrenset høring/offentlig ettersyn

Det ble mottatt merknader fra 5 private, 3 fra lag, organisasjoner og foreninger og 5 fra statlige og regionale myndigheter.

Merknadene er oppsummert og svart ut fra Nye Veier AS i eget dokument, vedlegg 08d

Merknadsdokument, Gjøvik kommune – begrenset 2. gangshøring, og vises i sin helhet i vedlegg 08e Merknadsdokument, Gjøvik kommune – Vedlegg Innkomne merknader begrenset 2. gangshøring.

Alle merknader til 2. gangs begrenset høring og offentlig ettersyn med forslagsstillers vurderinger er behandlet av kommunen i eget dokument *Merknader 2. gang begrenset off. – behandling GK* (vedlegg B). Denne vurderingen omtales nærmere under kapittel 2 Egenvurdering i denne saksutredningen.

Til 2. gangs begrenset høring og offentlig ettersyn kom det inn en ny innsigelse fra Statens vegvesen på vegne av Nye Veier AS:

«Statens vegvesen, på vegne av Nye Veier, har innsigelse til Gjøvik kommunens reguleringsbestemmelser for E6, § 6.2.4. Gang- og sykkelveger, med rekkefølgekrav om at helhetlig anlegg for gående og syklende skal være etablert langs fv. 2438 fra Kalrasten bussholdeplass i Biri til Roterud før ny E6 åpner.»

Statsforvalteren fremmet også en ny innsigelse med bakgrunn i endringer etter 1. gangs høring og offentlig ettersyn:

«Statsforvalteren mener kantvegetasjon må sikres i planbestemmelsene for at planen skal være i tråd med vannressurslovens § 11, og fremmer innsigelse til planforslaget.»

1.7 Innsigelsesbehandling

Innsigelser er statlige og regionale myndigheters verktøy for å sikre nasjonale og viktige regionale interesser eller andre interesser av stor samfunnsmessig betydning som de som fagmyndigheter har ansvar for.

Innsigelser skal som hovedregel varsles så tidlig som mulig i planprosessen for å sikre forutsigbarhet, og senest innen frist for høring av planforslaget.

1.7.1 Prosess for innsigelsesbehandling

Kommunen kan ikke se bort fra en innsigelse. Kommunen og innsigelsesorganet må der det er mulig forsøke å bli enige om en løsning gjennom dialog, og innsigelsen kan trekkes underveis dersom det kommer til enighet om løsning.

Dersom partene ikke kommer til enighet, skal innsigelsen tas til mekling. Det er Statsforvalteren som har rolle som mekler. Målet med meklingen er å komme til enighet og finne en løsning i saken. Tidspunkt for meklingen er etter at det foreligger et politisk behandlet planforslag, det vil si et planforslag behandlet av planutvalget i kommunen, og normalt før kommunestyret treffer planvedtaket.

Dersom partene ikke kommer til enighet gjennom mekling, fatter kommunestyret vedtak av planen, og oversender planen til Statsforvalteren som sender saken videre til departementet til behandling. I oversendelsen må kommunen gjøre rede for konflikten og kommunens begrunnelse for ikke å ta hensyn til innsigelsen.

1.7.2 Håndtering og løsningsforslag for innsigelser

Med bakgrunn i innsigelsene som kom inn til planen ble det høsten 2024 gjennomført flere dialogmøter mellom Nye Veier AS, innsigelsesmyndighetene og Gjøvik kommune for å skape felles forståelse for innsigelsen og prosjektet, og sikre løsningsforslag i tråd med intensjonen i innsigelsen.

Som oppfølging av denne prosessen utarbeide Nye Veier AS tilleggsnotater som dokumentasjon på dialog, utredninger og løsninger.

Under vises en oppsummering av dialogen og forslag til løsninger, og om omforente løsninger medfører endringer i planmaterialet:

Statens vegvesen

Dialogen og prosessen som har vært gjennomført mellom Nye Veier AS og Statens vegvesen beskrives i brev fra Statens vegvesen av 22.12.2025 (vedlegg C).

Rundkjøring på rv. 4 i alt. 2 (Smedmoen), og manglende fravikssøknad

Nye Veier AS har i etterkant av høring og offentlig ettersyn sendt inn og fått godkjent fravikssøknad for rundkjøringen. **Innsigelsen anses løst.**

Mangelfull utredning av konsekvenser for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer

Nye Veier AS har utarbeidet et tilleggsnotat *Trafikk* (vedlegg 45a) hvor det er redegjort for konsekvensene på fv. 213 gjennom anleggsfase og bompengefase for E6. Det er også utarbeidet en *Trafikksikkerhetsvurdering av fv. 213* som følger i eget vedlegg 46a.

Vurderingen viser at det ikke er behov for tiltak på fv. 213 som følge av anleggsarbeid eller bompenger på E6 Moelv-Roterud, da trafikklekkasjen er vurdert å være av begrenset omfang.

Innsigelsen anses løst forutsatt at det foreslås avbøtende tiltak og avklaring med berørte myndigheter og Innlandet fylkeskommune.

Statens vegvesen på vegne av Nye Veier AS

Innsigelse til rekkefølgebestemmelse § 6.2.4

Innsigelsen ble fremmet i brev datert 23.02.2026 (vedlegg D) ved 2. gangs begrenset høring og offentlig ettersyn.

«Statens vegvesen, på vegne av Nye Veier, har innsigelse til Gjøvik kommunens reguleringsbestemmelser for E6, § 6.2.4. Gang- og sykkelveger, med rekkefølgekrav om at helhetlig anlegg for gående og syklende skal være etablert langs fv. 2438 fra Kalrasten bussholdeplass i Biri til Roterud før ny E6 åpner.»

Statens vegvesen mener at rekkefølgekravet ikke ligger innenfor plan- og bygningslovens rammer, og fører til usikkerhet rundt kostnader og framdrift. Statens vegvesen mener Gjøvik kommunes forslag til rekkefølgekrav mangler rettslig grunnlag, da det kun kan gis i «nødvendig utstrekning» og skal «dekke reelle behov som utløses eller forsterkes av utbyggingen». Det foreligger ikke tilstrekkelige opplysninger i plandokumentene som tilsier at ny E6 utløser behov for gang- og sykkelanlegg langs fv. 2538. Trafikkberegningene viser at den nye firefelts E6 vil avlaste fv. 2538 når ny E6 er utbygd. Innsigelsen er i motstrid til innsigelser fra Innlandet fylkeskommune og Statsforvalteren i Innlandet. Gjøvik kommune støtter innsigelsene fra fylkeskommunen og Statsforvalteren ved at rekkefølgekravet står fast. **Innsigelsen fra Statens vegvesen på vegne av Nye Veier AS tas til mekling.**

Statsforvalteren i Innlandet

Manglende tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange

Statsforvalteren mener planforslaget ikke prioriterer infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikk, og at det ikke er utredet om økt transportkapasitet kan dekkes gjennom effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykling og gange. Statsforvalteren mener at planen ikke bidrar til å styrke sykling og gange som transportformer.

I tilleggsnotatet *Kollektiv* (vedlegg45c) begrunner Nye Veier AS plassering av kollektivterminal og vurderinger som er gjort. Kollektivløsningen i Biri utnytter allerede utbygde arealer og medfører mindre negative miljø- og arealkonsekvenser. Holdeplasser for ekspressbuss på ramper ved Biri gir enklere busstransport med kortere reisetider. Plasseringen gir kortere gang- og sykkelavstand for flere mulige reisende, økt tilgjengelighet og bedre sosial trygghet. Pendlerparkering i Moelv i nærhet av bussholdeplasser sikrer god tilgjengelighet fra området rundt.

Etter høring er det regulert inn holdeplass med leskur for lokalbuss på brua over E6 i Biri, med rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse.

Statsforvalteren mener gang- og sykkelvegnett må sikres bedre i alternativene, og viser til Gjøvik kommunes vurdering i saken og forventer at kommunens vilkår for å legge saken ut på høring innarbeides.

Nye Veier AS har utarbeidet et tilleggsnotat *Gang- og sykkelveier* (vedlegg 45b) som viser hvilke gang- og sykkelveger prosjektet tilrettelegger for:

- gang- og sykkelveg langs Skumsrudvegen
- gang- og sykkelveger i Birikrysset
- tiltak for å underbygge prioritering av gående og syklende langs Eriksrudvegen, som vil få vesentlig redusert trafikkmengde i framtidig situasjon – sambruk av vegarealet er en trafiksikker og mulig løsning. Anbefaler at det skiltes med gjennomkjøring forbudt for andre enn kollektiv og saktegående trafikk
- dagens Mjøsbru tilrettelegges får gående, syklende og saktegående trafikk
- Kastbakkvegen i Moelv tilrettelegges som en forlengelse av dagens Mjøsbru for gående, syklende og saktegående trafikk

Nye Veier AS viser til at utbygging av E6 Moelv-Roterud bedrer trafiksikkerheten langs fv. 2538, ved at trafikk overføres fra fylkesvegen til E6. Det er derfor ikke grunnlag for avbøtende tiltak.

Statsforvalteren i Innlandet skriver i brev datert 16.09.2025 (vedlegg E) at utredningen **imøtekommer deres innsigelse til kunnskapsgrunnlaget**. Det gjenstår likevel innsigelser til konkrete løsninger. I uttalelse til 2. gangs høring (del av merknadsdokument vedlegg 08e) viser Statsforvalteren til at resterende innsigelser kan løses ved bestemmelser som bedre ivaretar gående og syklende på dagens Mjøsbru og langs Eriksrudvegen. I tillegg ser Statsforvalteren positivt på at det fra Gjøvik kommune er tatt inn rekkefølgebestemmelse som sikrer gang- og sykkeltiltak Kalrasten-Roterud. Dersom dette følges opp, kan innsigelsene komme til løsning.

Nye Veier AS har tatt inn bestemmelser som forespurte knyttet til ivaretagelse av gående og syklende langs Eriksrudvegen og Mjøsbrua. Disse **innsigelsene anses løst**. Dette ble stadfestet av Statsforvalteren i brev av 09.03.2026 (vedlegg H).

Statens vegvesen har motstridende innsigelse til rekkefølgekravet for Kalrasten-Roterud på vegne av Nye Veier. Denne innsigelsen vil derfor **tas til mekling**.

Manglende sikring av hensynet til estetikk og landskap

Nye Veier AS har oppdatert *Estetisk strategiplan* (vedlegg 18) med flere prinsippkisser og tydeligere oppbygning for å synliggjøre hva som skal videreføres til *Estetisk prosjektplan* (som følger utbyggingsprosjektet).

Prinsippene i *Estetisk strategiplan* (vedlegg 18) er gjort juridisk bindende. Det er satt krav om utomhusplan for viktige områder som fyllingen i Moelv og sentrale områder i Biri. Utomhusplanene skal forelegges kommunen før tiltak igangsettes.

Statsforvalteren i Innlandet ba i brev av 16.09.2025 (vedlegg E) om å få oversendt *Estetisk strategiplan* til gjennomsyn før endelig avklaring av innsigelsen. Denne ble oversendt Statsforvalteren 11.11.2025. Statsforvalteren svarer i brev av 05.12.2025 (vedlegg F) og viser til sammenhengen med innsigelsen til utforming av strandsone, og at endret forutsetning for å reetablere naturlig vegetasjon også må gjenspeiles i den estetiske strategiplanen.

I uttalelse til 2. gangs høring (del av merknadsdokument vedlegg 08e) gjentar Statsforvalteren dette, og viser til at innsigelsen kan svares ut ved endringer planbestemmelse § 2.1.1, som det etter dialog med Nye Veier er enighet om. **Innsigelsen anses med dette som løst**, stadfestet i brev av 09.03.2026 (vedlegg H).

Manglende vurdering av mulighet for forlenget kulvert i Moelv (alt. 1)

Statsforvalteren mener planforslagets alternativ 1 vil gi en svært uheldig barrieredivisjon mellom Moelv sentrum og Mjøsa, som påvirker bomiljøet negativt og gjør området mindre attraktivt for ferdsel. Statsforvalteren etterlyser en vurdering av forlenget kulvert som avbøtende tiltak for virkninger for nærmiljø, attraktivitet og byutvikling.

Gjennom tilleggsnotatet *Moelvtunnelen* (vedlegg 15a) har Nye Veier AS synliggjort virkninger av en kulvert med lengde 200 meter opp mot høringsversjonen som foreslo 40 meter.

I en vurdering av alternative lengder er det gjort tydelig at en lengre kulvert har noen fordeler, men i en vurdering av netto nytte av tiltaket anbefales det å beholde løsningen med 40 meter kulvert.

Statsforvalteren skriver i brev av 16.09.2025 (vedlegg E) at **utredningen imøtekommer deres innsigelse** til kunnskapsgrunnlaget, men anbefaler fortsatt at Moelvtunnelen erstattes med en lengre kulvert enn den foreslåtte på 40 meter.

Valg av løsning for ilandføring av bru på Moelvsida, utfylling i alt. 2

Utfylling i Mjøsa ved Moelv vil komme i konflikt med viktige økologiske funksjonsområder for fisk. Statsforvalteren mener også at det mangler kunnskap om konsekvenser og synliggjøring av alternativ byggemåte som kan minimere inngrepet i gruntnivåområdet.

Nye Veier AS har utarbeidet tilleggsnotatet *Utfylling i Moelv, alternativ 2* (vedlegg 40d) som synliggjorde konsekvenser og alternative byggemåter for fyllingen. Notatet anbefalte at planforslagets løsning ble opprettholdt.

Statsforvalteren skriver i brev av 16.09.2025 (vedlegg E) at innsigelsen mot utfyllingen i Mjøsa ikke er løst gjennom tilleggsutredningene. Utredningen imøtekommer innsigelsen til kunnskapsgrunnlaget, men **innsigelsen knyttet til valgt løsning for utfylling** i Mjøsa opprettholdes.

Mangelfull vurdering av barrieredivisjonene ved ny bru, samt mulige avbøtende tiltak for å dempe negative effekter (lyd, lys)

Nye Veier AS har i et tilleggsnotat *Barriereeffekt av to bruer* (vedlegg 40c) synliggjort at barrieredivisjonen for fugl ikke er vesentlig forskjellig for de to brualternativene. For fisk vil selve konstruksjonen ha liten barrieredivisjon, men strølys kan ha negativ effekt. Barrieredivisjonen vil være større for alternativ 2 enn for alternativ 1, på grunn av tilløpsfyllingen som beslaglegger grunne områder og reduserer vandrekorridoren.

Det er lagt inn en ny bestemmelse om at vannflaten ikke skal lyssettes, både for ny Mjøsbru og bruene over Vismunda og Moelva.

Statsforvalteren svarer i brev av 16.09.2025 (vedlegg E) at utredningen **vil imøtekomme deres innsigelse til kunnskapsgrunnlaget**, men at prinsippet om å samle inngrep er å foretrekke ut fra et landskapsøkologisk perspektiv, og at alternativ 2 er å anse som et mindre gunstig alternativ for fisk som vandrer.

Manglende hensyn til barn og unge og friluftsliv

Statsforvalterens innsigelse viser til:

1. at planforslaget fjerner en undergang under E6 på Biri som gir dårligere forbindelse til friluftsområder langs Mjøsa
2. turveg fra Kremmerodden til friluftsområdene langs og nord for travbanen er lagt på vestsiden av E6, noe som gir dårligere forbindelse til friluftsområdene
3. sør for Kremmerodden legges E6 på fylling ut i Mjøsa, gir større støypåvirkning på Kremmerodden, dette må skjermes
4. det må opparbeides turveg fra ny Mjøsbru og nordover til Kremmerodden. Det må også ses på støyskjerming av områder som kan bli viktige for friluftsliv
5. det må sikres at området ved gamle Biri bruk blir kommunalt eid
6. støyskjerming langs E6 ved Moelv – båthavn, badeplasser

I tilleggnotatet *Friluftsliv* (vedlegg 37a) vurderer Nye Veier hvert av punktene. Notatet konkluderer med følgende for punktene:

1. det er teknisk utfordrende å få til god løsning med kulvert under en E6 med seks felt (avkjøringsramper og kollektivfelt i tillegg til firefelts motorveg). Forhold som kriminalitetsforebygging, flom og universell utforming peker mot at dette ikke kan anbefales. Reguleringsplanen sikrer forbindelse på tvers av E6 via gang- og sykkelveg på brua over E6.
2. Det er vurdert andre, mer direkte muligheter for kobling mellom turvegen på støyvollen til båthavna/travbanen, men det er vanskelig med bakgrunn i terreng. Det er som en forbedring regulert inn en turveg fra rundkjøringen i Biri-krysset til båthavna.
3. Planforslaget er oppdatert med krav til støyskjerming mot Kremmerodden, som sikrer støynivå tilsvarende eller bedre enn 0-alternativet (dagens situasjon)
4. Det er ikke regulert inn turveg på strekningen Kremmerodden – ny Mjøsbru, men det er sikret turvegadkomst til rekreasjonsområder på Fremstadodden og Fjordheim. Det er også sikret støyskjerming av uteoppholdsarealer på Fjordheim.
5. Området ved gamle Biri bruk er regulert til offentlig formål (friluftsområde, parkering og båthavn) og anbefales til offentlig eie.
6. Det er synliggjort effekt av støyskjerm på ny Mjøsbrua, denne har ikke ønsket effekt på landarealene. Etter høring er det regulert inn høyere støyskjerm mot friluftsområdet i Møkkvika.

I tillegg er det etter høring regulert inn et bestemmelsesområde med krav om etablering av sitte- og møteplass langs Eriksrudvegen, nord for Fremstadodden, for å legge til rette for en mer attraktiv forbindelse.

Statsforvalteren skriver i tilbakemelding i brev av 16.09.2025 (vedlegg E) at **utredningen vil imøtekomme deres innsigelse til kunnskapsgrunnlaget**, men at det er konsekvenser ved tiltaket som i liten grad ivaretar hensynet til friluftsliv.

Manglende kunnskapsgrunnlag om gjennomførbarhet for reetablering av naturlig innsjøbunn

Statsforvalteren mener innsigelsen kan imøtekommes dersom det kan fremlegges dokumentasjon på at avsatte arealer i plankartet er tilstrekkelig for å gjennomføre reetablering av naturlig innsjøbunn (små vikar, odder og buktninger, med naturlig variasjon i dybdeforhold) og at slike tiltak er gjennomførbare.

Nye Veier AS har utarbeidet tilleggnotatet *Utforming av strandsone* (vedlegg 40b) hvor det ble

synliggjort områder langs Mjøsa hvor det kan tilrettelegges for naturlig strandsone. Det ble ikke anbefalt å tilrettelegge for odder og viker, da det vil medføre mer utfylling i Mjøsa.

Statsforvalteren skriver i brev av 16.09.2025 (vedlegg E) at **utredningen imøtekommer deres innsigelse til kunnskapsgrunnlaget**, bortsett fra for ett område ved Mjøsbrua.

I brev av 05.12.2025 viser Statsforvalteren til tilleggsutredninger som ble presentert for Statsforvalteren i møte 10.11.2025 og akseptert med forutsetning om at prinsipper for utforming tas inn i *Eстетisk strategiplan* (vedlegg 18).

Det er sikret et større areal til utfylling nord for dagens Mjøsbru i begge planalternativer, og etablering av odder og viker i tråd med prinsippene i *Eстетisk strategiplan*.

Ved uttalelse til planforslaget til 2. gangs høring svarer Statsforvalteren i brev av 03.03.2026 (vedlegg G) at **innsigelsen til utforming av strandsone i Gjøvik anses som imøtekommet**.

Mangelfull skjerming av støy i verneområder

Statsforvalteren mener at perioden for når det ikke skal drives anleggsvirksomhet som bidrar til å øke totalt støynivå må utvides til å gjelde fra 1. februar til 31. juli. Det må også settes en maksimumsgrense for støynivå, det er ikke tilstrekkelig med tidsmidlet nivå. Det er særlig viktig at det ikke gjøres arbeid som sprengning, pigging eller andre hendelser som kan forstyrre i denne perioden ved Eriksrudberget, Svennesvollene, Paradisvika og Tjuvholmen (Ringsaker).

Nye Veier AS har gjennom tilleggsnotatet *Støy i naturreservat* (vedlegg 40a) synliggjort et kunnskapsgrunnlag fra studier for tilsvarende arter når det gjelder anleggsstøy og generell trafikkstøy. Disse studiene viste at fuglene reagerer lite på vegarbeid, også støyende arbeider. Fugler som var vant til sterk støy var mindre berørt.

Nye Veier synliggjorde også utfordringer ved å sette maksimumsgrense for støynivå, da dette er vanskelig å følge opp. Konsekvensene vil være en vesentlig lengre anleggsperiode, noe som ikke er heldig hverken for fauna, lokalbefolkning eller reisende.

Gjennom dialog (se brev fra Statsforvalteren i vedlegg E, F og H) er det kommet fram til en differensiering i tidsperiodene for anleggsarbeid i nærhet til de ulike verneområdene. Det er sett hen til håndtering av støy i forbindelse med E6-kryssingen av Lågendelta naturreservat. Aktuelle fuglearter er mest aktive sen natt og tidlig morgen, og begrensningen gir en balanse mellom skjerming av den sårbare arten og en smidig anleggsgjennomføring.

Løsningsforslaget innebærer endringer i planbestemmelsene med begrensninger i støyende arbeid i tidsrommet kl. 21:00-09:00, differensiert for verneområdene:

- Svennesvollene 1. mars-31. mai
- Paradisvika 1. april-31. mai
- Eriksrudberget 1. februar-31. juli
- Tjuvholmen 1. april-31. mai

Områdene som er begrenset er vist i plankart som bestemmelsesområder.

Statsforvalteren mener tilleggsutredningene og forslaget til endret bestemmelse som er blitt til gjennom dialog **imøtekommer innsigelsen til støy** i verneområder.

Manglende avbøtende tiltak for overskridelse av grenseverdier for støy for uteoppholdsareal og

friluftsområder

Nye Veier AS har gjennom tilleggsnotatet *Støy i uteoppholdsareal* (vedlegg 44a) tydeliggjort bakgrunnen for foreslåtte bestemmelser til støy.

Der det ikke er en tydelig definert uteplass er det utfordrende å avgjøre hva som er tilstrekkelig størrelse, og Nye Veier AS mener det må gjøres en skjønnsmessig vurdering i hvert enkelt tilfelle. En forventning om å få skjermet hele hagen for støy er verken praktisk, estetisk eller økonomisk forsvarlig å imøtekomme. For å sikre likebehandling og avklare forventninger er det derfor angitt en indikasjon på størrelse av areal som skal skjermes. Dette er i tråd med støyretningslinjens føringer om uforholdsmessige kostnader. Statens vegvesen har utarbeidet et eget notat om deres tolkning av støyretningslinjen og praktisering i deres vegprosjekter er det henvist til i bestemmelsen.

Statsforvalteren mente ved 2. gangs begrenset høring at dette ikke var tilstrekkelig, og for å imøtekomme innsigelsen, har Nye Veier AS revidert planbestemmelsene knyttet til støy i henhold til Statsforvalterens anbefaling. Henvisning til Statens vegvesens tolkningsnotat er fjernet med henvisninger til størrelser for utearealer. Åpning for å godta lydklasse D er fjernet.

Statsforvalteren har bekreftet i brev av 09.03.2026 (vedlegg H) at forslag til løsning vil **imøtekomme innsigelsen**.

Mangelfull vurdering av løsninger for redusert arealbeslag (jordvern)

Statsforvalteren konkretiserte innsigelsen til å gjelde manglende tilpasning av vegtiltaket for å redusere beslaget av dyrka jord på strekningen Skulhusodden-Kremmerodden i begge alternativ.

Nye Veier AS har utarbeidet et tilleggsnotat *Dyrka mark* (vedlegg 41a) hvor det er synliggjort tiltak som er gjort i planarbeidet for å redusere beslag av dyrka mark. Det er blant annet lagt opp til en terrassert løsning for ny veg langs Eriksrudstranda, det er søkt og fått godkjent fravik på kurve i nytt kryss for E6 x rv. 4, og søkt og fått godkjent fravik for å bare etablere de to nye kjørefeltene over 200-årsflom. Det er også synliggjort hvilke muligheter tilhørende *Matjordplan* (vedlegg 26) har identifisert for nydyrking og gjenbruk av matjord.

Tilleggsnotatet viser at begge planalternativene har et potensial for mindre beslag av dyrka mark enn kommunedelplanen, til tross for at løsningen i reguleringsplanen ikke baserer seg på utfylling i Mjøsa i samme omfang som kommunedelplanen gjorde. Alternativ 2 kommer best ut når det gjelder mulighet for å redusere beslag av dyrka mark.

Som følge av innsigelsen er det sikret nydyrking av to områder i reguleringsplanen: dammen ved Sandvoll og et område ved Fremstadodden.

I brev av 16.09.2025 (vedlegg E) svarer Statsforvalteren at utredningen vil **imøtekomme deres innsigelse** til kunnskapsgrunnlaget.

Mangelfull ROS-analyse og manglende sikring mot flom

Statsforvalterens innsigelse omhandlet at nordgående kjørefelt ville ligge under 200-årsflomnivå, og at omdirigering av trafikk er et organisatorisk tiltak som ikke er tilfredsstillende, jf. TEK 17. Statsforvalteren viser også til manglende sammenheng mellom risiko- og sårbarhetsanalysen og øvrige plandokumenter når det gjelder beskrivelse av risikoreduserende tiltak. Planbestemmelsen for flomfare (§ 4.2.3) mangler konkretisering av sikker flomhøyde, og risiko- og sårbarhetsanalyse mangler vurdering av flom for Kastbakkvegen.

I tilleggsnotatet *Flom og beredskap* (vedlegg 10a) har Nye Veier AS synliggjort hvilke konsekvenser prosjektet ville hatt for miljø og samfunn dersom alle fire kjørefelt skal ligge over 200-årsflom. Det er

vist til godkjent fravikssøknad fra Vegdirektoratet.

Etter høring er risiko- og sårbarhetsanalysen oppdatert med de vurderinger som ble etterspurt i innsigelsen og merknader fra Statsforvalteren. Det er også synliggjort vurderinger i planbeskrivelsen. Planbestemmelsene er supplert med konkretisering av sikker flomhøyde for 200-årsflom, og at det tillates bygging av ny veg innenfor faresone flom. E6 er også hevet noe, for å muliggjøre en heving av Kastbakkvegen (som krysser under E6) over 200-årsflom.

Gjennom dialog og svarbrev fra Statsforvalteren i vedlegg E, F, G og H, anses **innsigelsene som berører temaene flom og beredskap som løst.**

Manglende sikring av tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser

Statsforvalteren fremmet innsigelse fordi hensyn til klima ikke er ivaretatt, og at planforslaget ikke har innarbeidet tiltak etter virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser.

I tilleggsnotatet *Klimagass* (vedlegg 28a) har Nye Veier AS synliggjort hvilke tiltak som er gjort i planarbeidet med tanke på å redusere klimagassutslipp i prosjektet. Det er også vist til hvilke muligheter og krav til dokumentasjon av klimagassreduksjon som ligger i videre detaljprosjektering og utbyggingsfase.

Statsforvalteren mener en bestemmelse som sikrer materialvalg med en begrensning i klimautslippet vil imøtekomme innsigelsen.

Planbestemmelsene er supplert med krav til klimavennlig materialbruk, og bestemmelse som sikrer at det skal legges til grunn løsningsvalg som reduserer materialbruk klimafotavtrykket, og tiltak for å redusere klimagassutslippene i videre prosjektering og gjennomføring.

Statsforvalteren skriver i brev av 16.09.2025 (vedlegg E) at forslag til reviderte planbestemmelser vil **imøtekomme deres innsigelse.**

Kantvegetasjon må sikres i planbestemmelsene

I høringsbrev av 03.03.2026 (vedlegg G) til 2. gangs begrenset høring og offentlig ettersyn viser Statsforvalteren til endringer som er gjort i planbestemmelsene etter 1. gangs offentlig ettersyn som påvirker ivaretagelse av kantvegetasjon langs elver og bekker.

Statsforvalteren mener kantvegetasjon må sikres i planbestemmelsene for at planen skal være i tråd med vannressurslovens § 11, og fremmer innsigelse til planforslaget.

Nye Veier AS foreslår justert i dialog med Statsforvalteren, og Statsforvalteren anser at denne endringen vil **imøtekomme deres innsigelse.**

Innlandet fylkeskommune

Brutraséalternativ 2, sørlig alternativ, vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi

Innsigelsepunktet handler om «enten eller» for det søndre brualternativet. Det vil ikke være tilfredsstillende å gjøre avbøtende tiltak som f.eks. landskapstilpasninger for å ivareta kulturmiljøverdiene ved en motorvegutbygging her.

Fylkeskommunen **oppretholder innsigelsen** jf. vedtak i fylkesutvalget 03.03.2026 (vedlegg J), **og den vil tas til mekling.**

Mangelfull trafikkutredning og trafikale forhold som ikke er tilstrekkelig avklart i planforslaget

Som svar på fylkeskommunens etterlysning av tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveger gjennom bompenger perioden, har Nye Veier AS utarbeidet et tilleggsnotat *Trafikk* (vedlegg 45a) som viser trafikkutviklingen på fv. 213 fra før antatt anleggsstart for E6-utbyggingen til året etter at bompengeneinnkreving er antatt avsluttet. Med disse forutsetningene antas trafikken på fv. 213 å være størst de to årene med bygging av E6 Moelv-Roterud, samtidig som det er bompengeneinnkreving på E6 Roterud-Storhove. Veksten er beregnet til ca. 600 biler per døgn. Bompenger på E6 Roterud-Storhove antas å forårsake 30 % av denne trafikkveksten. Trafikklekkasjen vil reverseres når bompengeneinnkreving på E6 er avsluttet.

Konsekvensene for trafiksikkerheten på fv. 213 er omtalt i *Trafiksikkerhetsvurdering av fv. 213* (vedlegg 46a). Utredningen viser at forventet trafikkvekst på fv. 213 som følge av anleggsperiode og bompenger på E6 ikke vil medføre redusert trafiksikkerhet langs fv. 213.

Forutsetningene bak trafikkprognosene for fv. 213 ble forklart i tilleggsnotatet *Trafikk* (vedlegg 45a). Nye Veier AS har utarbeidet supplerende trafikkprognoser for fv. 213 der elbil får full takst (samme som fossildrevne biler), i stedet for halv takst slik det er vedtatt. Det vil utgjøre en trafikkvekst på ca. 7 % langs fv. 213 (økt trafikklekkasje).

Fylkeskommunen **frafaller innsigelsen** om manglende tallgrunnlag som viser trafikkutvikling på sideveger gjennom bompengerperioden med bakgrunn i tilleggsutredningen, jf. brev av 13.08.2025 (vedlegg I) og vedtak i fylkesutvalget 03.03.2026 (vedlegg J).

Fylkeskommunen kan frafalle innsigelsen knyttet til mangelfull vurdering av trafikale virkninger for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer under forutsetning av at det inntas en rekkefølgebestemmelse som sikrer gjennomføring av nødvendige trafiksikkerhetstiltak på strekningen.

Nye Veier ønsker ikke å imøtekomme denne innsigelsen, og anbefaler at den **tas til mekling**. Innsigelsen berører forhold i Ringsaker kommune, som støtter Nye Veiers vurdering.

Manglende utredning av konsekvenser ved lengre tunnel/kulvert i alternativ 1 (i Moelv)

Fylkeskommunen ba om at det utredes konsekvenser av en forbedret løsning for brutraséalternativ 1 med lengre tunnel/kulvert, med kostnadsanslag og mulighet for å veie samlede fordeler og ulemper for de to alternativene opp mot hverandre.

Nye Veier AS har utarbeidet et tilleggsnotat *Moelvtunnelen* (vedlegg 15a) for å belyse konsekvensene ved en kulvertlengde på 200 meter kontra den foreslåtte på 40 meter, og betydning for vekting mellom de to brutraséalternativene.

Konklusjonen var at en løsning med 200-meters kulvert var marginalt bedre for de ikke-prissatte konsekvensene, mens en 40-meters kulvert var best for de prissatte konsekvensene. Tilleggsutredningen anbefalte å opprettholde 40-meters kulvert.

Etter fylkeskommunens vurdering i brev av 13.08.2025 (vedlegg I) inneholder ikke tilleggsutredningen tilstrekkelig utredning av lengre tunnel/kulvert som tiltak mot negative virkninger for boligområdene eller bedring av forbindelsen mellom sentrum og Mjøsa.

Etter videre dialog ble det gjort ytterligere utredninger, og konkludert med at alternativ 1 ble oppdatert med 200-meters kulvert for å **imøtekomme innsigelsen** fra Innlandet fylkeskommune og krav fra Ringsaker kommune.

Tilrettelegging for kollektivtransport

Innlandet fylkeskommune viser til at mulighet for kollektivbetjening, pendlerparkering og mulighet

for samkjøring må styrkes som følge av ny E6, og mener kollektivterminal og pendlerparkering som i dag ved krysset mellom E6 og rv. 4 må utredes nærmere.

Nye Veier AS har i tilleggsnotatet *Kollektiv* (vedlegg 45c) vist til utfordringer ved å videreføre en kollektivterminal nært E6 x rv.4. En slik løsning vil medføre en annen krysstype som ikke vil gi like god fremkommelighet for trafikkstrømmene. En slik krysstype ville underordne rv. 4, tilrettelegge for kryssende trafikkstrømmer og medføre økt beslag av dyrka mark. Kollektivterminal i kryssområdet E6 x rv. 4 er derfor ikke anbefalt.

I løsningen som er vist i kryssområdet i Biri er det regulert inn dobbelt så mange parkeringsplasser som i dagens løsning for kollektivterminal, for å legge til rette for samkjøringsmulighet. For å tilrettelegge enda bedre foreslår Nye Veier AS å øke antall parkeringsplasser på gamle Biri bruk, som også kan benyttes for samkjøring tettere på krysset for E6 x rv. 4.

Løsningen medfører endring i planmaterialet for å tillate økt antall parkeringsplasser ved gamle Biri bruk i alternativ 2, som har en effektiv av- og påkjøringsmulighet gjennom rundkjøring på rv. 4.

Innlandet fylkeskommune mener at foreslåtte løsninger knyttet til kollektivknutepunkt på Biri må bearbeides og å ivareta god lesbarhet, korte gangavstander mellom innfartsparkering og holdeplasser for lokal- og ekspressbuss, ventefasiliteter og god kapasitet på parkering.

Nye Veier AS viser til at planforslaget regulerer dobbelt så mange parkeringsplasser i kollektivløsningen på Biri enn dagens løsning. Det er foreslått holdeplass for lokalbuss på brua over E6 for å sørge for konfliktfrie overganger mellom lokal- og ekspressbuss, samt sikre kort avstand mellom parkeringen og alle holdeplasser.

Det er regulert inn holdeplass for lokalbuss på brua over E6 i Biri, med rekkefølgekrav for opparbeidelse av leskur og snarveg/trappeforbindelse og sikres at toalettfasiliteter og venteværelse opparbeides som en del av kollektivknutepunktet jf. vedtak i fylkesutvalget 03.03.2026 (vedlegg J).

Innsigelsen anses som imøtekommet.

Løsning for gående, syklende og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru

Innlandet fylkeskommune har bedt om tydeliggjøring av løsning for gående, syklende og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru som ivaretar disse trafikantgruppens behov.

Nye Veier AS har i tilleggsnotatet *Gang- og sykkelveier* (vedlegg 45b) synliggjort oppmerkingstiltak på dagens Mjøsbru og tilstøtende vegnett for å tilrettelegge for planlagt bruk. Foreslått løsning er ett-feltsveg med inntrukken skulder og fortau på dagens fortausareal.

I brev av 13.08 2025 (vedlegg I) ga fylkeskommunen tilbakemelding om at en ordinær gang- og sykkelveg vil være mer attraktivt for syklende og gående, med bedre sammenheng og uten systemskifter mot gang- og sykkelvegene i begge ender av Mjøsbrua. Fylkeskommunen er tilfredse med at det er beskrevet tiltak som kan utføres for å tydeliggjøre at Mjøsbrua ikke lenger er åpen for ordinær biltrafikk, og er også positive til forslag om en snarveg for myke trafikanter fra Mjøsbrua i retning sør på Eriksrudvegen.

I høringsuttalelse til 2. gangs høring (vedlegg J) sier fylkeskommunen at innsigelsen knyttet til løsning for syklende, gående og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru, kan frafalles under forutsetning av at det inntas en rekkefølgebestemmelse om gjennomføring av tiltak for tilpasning av veganleggets framtidige funksjon, i tråd med vegnormalene, innen ett år etter at vanlig trafikk er flyttet over på ny

Mjøsbru.

Dette er tatt til følge og ivaretatt i endelig planforslag til sluttbehandling, og **innsigelsen anses som løst.**

Sikring av framtidig adkomst til Mjøssykehuset og Moelv sentrum

Denne innsigelsen omhandler i sin helhet forhold i Ringsaker kommune.

Innlandet fylkeskommune har bedt om sikring av nødvendig areal og gjennomførbarhet for framtidig ny adkomst til Mjøssykehuset og Moelv sentrum via Kastbakkvegen.

For å sikre at E6-planen ikke er til hinder eller medfører unødvendige ombygginger av tiltak, er kulverter der E6 og Kastbakkvegen krysser hverandre, hevet for å sikre at Kastbakkvegen kan bygges over 200-årsflom.

Avgrensing av reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud for alternativ 2 er avgrenset til å stoppe like sør for Moelva, for å sikre et klart grensesnitt mot reguleringsplan for Mjøssykehuset. Dette har minimal konsekvens.

Innsigelsen anses som løst.

Manglende gang- og sykkelveg langs f.v 2538 mellom Kalrasten i Biri og Roterud

Innlandet fylkeskommune mener behov for gang- og sykkelveg langs fv. 2538 mellom Kalrasten i Biri og Roterud utløses av trafikkøkning som følge av bompenginnkreving på ny E6.

(Da Gjøvik kommune vedtok å legge planforslagene for E6 Moelv-Roterud ut på høring/offentlig ettersyn, ble dette tatt inn i reguleringsbestemmelsene. Innsigelsen er derfor til Nye Veiers forslag til bestemmelser.)

Nye Veier AS viser til trafikkberegningene for sidevegsnettene og at prosjektet E6 Moelv-Roterud ikke utløser økt trafikk fra Kalrasten til Roterud, heller ikke ved plassering av bomstasjon på ny Mjøsbru. Ny E6 Moelv-Roterud medfører imidlertid redusert trafikk på strekningen.

Fylkeskommunen opprettholder innsigelsen jf. vedtak i fylkesutvalget 03.03.2026 (vedlegg J), og **innsigelsen vil tas til meklings.**

Offentlig myndighet	Innsigelsestema	Status
Statens vegvesen	rundkjøring på rv. 4 i alt. 2 (Smedmoen), og manglende fravikssøknad	Løst jf. brev av 22.12.2025
	mangelfull utredning av konsekvenser for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer	Løst jf. brev 22.12.2025 forutsatt at det foreslås avbøtende tiltak og avklaring med berørte myndigheter og Innlandet fylkeskommune
Statens vegvesen på vegne av Nye Veier (ny innsigelse etter 2. gangs begrenset høring/off. ettersyn)	innsigelse til rekkefølgekrav om gang- og sykkelvegtiltak langs fv. 2538 Kalrasten-Roterud, mener det ikke er hjemmelsgrunnlag for dette kravet	Ikke løst – tas til meklings
Statsforvalteren i Innlandet	manglende tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange (generell innsigelse til kunnskapsgrunnlaget)	Løst gjennom oppdatert kunnskapsgrunnlag jf. brev av 16.09.2025

	manglende sikring av gang- og sykkelvegnett – Eriksrudvegen og dagens Mjøsbru	Løst ved formulering av bestemmelser jf. brev av 03.03.2026, stadfestet i brev av 09.03.2026
	manglende sikring av gang- og sykkelvegnett - rekkefølgebestemmelse som sikrer gang- og sykkelvegtiltak langs fv. 2538 Kalrasten-Roterud	Ikke løst – tas til meklings
	manglende sikring av hensynet til estetikk og landskap	Løst ved formulering av bestemmelser jf. brev av 03.03.2026, stadfestet i brev av 09.03.2026
	manglende vurdering av mulighet for forlenget kulvert i Moelv (alt. 1)	Løst gjennom oppdatert kunnskapsgrunnlag jf. brev av 16.09.2025.
	valg av løsning for ilandføring av bru på Moelvsida, utfylling i alt. 2	Ikke løst - tas til meklings
	mangelfull vurdering av barriereeffektene ved ny bru, samt mulige avbøtende tiltak for å dempe negative effekter (lyd, lys)	Løst gjennom oppdatert kunnskapsgrunnlag – jf. brev av 16.09.2025
	manglende hensyn til barn og unge og friluftsliv	Løst gjennom oppdatert kunnskapsgrunnlag – jf. brev av 16.09.2025
	manglende kunnskapsgrunnlag om gjennomførbarhet for reetablering av naturlig innsjøbunn og naturlig strandsone	Løst – jf. brev av 16.09.2025, 05.12.2025 og 03.03.2026
	mangelfull skjerming av støy i verneområde	Løst jf. brev av 05.12.2025 og brev av 09.03.2026.
	manglende avbøtende tiltak for overskridelse av grenseverdier for støy for uteoppholdsareal og friluftsområder	Løst ved formulering av bestemmelser jf. brev av 09.03.2026.
	mangelfull vurdering av løsninger for redusert arealbeslag (jordvern)	Løst jf. brev av 16.09.2025 og 03.03.2026
	mangelfull ROS-analyse og manglende sikring mot flom	Løst jf. dialog og brev av 16.09.2025, 05.12.2025, 03.03.2026 og 09.03.2026.
	manglende sikring av tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser	Løst ved formulering av bestemmelser jf. brev av 16.09.2025.
	sikring av kantvegetasjon i tråd med vannressursloven § 11	Løst ved formulering av bestemmelser jf. brev av 09.03.2026.
Innlandet fylkeskommune	brutraséalternativ 2 som vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi	Ikke løst – tas til meklings
mangelfull trafikkutredning og trafikale forhold som ikke er tilstrekkelig avklart i planforslaget	manglende tallgrunnlag for trafikkutvikling på sideveger gjennom bompengerperioden	Løst jf. saksprotokoll fra fylkesutvalgets behandling 03.03.2026
	mangelfull vurdering av trafikale virkninger for fv. 213 i anleggsfasen og bompengerperioden	Ikke løst – tas til meklings
	mangelfullt tallgrunnlag for	Løst jf. brev av 13.08.2025.

	bompengeinntekter, lekkasje til sidevegnett i tråd med oppdaterte bompengeprognoser	
	manglende utredning av konsekvenser ved lengre tunnel/kulvert i alternativ 1 (i Moelv)	Løst ved utredning og konklusjon om å endre til alternativ 1 med lang kulvert.
tilrettelegging for kollektivtransport;	utrede mulighet for plassering av kollektivterminal i krysset mellom rv. 4 og E6	Løst jf. saksprotokoll fra fylkesutvalgets behandling 03.02.2026
	bearbeiding av løsning for ny kollektivterminal på Biri	Løst jf. merknadsbehandling og saksprotokoll fra fylkesutvalgets behandling 03.02.2026
	tilrettelegge for pendlerparkering	Løst jf. saksprotokoll fra fylkesutvalgets behandling 03.02.2026
	løsning for gående, syklende og saktegående trafikk på dagens Mjøsbru	Løst jf. merknadsbehandling og saksprotokoll fra fylkesutvalgets behandling 03.02.2026
	sikring av framtidig adkomst til Mjøssykehuset og Moelv sentrum	Løst jf. brev av 13.08.2025.
	manglende gang- og sykkelveg langs f.v 2538 mellom Kalrasten i Biri og Roterud	Ikke løst – går til mekling

Tabell 1: Oversikt over innsigelser som er løst eller går til mekling.

1.7.3 Innsigelser til mekling

Det gjenstår fire innsigelsesforhold som foreslås til mekling. En av innsigelsene gjelder den delen av reguleringsplanen som ligger i Gjøvik kommune. De øvrige tre gjelder innsigelsesforhold i Ringsaker, men har betydning for den helhetlige planløsningen med brutrasé og trafikkavvikling.

Rekkefølgekrav gs-tiltak fv. 2538 Kalrasten-Roterud

Innlandet fylkeskommune og **Statsforvalteren i Innlandets** innsigelser løses ved at det tas inn rekkefølgekrav som sikrer helhetlig anlegg for gående og syklende slik Gjøvik kommune vedtok å legge inn i bestemmelsene ved 1. gangs høring og offentlig ettersyn i 2024, og gjentok ved begrenset høring av endret planforslag i januar/februar 2026.

Statens vegvesen har ved begrenset høring av planen fremmet innsigelse **på vegne av Nye Veier** til dette rekkefølgekravet som de mener ikke har en saklig sammenheng med konsekvenser ved utbygging av E6 Moelv-Roterud.

Brualternativ 2 – utfylling i Mjøsa og hensyn til nasjonalt viktig kulturmiljø

Dette er to innsigelsesforhold som er nært knyttet til hverandre.

Statsforvalteren har innsigelse til utfylling i Mjøsa ved ilandføring av bru på Moelvsida, som har sammenheng med innsigelse fra **Innlandet fylkeskommune** til at tiltaket vil virke ødeleggende/sterkt forringende for et nasjonalt viktig kulturmiljø i samme område.

Trafikale virkninger for fv. 213 – avbøtende tiltak

Innlandet fylkeskommune opprettholder innsigelse til mangelfull vurdering av trafikale virkninger for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer. Innsigelsen kan løses med rekkefølgebestemmelse som sikrer gjennomføring av nødvendige trafikksikkerhetstiltak på strekningen.

2. Egenvurdering

2.1 Planforslaget med konsekvensutredning

Planforslaget med konsekvensutredning oppfyller kravene til et fullstendig planforslag og kan tas til behandling. Planarbeidet har fulgt prosesskrav i henhold til plan- og bygningsloven, og har oppfylt disse.

Gjenstående innsigelser må til mekling før endelig vedtak kan fattes.

2.2 Deltakelse i planprosessen

Gjøvik kommune har vært deltakere i arbeidsmøter med Nye Veier AS og plankonsulenten COWI AS gjennom hele planprosessen. I arbeidsmøtene er kommunen blitt informert om fremdrift og arbeidsprosesser, og det er drøftet valg av løsninger.

I åpne folkemøter som har vært avholdt ved oppstart/høring av planprogram og høring/offentlig ettersyn av planforslag har kommunen deltatt sammen med forslagsstiller. Ved åpen kontordag har også administrasjonen vært til stede i møter med både private, lag og foreninger og næringsliv.

Gjøvik kommune har stilt opp etter invitasjon i møter og befaringer med lag, foreninger og næringsliv i ulike deler av planprosessen.

2.3 Planforslag til sluttbehandling

Til 1. gangs høring og offentlig ettersyn ble det fremmet to planalternativ med utgangspunkt i at begge alternativene skulle høres. Etter den første høringen ble det mottatt mange uttalelser og merknader til begge planalternativene. Alle merknadene har fått sin vurdering av forslagsstiller (vedlegg 08b og 08c), før kommunen behandlet merknadene med sine vurderinger i vedlegg A.

Planforslagene ble omarbeidet i henhold til vurdering av merknader og som følge av innsigelsesbehandlingen jf. kap. 1.7 i denne saksutredningen.

Før jul 2025 ble kommunene Gjøvik og Ringsaker bedt om å gjøre et «prinsippvedtak» jf. kap 1.5 i denne saksutredningen, for valg av brutrasé for ny Mjøsbru. Denne behandlingen anses ikke å være en del av den formelle saksbehandlingsprosessen etter plan- og bygningsloven, men ga et tydelig politisk signal om hvilket alternativ som ville bli foretrukket av kommunene. Begge kommunene vedtok at alternativ 2 var å foretrekke basert på den informasjonen som forelå på vedtakstidspunktet. Dette medførte at Nye Veier AS ville fokusere på å ferdigstille planforslag for alternativ 2 til sluttbehandling.

Endringer som ble ansett som vesentlige i alternativ 2 og som krevde ny høring og offentlig ettersyn etter reglene i plan- og bygningsloven, ble sendt ut til en begrenset gruppe adressater og statlige og regionale myndigheter på «begrenset 2. gangs høring og offentlig ettersyn» jf. kap. 1.6 i denne saksutredningen.

Til denne høringen kom det ytterligere tilbakemeldinger fra høringspartene, som har fått sin vurdering av forslagsstiller (vedlegg 08d og 08e), før kommunen behandlet merknadene med sine vurderinger i vedlegg B.

Basert på denne saksprosessen har Nye Veier fremmet kun planforslag for alternativ 2 til sluttbehandling. Kommunestyrene i Gjøvik og Ringsaker er vedtaksmyndighet. Før saken fremmes for kommunestyret skal planutvalget (i Gjøvik kommune er dette utvalg for Samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester når det gjelder reguleringsplaner) behandle saken. Innsigelser som ikke er avklart gjennom dialog før sluttbehandling skal til mekling før kommunestyret kan gjøre

endelig vedtak.

Under oppsummeres vurderinger av hvordan Nye Veier AS har håndtert vedtakspunktene fra Gjøvik kommunes vedtak om 1. gangs høring og offentlig ettersyn, merknader ved 1. og 2. gangs høring og offentlig ettersyn og løsning av innsigelser.

2.4 Vurdering av håndtering av vedtak før offentlig ettersyn

Gjøvik kommunes vedtak før 1. gangs høring og offentlig ettersyn viste tydelig at kommunen forventer tiltak som reduserer ulempene for lokalmiljøet, som følger av storsamfunnets behov for ny firefelts motorveg.

Når lokalsamfunnet må avstå areal og får redusert bokvalitet må dette kompenseres, ikke bare ved erstatning ved grunnerverv, men også ved å styrke andre kvaliteter og behov som er viktige for lokalsamfunnet.

Kommunedirektøren mener det har vært krevende å nå fram med kommunens innspill og ønsker overfor Nye Veier AS. Mange av vedtakspunktene er ikke tatt til følge. Innsigelser som omhandler samme tema, har bidratt positivt til å få flere av disse løsningene på plass.

Området Smedmoen/Skulhus/Hanssvea er et område med mange boliger og landbrukseiendommer som bli sterkt berørt av E6-utbyggingen. To av vedtakspunktene fra Gjøvik kommune handlet om tilrettelegging for gående og syklende mellom dette området og Biri, enten som turveg eller som gang- og sykkelveg. Nye Veier mener de delvis har tatt dette punktet til følge ved å foreslå oppmerkingstiltak langs fv. 2538 Eriksrudvegen og anbefale at vegen blir skiltet med gjennomkjøring forbudt.

Kommunedirektøren mener Nye Veier AS i liten grad tar hensyn behovet for gode vegforbindelser til Biri når dette forslaget fremmes. Når vi vet at koblingen mot rv. 4, som enn så lenge oppnås ved foreslått rundkjøring blir borte ved ny rv. 4, så vil også den gode vegforbindelsen mot Moelv bli borte. Det er uheldig at det ikke ses overordnet på sammenhengene mellom sidevegsnett og riksvegnett, standard på fylkesveger og fremkommelighet for beboere i området totalt for E6- og rv. 4-utbyggingen, når det er samme tiltakshaver, Nye Veier AS, på alle delstrekningene.

Kommunedirektøren mener fv. 2538 Eriksrudvegen kan fungere som sykkelrute, når det etter Nye Veiers trafikkberegninger vil bli svært lite trafikk på strekningen, men som turveg har strekningen lite attraktivitet. Kommunen har derfor i flere sammenhenger bedt Nye Veier AS om å vurdere tiltak for å øke attraktiviteten for at kommunen kan akseptere dette som «turvegløsningen». Nye Veier AS har vist til etablering av en stopp/rasteplass midtvegs som svar på dette.

Nye Veier AS viser til at vedtakspunkt om å opprettholde dagens to gangforbindelser i Biri er tatt til følge. Dette er kommunedirektøren uenig i. Planen viser en alternativ kryssing på bru over E6. Kommunen forstår utfordringene med å bygge nye underganger, siden de vil kreve mye areal. Derfor har kommunen heller bedt om at brua gjøres mer attraktiv for gående og syklende, blant annet ved å vurdere større bredde og bedre skille fra biltrafikken. Dette er delvis imøtekommet ved at Nye Veier som svar på behov for gode overganger for kollektiv har regulert inn lokalbusstopp på E6-brua.

2.5 Vurdering av håndtering av merknader og innsigelser

Merknader til 1. gangs høring og offentlig ettersyn og 2. gangs begrenset høring og offentlig ettersyn er svart ut i egne dokumenter (vedlegg A og B). En del merknader fra private og lag, foreninger og organisasjoner omhandler tema som ikke fastsettes i reguleringsplan, men omhandler grunnerverv eller håndteres med oppfølging i anleggsfasen, og noe omhandler forhold som allerede er ivaretatt i planen.

Forslagsstiller har gitt sine vurderinger, og disse støttes hovedsakelig av kommunen. I noen tilfeller har kommunen forventninger til videre dialog og oppfølging i anleggsfasen, eller har andre vurderinger enn forslagsstiller.

Vurdering av de enkelte merknadene gjentas ikke her, men hovedproblemstillinger drøftes i kapittel 2.6 *Vurdering av elementer i planforslaget*.

Dialogen som har ledet til løsningsforslag for de fleste innsigelser omtales i eget kapittel 1.7.2. Gjøvik kommune støtter de løsningsforslagene som presenteres, og følger opp innsigelser som ikke er løst med å begjære Statsforvalteren i Innlandet om mekling.

2.6 Vurdering av elementer i planforslaget

Omkjøringsveg i Biri

I forbindelse med bygging av ny Vismunda bru i E6-linja må E6-trafikken flyttes over i en omkjøringsløsning. Det er lagt til rette for to ulike omkjøringsmuligheter. Alternativet som er tydeligst kommunisert i planforslaget er omkjøring via midlertidig bru over Vismunda til og langs Industrivegen og ny rundkjøring ved Skumsrudvegen. I planen er det også lagt til rette for bruk av Skumsrudvegen, ny bru på fylkesvegen over Vismunda nordover langs fv. 2538.

Begge løsningene påvirker boligområder, og omkjøringsløsningen må håndtere kryssende trafikk, fremkommelighet for gående og syklende og hensynet til trafikksikker skoleveg.

Løsningen langs Birivegen vil påvirke flere og i større grad påvirke trafikkavviklingen til og fra Biri sentrum, skoleområdet og Vismunda næringsområde.

I anleggsgjennomføringsplanen står det at det er ønskelig med en fleksibilitet som gir entreprenørene valgmuligheter som kan være et konkurransemoment i en totalentreprise.

Kommunedirektøren mener valg av omkjøringsløsning i Biri ikke bør være opp til konkurrerende entreprenører. Hensynet til forutsigbarhet for omgivelsene i Biri anses som viktigere enn hensynet til entreprenørene i anbudskonkurransen. Kommunedirektøren ønsker derfor å gi et sterkt signal om at Gjøvik kommune ønsker omkjøring via Industrivegen og Skumsrudvegen, og ikke via fv. 2538 Birivegen.

Fylkesveg 2538 – Birivegen

Trafikkutredningene som følger planen, viser at utbyggingen av E6 Moelv-Roterud ikke påfører økt trafikk til fv. 2538.

Gjøvik kommune er av den oppfatning at E6-utbyggingen må ses på som én samlet utbygging, og konsekvensene ved denne må avbøtes. Ved bompenger på E6 Roterud-Storhove samtidig som anleggsarbeid pågår på E6 Roterud-Storhove (med omkjøring innom Biri) vil faren for trafikklekkasje til fv. 2538 Birivegen/Biristrandvegen være stor.

Kommunedirektøren mener Nye Veier AS har et ansvar, også som følge av utbyggingen for E6 Roterud-Storhove, å sørge for å sikre gang- og sykkelvegtiltak på den manglende strekningen langs fv. 2538 Kalrasten-Roterud. Gjøvik kommune vil derfor legge inn dette rekkefølgekravet i forslag til bestemmelser:

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

standard for anlegget.

Fylkesvegen mellom Svennes og Sembshagen, en strekning på ca. 1 km, skal i sin helhet flyttes vestover for å gi plass til firefelts motorveg. Dette er ikke omtalt i planbeskrivelsen, men nevnes i *Alternativsvurderingen* (vedlegg 11). Kommunedirektøren mener dette også bygger opp under at Nye Veier AS har et ansvar for å sikre gang- og sykkeltiltak på strekningen.

Fylkesveg 2538 – Eriksrudvegen

Gjennom planprosessen har Gjøvik kommune stått fast på at kryssløsningen mellom E6 og rv. 4 også burde kobles med fylkesvegen. Mjøsbrua er et viktig målpunkt for beboerne i området mellom Biri og Redalen. Nye Veier AS har løst dette i E6-prosjektet ved en rundkjøring ved Skulhus på rv. 4.

Arbeidet med regulering av ny rv. Hunndalen-Mjøsbrua vil startes opp innen kort tid, og det skal også her planlegges for en ny firefelts motorveg. Vegnormalene har regler for minimumsavstander mellom motorvegkryss, og det er kommunisert undervegs at det ikke vil bli koblinger mellom rv. 4/E6 og fylkesveg mellom Biri og Redalen når ny rv. 4 står ferdig.

Kommunedirektøren mener det er svært uheldig at det ikke legges til rette for fremtidsrettet kobling ved Mjøsbrua i E6-planen, og opplever at Nye Veier AS skyver utfordringen til planen for rv. 4 – hvor det heller ikke vil bli løst. Dette har stor betydning for realisering av mulige næringsarealer og utvikling i området tett ved Mjøsbrua og fremtidig Mjøsøykehus.

Som følge av dette viser Nye Veier AS til at fylkesveg 2538 Eriksrudvegen vil få betydelig nedgang i trafikk, og i praksis kan fungere som veg for gående, syklende og saktegående trafikk mellom Mjøsbrua og Biri. Nye Veier AS foreslår å merke vegen med inntrukken skulder, skilte med gjennomkjøring forbudt, og anlegge en stopp/møteplass langs fylkesvegen. Med dette forslaget mener Nye Veier AS at de imøtekommer behovet for turveg som ligger som et premiss fra kommunedelplanen, og som Gjøvik kommune ba prosjektet om å jobbe videre med ved vedtak om 1. gangs høring og offentlig ettersyn.

Kommunedirektøren mener en slik løsning vil gjøre situasjonen for beboerne på Skulhus/Smedmoen og opp langs Hanssveavegen/Klundbyvegen enda mer avskåret fra naturlige målpunkt på Biri. Kommunedirektøren anbefaler derfor at Gjøvik kommune i vedtaket går mot Nye Veiers anbefaling om å skilte gjennomkjøring forbudt på fv. 2538 Eriksrudvegen.

Konsekvenser for boligeiendommer, fritidsboligeiendommer og bomiljø

Omlandet omkring Biri er preget av landbruksbebyggelse og spredt boligbebyggelse, i større og mindre klynger langs fylkesvegene. Området omkring Skulhusodden og Smedmoen har også bolig- og fritidsboligbebyggelse i strandsona. Det er ingen tvil om at fremføring av en firefelts motorveg gjennom bygdene langs Mjøsa vil ha konsekvenser for bomiljøet, både fysisk ved at boliger og fritidseiendommer må vike, og ved økt støybelastning. Antallet boliger/fritidsboliger som foreslås innløst/er innløst allerede har vært gjenstand for diskusjon. Tabellen under viser boliger/fritidsboliger som er foreslått innløst i de ulike alternativene og kommunene.

	Alt.1 Gjøvik	Alt. 1 Ringsaker	Alt. 2 Gjøvik	Alt. 2 Ringsaker
1. gangsbehandling	20	14	25	0
Sluttbehandling	-	-	29	2

Totalt i alt. 1	34			
Totalt i alt. 2	31			

Tabell 2: Boliger/fritidsboliger som må vike for ny E6.

For Gjøvik kommune som planmyndighet har det vært viktig å sørge for best mulig bo- og leveforhold for de eiendommene som får den nye motorvegen som nabo. Det betyr gode både langsgående og lokale støyskjermingstiltak etablert til rett tid, avbøtende tiltak som turveger og gang- og sykkeltiltak, tilgjengelige friområder og tilgang til Mjøsa.

I noen tilfeller hvor boligeiendommer er svært marginalisert som følge av det fysiske tiltaket og støytiltak, har kommunen bedt Nye Veier AS om å gjøre nye helhetlige vurderinger av gjenværende bokvaliteter. Dette har resultert i forslag om innløsning av ytterligere noen boligeiendommer.

Skulhusberget – steinuttak

Innenfor areal avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde/ kryssområde E6 x rv. 4 ved Skulhus er det lagt opp til at det skal tas ut steinmasser til bruk i vegutbyggingen. Det er positivt for den totale massetransporten og klimagassregnskapet i prosjektet.

Uttak av masser i Skulhusberget vil medføre en stor endring i landskapet, og bety anleggsvirksomhet i området gjennom hele anleggsfasen. Det er vesentlig at det i anleggsfasen er fokus på hensynet til lokalbefolkningen med tanke på støy, støv, sikkerhet og arbeidstider. Istandsetting av området må tilpasses omgivelsene på en god måte, med sikkerhet for at støypåvirkning for boligene omkring blir ivaretatt i ferdig situasjon.

Kollektiv

Dagens kollektivløsning ved Mjøsbrua blir erstattet ved at løsninger samles omkring nytt kryss i Biri. Nye vurderinger etter 1. gangs høring og offentlig ettersyn har bidratt til bedre sammenheng i kollektivknutepunktet.

Kobling mellom ekspressbuss langs E6 og lokalbuss langs fylkesveg er ivaretatt på en god måte med ny løsning med lokalbussholdeplass på brua over E6, hvor det er sikret etablering av leskur. Det er avsatt areal til pendlerparkering med god kapasitet, rasteplass hvor både toalett- og venteromsmuligheter er sikret i bestemmelser, og kontrollstasjon for vegvesenets virksomhet. I tillegg videreføres arealer til døgnhvileparkering for langtransport i samme område som tidligere.

Det kommunedirektøren opplever har vært utfordrende med løsningen er at det delte Biri-krysset bidrar til noe lengre gangavstander mellom parkering og holdeplasser på ramper og lokalbussholdeplass. Det har vært jobbet mye med muligheter for å gjøre tilbudet enda mer kompakt, og lokalbusstopp på brua med snarveg/trapp fra pendlerparkering opp til brua er nye elementer som har bidratt positivt.

Tilbud om pendlerparkering/samkjøringsparkering ved Biri bruk kom inn som svar på fylkeskommunens merknad om behov for et slik tilbud tettere ved Mjøsbrua. Kommunedirektøren er enig i behovet, men usikker på hvor attraktiv og kjent denne muligheten vil bli. Det må skiltes slik at muligheten gjøres kjent.

Mjøssykehuset og rv. 4

Ved 1. gangs høring og offentlig ettersyn ble ikke utbygging av Mjøssykehuset og rv. 4 hensyntatt i trafikkberegninger og samfunnsøkonomisk analyse basert på at det verken forelå finansiering av

tiltakene eller vedtatte reguleringsplaner.

I 2025 kom finansiering av Mjøssykehuset på plass, og dette har bedret nytten ved E6-prosjektet.

Grensesnittet mot de to utbyggingsprosjektene har vært noe utfordrende å håndtere. Det har vært gjennomført samordningsmøter i Ringsaker for å sørge for god prosess mellom Nye Veiers utbyggingsansvar og Helse Sør-Øst som har ansvar for nytt sykehus. Ifølge planmaterialet ser det ut til at E6-planen ivaretar de hensyn som kreves for å legge til rette for adkomst til nytt Mjøssykehus.

Rv. 4-prosjektet har ikke kommet like langt, planarbeid er foreløpig ikke startet opp. E6-planen har lagt til rette for påkobling av ny firefelts rv. 4 i det planlagte krysset.

Kryssløsninger og hastighet

Ved første varsel om oppstart av planarbeid i 2019 ble det lagt til grunn en motorveg med hastighet 110 km/t på strekningen Moelv-Roterud. Ved ny oppstart i 2022 ble det vurdert at en hastighet på 100 km/t ville være tilfredsstillende og gi større fleksibilitet i linjeføring for ny E6. Dette var avgjørende for å få plassert inn en kryssløsning mellom E6 x rv. 4 uten store arealbeslag som ville gått ytterligere ut over hensynet til både jordvern og boligbebyggelse. Nedgang i hastighet bidro også positivt ved å tillate bedre tilpasning av veglinja gjennom fjellskjæringa ved Kremmerodden og gjennom Biri sentrum uten å ta store arealer fra eksisterende virksomheter, og uten behov for store utfyllinger i Mjøsa.

Kryssløsning mellom E6 x rv. 4 er en løsning basert på et kompromiss mellom planlegging for motorvegshastighet, fremkommelighet og arealbeslag (jordvern og bolighensyn). De fleste trafikkstrømmer går forholdsvis direkte gjennom krysset, bortsett fra svingbevegelsen fra brua mot Gjøvik, hvor hastigheten må betydelig ned.

Kommunedirektøren mener hensynet til å unngå ytterligere arealbeslag er et viktig argument for å godta kryssløsningen slik den foreligger, selv om det er en ulempe at ikke trafikkstrømmer i alle retninger er helt likestilt.

Kryssløsningen i Biri er også en løsning basert på kompromiss mellom hensynet til næringsvirksomhet, fremkommelighet og arealbeslag (jordvern og bolighensyn). Hensynet til utslipp av klimagass anses også som et argument i valg av løsning, ved å minimere konstruksjoner og dermed forbruk av stål og betong.

Kommunedirektøren viser til at kryssløsningen som er valgt er basert på dagens delte løsning, og kan virke ukjent sammenliknet med andre motorvegkryss. Løsningen ivaretar imidlertid viktige hensyn i Biri, og legger til rette for etablering av et sentrumsnært kollektivknutepunkt.

Tiltak kryss Hanssvea/Smedmoen

Med bakgrunn i vedtakspunkt fra kommunen og merknad fra Statens vegvesen, samt flere private merknader, er det i planen til sluttbehandling innarbeidet løsninger som innebærer at fylkesvegen til Hanssvea og lokalvegen Smedmoen føres til ny rundkjøring på rv. 4 ved Skulhus. Slik kan to ulykkesutsatte vegkryss på rv. 4 stenges. Gjøvik kommune er svært tilfreds med denne løsningen, som nå er sikret etablert i planen.

Næring

Gjøvik kommune har ønske om å ha tilgjengelige næringsarealer i Biri-området. Attraktiviteten til Biri

for bosetting og etablering av næring vil sannsynligvis øke med bygging av ny E6, ny rv. 4, og nytt Mjøssykehus. I kommuneplanen er det lagt til rette for næringsarealer i Klundby/Hanssvea som inntil ny rv. 4 er etablert vil ha adkomst til hovedvegnettet.

Rundkjøring i krysset Skumsrudvegen x Industrivegen som nå foreslås som permanent tiltak ligger tett på areal som ble vurdert som nytt næringsareal ved forrige revisjon av kommuneplanens arealdel. Kommunedirektøren mener dette arealet er aktuelt for omdisponering til næring ved en senere kommuneplanrevisjon.

Kommunedirektøren erfarer at reguleringsplanen i stor grad har hensyntatt eksisterende næringsvirksomhet langs E6-linja gjennom Biri. Det ubebygde næringsarealet som foreslås regulert til pendlerparkering, rasteplass og kontrollstasjon vil bli innløst til dette formålet.

Jordvern og utfylling i Mjøsa

Planforslaget for E6 Moelv-Roterud har hatt fokus på å unngå utfylling i Mjøsa der det har vært mulig å få lagt veganlegget på land. Dette har medført endringer fra kommunedelplanens løsning hvor store deler av ny E6 var lagt på fylling i Mjøsa, både på strekningen sør for Kremmerodden, og nord for Kremmerodden langs Paradisvika.

Terrassert løsning for E6 mellom Fremstadodden og Kremmerodden gjør arealbeslaget av dyrka mark mindre, men gjør strandsona mindre tilgjengelig fordi det er vanskelig å få til underganger ved en slik løsning. Strandsona består imidlertid av steinfylling på store deler av strekningen, og anses som mindre attraktiv for allmennheten.

Mindre utfylling i Mjøsa gir utslag i noe mer arealbeslag på land. Beslaget av dyrka mark er imidlertid mindre enn i kommunedelplanen. Kommunedirektøren erfarer at det er gjort en god jobb fra forslagsstiller med å optimalisere veglinja, og finne aktuelle nydyrkingsområder som erstatning. To av disse nydyrkingsarealene er regulert og sikret i planen.

Tilgangen til strandsona - Mjøsa

For Gjøvik kommune har det å sørge for like bra eller bedre tilgang til strandsona og Mjøsa vært viktig gjennom planprosessen. Noen private tilganger blir borte som følge av E6-utbyggingen, men det er tilført areal og mulighet for ny småbåthavn ved Biri bruk, og det er sikret tilgang til friluftsområdene omkring Biri travbane, Kremmerodden, Fremstadodden og Fjordheim. Alle disse områdene er viktige friområder med mulighet for rekreasjon og kontakt med Mjøsa.

Gjøvik kommune er fornøyd med at Statsforvalteren har vært tydelig i sin innsigelse til tema *Friluftsliv*, som har gitt kommunen støtte i behovet for støyskjerming av viktige friluftsområder.

Selv om vedtaks punktet om opprettholdelse av kulverter i Biri ikke er fulgt opp, har Gjøvik kommune oppnådd noe mer kvalitet knyttet til gang- og sykkeløsningen på brua over E6.

Verneområder og natur

Anleggsområdet for bygging av ny E6 er vesentlig større enn fotavtrykket av selve motorvegen. Anleggsområdet unngår direkte berøring med verneområder og natur med kartlagte verdier, men det er likevel natur som blir borte eller påvirket innenfor anleggsområdet.

«Hverdagsnaturen» er den «vanlige» naturen vi omgir oss med, som også finnes i kantsoner mellom byggeområder, store enkelttrær eller tresamlinger, våte drag og restarealer som ikke er tildelt særlig

naturverdi, men som har stor betydning for hvordan vi opplever omgivelsene. Denne naturen blir i stor grad borte innenfor anleggsområdet. Hvordan områdene istandsettes og revegeteres er derfor av stor betydning.

Gjøvik kommune er derfor fornøyd med at *Estetisk strategiplan* nå er gjort juridisk bindende, slik kommunen foreslo ved 1. gangsbehandling. Denne planen sikrer prinsipper for revegetering av anleggsområdene.

Når det gjelder verneområdene har kommunen støttet seg på Statsforvalterens vurderinger som fagmyndighet og vernemyndighet. Gjøvik kommune er tilfreds med at det gjennom dialog er kommet fram til løsninger som sikrer verneområdene tilstrekkelig med tanke på støy.

3. Konklusjon

3.1 Kommunedirektørens anbefaling

Nye Veier har fremmet et komplett planforslag til behandling, med en uløst innsigelse i den delen av planen som Gjøvik kommune har ansvar for å behandle.

Kommunedirektøren vurderer prosesskrav etter plan- og bygningslovens som fulgt og utredningsplikten som oppfylt.

Kommunedirektøren anbefaler Kommunestyret i Gjøvik å fatte vedtak av reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud, alternativ 2, med følgende tillegg:

1. Gjøvik kommune vedtar å tilføye følgende rekkefølgekrav til Nye Veiers forslag til planbestemmelser:

§ 6.2.8 (tidligere versjon: § 6.2.4): Før ny E6 tas i bruk skal helhetlig anlegg for gående og syklende være etablert fra Kalrasten bussholdeplass i Biri til Roterud. I samarbeid med veieier skal planlegging og prosjektering angi standard for anlegget.

2. Gjøvik kommune vil sterkt anbefale at omkjøring i Biri ved bygging av ny Vismunda bru skjer via Industrivegen og Skumsrudvegen, og ikke via fv. 2538 Birivegen.
3. Gjøvik kommune går mot Nye Veiers anbefaling om å skilte gjennomkjøring forbudt på fv. 2538 Eriksrudvegen.