



KOMMUNAL- OG DISTRIKTSDEPARTEMENTET  
Postboks 8112 DEP  
0032 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Håvard Haugnes, 62 55 10 57

## Oversendelse av innsigelse - Reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud - Ringsaker og Gjøvik kommuner

### Tilrådning:

Etter en samlet vurdering tilrår Statsforvalteren å godkjenne planen iht. alternativ 2 (sørlig alternativ), slik kommunene vedtok hhv. 13. og 28. mai 2026.

## Statsforvalterens vurdering

### 1. Innledning – overordnet om planen og innsigelsene

Reguleringsplanen gjelder ny firefelts motorveg som vil passere nær tettstedene Moelv og Biri. E6 er en viktig hovedåre i fylket og landet, og utbyggingen har derfor stor samfunnsmessig betydning. Vegen har tett sammenheng med Rv. 4, som også skal bli oppgradert på sikt. Det er på høy tid å få bygget ny E6, og at man nå beslutter hvor vegen skal gå. Aktuell strekning er litt over en mil lang, og går på begge sider av Mjøsa, samt over en ny bru. Bruas plassering har vært et sentralt tema i saken.

Vegprosjekter er konfliktfullt av natur, og vil gi både positive og negative virkninger. Utbyggingen vil berøre mange hensyn og det er utredet flere alternativer. Karakteren av tiltaket gir imidlertid visse føringer for hvilke løsninger som kan vedtas. Motorveg krever relativt stiv kurvatur på traséen, og kryssing av Mjøsa byr på tekniske utfordringer. Samfunnsøkonomisk må prosjektet også sørge for mest veg for pengene. Som i andre plansaker er lokalsamfunnene viktig å ivareta. E6 er ikke bare en veg forbi, men blir også et veganlegg som beboerne får som nabo i hverdagen. I denne saken har det i tillegg tilkommet et nytt vesentlig forhold under planprosessen, da prosjektet må samordnes med et nytt regionalt storsykehus.

Disse forholdene gjør at det er en del rammer som begrenser mulighetene for å bare «justere veglinjene» for å unngå f.eks. kulturminner eller naturmiljø. Enhver endring må utredes og til en viss grad prosjekteres, for å avklare at løsningen blir teknisk gjennomførbar. Endring av linjeføring eller heving/senkning, vil kunne få store virkninger for arealbeslaget og samfunnsinteresser.

Planlegging skal gjøres helhetlig og vil innebære en avveining av mange ulike interesser. I denne saken har flere store arealkonflikter blitt løst, og det gjenstår nå kun to innsigelser. Gjenstående uløste innsigelser knytter seg til ilandføringen av brua på Ringsaker-siden, ved Brennerivika/Møkkvika. Innlandet fylkeskommune har innsigelse fordi vegen vil skjemme et felt med gravrøyser fra



bronsealderen, og gi tap av kulturarv av stor nasjonal betydning. Statsforvalteren har innsigelse til utfylling i Mjøsa på samme sted, som vil gi ulemper for naturmangfoldet.

Vi bemerker at planmyndigheten har ansvar for helheten og må gjøre avveiiinger mellom ulike hensyn, og det er ikke gitt at en sektorinteresse nødvendigvis må trumfe andre hensyn. Innsigelsesavklaringen må foretas i lys av disse forutsetningene.

### *Planprosessen*

Det ble varslet oppstart med høring av planprogram i september 2019. Forslagsstiller har utarbeidet konsekvensutredning, planbeskrivelse og ROS-analyse, og det er laget flere temarapporter om ulike tema. Det er et godt beslutningsgrunnlag.

I innledende fase er det gjort en siling av ulike bru-alternativer.<sup>1</sup> Planleggingen har deretter gått videre med det Nye Veier har vurdert som realistiske og gjennomførbare alternativer. Planen ble lagt ut på høring i to alternativer i juni 2024. Det kom da inn 63 høringsmerknader og Statsforvalteren og vegvesenet fremmet innsigelse til både alternativ 1 og 2. Merknadene ble bearbeidet av kommunene til 2. gangs behandling.

I desember 2025 fattet begge kommuner prinsippvedtak om å gå for alternativ 2 (sørlig løsning). Planforslaget ble lagt ut på ny høring i januar 2026, og det ble da fremmet fire innsigelser fra Statens vegvesen, Statsforvalteren og Innlandet fylkeskommune. To av disse ble løst i mekling 20. april 2026. Man står nå igjen med to uløste innsigelser knyttet til ilandføring av brua ved Moelv.

### *Naturmangfoldloven*

Natur er utredet som del av planbeskrivelsen, konsekvensutredningen og innsigelsesavklaringene. Redegjørelse for naturmangfoldlovens prinsipper fremgår bl.a. av konsekvensutredningen. Statsforvalteren vurderer at det er et godt kunnskapsgrunnlag, og kunnskapen står i rimelig forhold til faren for skade, jf. nml. § 8. Det er ikke usikkerhet om vesentlige forhold, som skulle tilsi at føre-var-prinsippet bør slå gjennom, jf. nml. § 9.

Motorveg vil gi et betydelig arealinngrep, uansett hvilket alternativ som velges. Begge alternativer er vurdert å få middels negativ konsekvens for naturmangfoldet. Når det gjelder alternativ 2 vil det bli «betydelig miljøskade» for deltaområdet ved Moelva. Den samlede belastningen på gruntvannsområdene i Mjøsa er stor fra før. Alternativ 2 gir likevel betydelig mindre fylling i Mjøsa enn det som tidligere er godkjent i kommunedelplanen fra 2015, og mindre samlet konsekvens for naturmangfoldet.<sup>2</sup>

Skaden for naturen vil kunne reduseres ved å ha kortere eller ingen fylling, slik Statsforvalteren foreslo i meklingen. En vil også redusere konsekvensene ved å velge nordlig brualternativ. Kommunene har ikke anbefalt dette, da sørlig alternativ samlet sett, etter deres vurdering, gir den beste samfunnsmessige løsningen. KDD skal gjøre en selvstendig vurdering ved avgjørelse av saken, om det skal velges lokalisering og/eller driftsmetoder som gir mindre skader, jf. nml. § 12.

Statsforvalteren anser at naturmangfoldlovens prinsipper §§ 8-12 er ivaretatt i plansaken, og at plandokumentene gir et godt beslutningsgrunnlag når det gjelder dette forholdet.

---

<sup>1</sup> Silingsrapport 12. februar 2021, Forprosjekter 16. desember 2022, Alternativvurderinger vegløsninger 30. mai 2024

<sup>2</sup> Konsekvensutredningen 26. januar 2024, innsigelsesbrev 16. februar 2026, meklingsnotat 20. april 2026



## 2. Vurdering av de to hovedalternativene

*Alternativ 2 – sør. Vedtatt av begge kommuner i mai 2026.*

Vedtatt plan innebærer en bruløsning ca. 700 m sør for eksisterende Mjøsbru. Nye Veier har arbeidet seg fram til en teknisk gjennomførbar trasé fra Møkkvika til Shulhusodden. Løsningen gir en helt rett brukonstruksjon, uten kurve på selve brua. Byggteknisk er dette en foretrukken metode, og brua kan i stor grad bygges fra vestsiden uten rigg på østsiden. Det er valgt en løsning med 220 m utfylling på østre ilandføring, slik at strekket over Mjøsa blir kortest mulig (1,1 km). Dagens bru er til sammenligning 1,4 km. Ved dette alternativet kobles ny E6 på Moelvkrysset et stykke utenfor tettbebyggelsen. Ny veg går over et ubebyggt område vest for dagens E6, og leder trafikk, støy og luftforurensning utenom selve tettstedet.

Nye Veier har vurdert at alternativ 2 gir høyest samfunnsnytte, når man holder kostnad opp mot spart reisetid. Selve byggekostnaden blir omtrent lik som med alternativ 1, men reisetid vil bli kortere ved alternativ 2. Det er beregnet at løsningen gir ca. 1,5 km (2 min) besparelse i sum alle retninger sammenlignet med i dag, og 1 km (1 min) kontra alternativ 1. Ut fra standardiserte modeller gir dette stort utslag over tid, og sørlig løsning gir ca. 1 milliard kr. høyere samfunnsnytte enn den nordlige, i et 75-års perspektiv.<sup>3</sup>

På vestsiden vil alternativ 2 få en delstrekning som sammenfaller med ny Riksveg 4. (ca. 1,4 km fra Skulhus til gammel Mjøsbru). Strekningen har i dag tofelts veg, med møtende trafikk, og trafikkmengden er stor (ÅDT 11 000). Det vil medføre en klar forbedring å oppgradere denne strekningen nå, som del av E6-prosjektet. Dette vil bli en besparelse for framtidig Rv. 4-utbygging, og vil sannsynligvis også framskynde framdriften i det prosjektet. Alternativ 2 bidrar til å styrke bo- og arbeidsmarkedsregionen på begge sider av Mjøsa. Spesielt når det bygges nytt sykehus (4000 arbeidsplasser) vil det bli betydelig økt pendlertrafikk på Mjøsbrua og Rv. 4.<sup>4</sup> Kortere reisetid Gjøvik-Moelv/Hamar har også særlig betydning i denne forbindelse.

På østsiden er E6 samordnet med nytt sykehus. Det er planlagt for at gammel E6 kan gjenbrukes som atkomst til sykehuset, og ellers jobbet med grensesnittet mellom de to prosjektene.<sup>5</sup> Gitt at E6 får en relativt høy prioritet i Nye Veiers portefølje, skal det være mulig å ha parallelle anleggsfaser, slik at sykehuset og ny E6 blir ferdig omtrent samtidig. Dette er en fordel man kan oppnå ved å velge alternativet med høyest beregnet samfunnsnytte.

Alternativ 2 har to betydelige negative sider. For det første vil brua gi negativ konsekvens for naturmangfoldet. Brufundamentene vil påvirke livet i innsjøen, og brua vil bli ny barriere over vannflaten med påvirkning på fugleliv. Det sørlige alternativet innebærer dessuten utfylling (220 m/70 000 kubikk) i sjøen og mudring (50 000 kubikk), med betydelig miljøskade for elvedeltaet (røddlistet naturtype, VU). Inngrepet splitter opp vandringskorridorer og gyte- og oppvekstområder og avskjærer kanaler på Moelvas elvevifte. Dette endrer vannstrømmer og massetransport, og gir fare for spredning av partikler. Utfyllingen er grunnlaget for innsigelsen fra Statsforvalteren.<sup>6</sup>

Traséen medfører også nærføring av et gravfelt med flere røyser og en boplass fra bronsealderen ved Brennerivika. Ny veg vil passere mellom gravrøyser, men vil ikke berøre selve gravrøysene. Innlandet fylkeskommune har fremmet innsigelse fordi det vil virke sterkt forringende på et gravfelt

<sup>3</sup> Se Fagrappport prissatte konsekvenser 26. januar 2024, Fagrappport lokale og regionale virkninger 26. januar 2024 og Oppfølgingsnotat Nye Veier 8. mai 2026.

<sup>4</sup> Fagrappport trafikkvurderinger ved nytt sykehus og ny E6, 6. mars 2026

<sup>5</sup> Grensesnittnotat E6 og sykehus 28.04.2026. Reguleringsplan for Mjøsbykehuset: [arealplaner.no](http://arealplaner.no)

<sup>6</sup> Se bl.a. konsekvensutredningen 26. januar 2024, utredning barriereeffekt 24. mars 2025, innsigelsesbrev 19. september 2024 og 16. februar 2026, meklingsnotat 20. april 2026 og meklingsprotokoll 13.05.2026.



med nasjonal verdi. Den faglige tilrådingen fra Kulturhistorisk museum er å opprettholde innsigelsen. Deres vurdering er at gravfeltet er av stor nasjonal betydning, og at det er få sammenlignbare lokaliteter i Innlandet. Kulturminnene vil bli utilbørlig skjemet ved at man får et stort inngrep som endrer det naturlige landskapet, blokkerer siktlinjer til vannet og mellom røyser, skiller lokaliteten i to atskilte felter, samt at det kan bli fyllinger helt innenfor sikringssonene.<sup>7</sup>

Utbygging av motorveg i dette området berører mange interesser, og ingen alternativer vil kunne ivareta alle hensyn. Etter Statsforvalterens syn er alternativ 2 den beste løsningen for lokale og regionale samfunnsinteresser. Det er denne løsningen som er anbefalt av Nye Veier, Statens vegvesen og vedtatt av både Gjøvik og Ringsaker kommuner, til tross for at det blir store ulemper for nasjonalt viktige kulturminner og naturmangfoldet i Moelvas elvedelta.

#### *Alternativ 1 – nord. Lagt bort i prinsippvedtak av desember 2025.*

Det andre hovedalternativet – omtalt som «alternativ 1» eller «nordlig alternativ» – innebærer en bru ca. 50 m sør for eksisterende Mjøsbru. Også her har Nye Veier kommet fram til en trasé som det er teknisk mulig å gjennomføre. Brua blir ca. 300 m lengre enn alternativ 2. Byggekostnaden blir omtrent den samme, men anleggsperioden vil strekkes noe ut i tid, fordi man her må hensynta hekketiden for fugl på Tjuvholmen.

Beregnet samfunnsnytte vil bli lavere enn for alternativ 2. Reisetiden vil bli noe lengre i sum, alle retninger. I et 75-års perspektiv kommer dette ut ca. 1 milliard kr. dårligere enn alternativ 2. Nordlig løsning svarer dermed dårligere på samfunnsoppdraget til E6-prosjektet.

En vesentlig fordel med alternativ 1, er at dette alternativet vil løse begge de gjenstående innsigelsene, idet man ikke kommer nær gravrøyser og det i liten grad blir utfylling i Mjøsa. Men også dette alternativet vil gi middels stor negativ konsekvens for naturmangfold, jf. konsekvensutredningen. Bru og fundamenter vil påvirke både fisk og fugl, og som vi kommer inn på nedenfor, vil kulturmiljø av *lokal verdi* bli skadelidende. Alternativ 1 er med andre ord ikke fri for arealkonflikter, selv om innsigelsene skulle bli imøtekommet.

Alternativet vurderes å gi en betydelig dårligere løsning for lokalsamfunnet og regional areal- og transportplanlegging. Det vil bli en motorveg tett på Moelv tettsted. På grunn av økt hastighet, blir det mer støyulemp, mer luftforurensning, større arealbeslag, og dertil behov for innløsning av boliger.<sup>8</sup>

Det vil også bli to av- og påkjøringsfelt til sykehuset fra ny motorveg, slik at det blir ca. 150 m med seksfelts veg. Alternativ 1 vil i stor grad bryte forbindelsen og sammenhengen mellom byen på oversiden av E6 og miljøet på nedsiden. Som Ringsaker kommune skriver, vil dette ha stor negativ virkning for nyere tids kulturminner, båthavna, friområder m.m.<sup>9</sup> Alternativ 1 vil også etablere en betydelig barriere mellom byen og Mjøsa for all framtid. Dette er en by som forventer enorm vekst i folketall ifm. sykehuset. En motorveg inntil tettbebyggelsen – og på den siden av byen hvor sykehuset er – vil begrense handlingsrommet for veksten og den ønskede synergieffekten av sykehuset.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> Innsigelsesbrev 3. oktober 2024 og 4. mars 2026, sluttinnlegg 29. april 2026 og tilråding fra kulturhistorisk museum 9. april 2026

<sup>8</sup> KU luftforurensning 26. januar 2024, fagrapporter for støy 19. desember 2025 og nærmiljø 26. januar 2024 og planbeskrivelsen 6. mars 2026 (kap. 9.2)

<sup>9</sup> 3D-visualisering: [e6mr.no](https://e6mr.no), Utredning miljølokk 14. november 2025, Ringsaker kommunes sluttbehandling 13. mai 2026

<sup>10</sup> Prinsippvedtak 3. desember 2025, Ringsaker sluttbehandling 13. mai 2026, meklingsprotokoll 13. mai 2026



Alternativ 1 vil videre medføre mindre grad av samordning mellom E6 og sykehuset. Som nevnt er samfunnsnyttene lavere, og E6 vil havne lavere på prioriteringslisten. Med dette alternativet vil en trolig ikke oppnå utbygging til samme tid som sykehuset. Dette gir en dårlig samordning av viktige statlige og regionale prosjekter, med spilte kostnader, vedvarende trafikale problemer og ulemper for regionen. Alternativet vil på kort sikt begrense den positive effekten av det nye sykehuset, som forventes å åpne i 2032. Samordningen er nærmere omtalt i grensesnittnotatet til reguleringsplanen for Mjøssykehuset, som er på høring.

Et siste forhold, er at man ikke oppnår den samme fordelingen av å samordne med Rv. 4 på Gjøvik-siden av Mjøsa. Alternativ 1 tar ikke med seg delstrekningen av Rv. 4, som ble nevnt under alternativ 2 over. Ut over dette er det lite forskjeller mellom alternativ 1 og 2 på Gjøvik-siden, når det kommer til bl.a. jordvern, ekspropriasjon, massebalanse, lokalveger, natur osv.<sup>11</sup> Alternativ 2 vil gi behov for innløsning av flere eiendommer ved Skulhusodden. Alternativ 1 gir derimot store nærmiljøulempere og behov for innløsning på Moelv (Ringsaker-siden).

### *Eventuelle justeringer / avbøtende tiltak til alternativ 1 og 2*

#### Alternativ 1

Nye Veier har sett på om det kan bygges miljølokk for å begrense støy og barrierevirkning. Det er sett på en løsning med 40 meter og en på 200 meter.<sup>12</sup> Det kan potensielt også lages enda lengre miljølokk (260 m), og lokk man kan bygge på. Dette vil begrense barrierevirkningen noe og til en viss grad opprettholde sammenheng mellom byen og Mjøsa. Det er likevel ikke gitt at støykrav vil bli nådd for alle omkringliggende boliger. Nye Veier har regnet grovt på hva kostnadene kan bli, og har anslått minst 200 millioner for lokk med bare grønt. Lokk man kan bygge på vil bli vesentlig dyrere. Økte kostnader vil redusere samfunnsnyttene for dette alternativet ytterligere, sammenlignet med søndre alternativ. Det vil dessuten uansett bli en vesentlig barrierevirkning å ha motorvegen her, selv med miljølokk.

#### Alternativ 2

For å hensynta naturmangfold kan man ha kortere fylling. Nye Veier har sett på to forslag på hhv. 55 og 90 m kortere. Dette er beregnet til en kostnad på ca. 110-256 millioner. Det er også mulig å bygge brua på påler helt inn over land (500 mill.+). Dette vil være det beste avbøtende tiltaket for naturmangfoldet. Samtidig vil dette gi utfordringer, da det blir høyere bru inn på land, og mer fyllinger.<sup>13</sup> Dette kan være skadelig for gravrøysene.<sup>14</sup> Å senke brua kunne ivaretatt kulturminnene i noen grad, men vil ikke være mulig/lovlig, da overkant av brua må være over 200-års flomnivå. Det er imidlertid noe usikkerhet knyttet til hvilke avbøtende tiltak som best ivaretar kulturminnene. Kulturminnemyndighetene og forvaltningsmuseet har frarådet alternativ 2 fordi plasseringen av brua er det avgjørende. De har så langt ikke foreslått hvilke avbøtende tiltak som gir minst skade. Dette kan med fordel undersøkes nærmere ved KDDs behandling.

Det er ellers mulig å omprosjekttere deler av vegen med lavere fart, f.eks. 80- eller 90-sone. Dette vil gi en smalere trasé og en mer fleksibel kurvatur. Det kan potensielt gi mer handlingsrom til en krappere sving, og kanskje komme ut sør for alle gravrøysene. Samfunnsoppdraget er imidlertid forutsatt å ha 100-sone, og alternativer med lavere hastighet er derfor ikke utredet. En annen utfordring med dette vil dessuten være å komme inn igjen på den teknisk enkleste linjeføringen i vannet.

---

<sup>11</sup> Planbeskrivelsen 6. mars 2026 (kap. 6.5), alternativvurderinger vegløsninger 30. mai 2024, redegjørelse Nye Veier 1. juni 2026

<sup>12</sup> Utredning miljølokk 14. november 2025

<sup>13</sup> Redegjørelse fra Nye Veier ang. utfylling 3. mai 2025

<sup>14</sup> Se omtalen på s. 6-7 i meklingsprotokollen



### 3. Andre alternativer som er forkastet tidligere i prosessen

Kommunene har gjort et omfattende arbeid med å få utredet alternative traséer, og sile ut alternativer som ikke er egnet. Nye Veier har nedlagt betydelig teknisk prosjektering, for å avklare hva som er gjennomførbart. Det er i seg selv et komplisert prosjekt å bygge bru over en dyp innsjø. Brua er en vesentlig premisgiver for resten av traséen på begge sider.

I denne oversendelsen går vi ikke nærmere inn i de tekniske forholdene. Statsforvalteren viser til dokumentet Alternativvurderinger vegløsninger 30. mai 2024 for en kortfattet oversikt over forkastede alternativer. Departementet bes om å kontakte Nye Veier v/ prosjektleder Harald Monsen ved oppklarings spørsmål om teknisk gjennomførbarhet ved de ulike alternativene.

#### *Kommunedelplan fra 2015*

Traseen som er vedtatt i kommunedelplanen ligger lengre sør enn alternativ 2, i god avstand fra gravrøysene. Traséen er i stor grad tegnet ut i kartet for å imøtekomme innsigelsen fra Riksantikvaren. Senere detaljprosjektering viser at dette ikke er teknisk gjennomførbart på grunn av dybden.<sup>15</sup>

#### *Varianter av sørlig alternativ*

Nye Veier har sett på flere varianter av alternativ 2, med noe ulik linjeføring. Disse er omtalt som C3 og C4. Traséene er lagt bort til fordel for alternativ 2 (tidl. betegnet C5). Begge betinger tilsvarende fyllinger i Mjøsa som alternativ 2. C3 unngår ikke kulturminnene. C4 vil imidlertid komme lengre unna gravrøysene i Møkkvika, men vil heller ikke unngå kulturminnene i det sammenhengende feltet helt. Begge alternativer er dessuten mindre egnet enn alternativ 2 pga. økt lengde, vanskelige grunnforhold (unngå de største dypene) og kurvatur (ingen har rett bru).<sup>16</sup>

Nye Veier har innledningsvis sett på tunnelløsninger også, men dette er silt ut tidlig, da det blir vesentlig dyrere, usikkerhet rundt teknisk gjennomførbarhet, åpningene kommer ikke på gunstige plasser og man uansett vil få betydelige ulemper for livet i sjøen.

Alle alternativene er ikke detaljprosjektert og utredet i like stor grad, da de tidlig er vurdert som mindre egnet enn alternativ 2. Statsforvalteren ser ikke at det er grunn til å kreve nærmere utredninger av disse, da det ikke er realistiske alternativer.

### 4. Klage

Etter kommunenes sluttbehandling, har det kommet inn innspill/klage fra en interessegruppe på Gjøvik-siden. Klagen gjelder i stor grad valg av bruløsning, ulemper ved Skulhusodden, samt mangelfull gang- og sykkeløsning. Interessegruppen opplever at kommunen ikke tar til seg kritiske innspill fra innbyggere. Medvirkningen blir derfor ikke reell. Gruppen har tidligere fremmet flere innspill til høringen. Disse ligger vedlagt.

Statsforvalteren vurderer at temaene er godt vurdert tidligere i plansaken, og at klagen ikke bringer fram noe vesentlig nytt. Vi finner ikke grunn til å kommentere klagen nærmere. Vi nøyer oss med å vedlegge klagen i denne oversendelsen, og ber om at KDD merker seg klagerens synspunkter ved behandling av plansaken.

---

<sup>15</sup> Meklingsprotokoll 3. juni 2014, Ringsaker høring 12. juni 2024, planbeskrivelsen 6. mars 2026 (kap. 6.4) og redegjørelse Nye Veier 1. juni 2026

<sup>16</sup> Planbeskrivelse 6. mars 2026 (kap. 6.5), Alternativvurderinger vegløsninger 30. mai 2024 (kap. 7.2) og redegjørelse Nye Veier 1. juni 2026



## 5. Oppsummering og konklusjon

Slik Statsforvalteren vurderer det, er det en godt utredet plan. Planprosessen har pågått over lang tid, og det har vært bred medvirkning. Forslagsstiller har gjort omfattende arbeid med tilleggsutredninger for å imøtekomme innspill underveis. Planprosessen har også måttet hensynta en vesentlig endret forutsetning, idet det skal bygges et nytt sykehus på Moskogen. Statsforvalteren vurderer at kunnskapsgrunnlaget er godt, og det er begrunnet hvorfor andre alternativer er forkastet underveis – både vegteknisk og ut fra planmessige hensyn.

Det fremstår klart at planlagt tiltak – og de forkastede alternativene – har både store positive og store negative virkninger. Derfor er det heller ikke et opplagt alternativ som peker seg ut som eneste forsvarlige løsning. Avveiingene er krevende i en sak som dette, og det er ikke enkelt å fastsette hva som blir den reelle samfunnsnyten av tiltaket. I et langt perspektiv, gir spart kjøretid store utslag iht. standard beregningsmodeller. Ut fra formålet med E6-prosjektet er det alternativ 2 som peker seg ut som den beste løsningen, og er derfor anbefalt av Nye Veier og Statens vegvesen. Dette alternativet gir mest nytte og mest veg for pengene. På kortere sikt er det et vesentlig moment at vegen blir bygget samtidig med nytt sykehus. Her vil alternativ 1 trolig ikke nå opp tidlig nok til at vegen og sykehuset kan ferdigstilles samtidig.

Etter Statsforvalterens syn er det ingen av alternativene som ivaretar alle hensyn. Alternativ 1 vil nok løse de to gjenstående innsigelsene, men gir samtidig ulemper for lokal og regional samfunnsutvikling. Dette er en plansak med ikke-kompatible størrelser. Det er ikke noen opplagt riktig måte å veie de ulike interessene mot hverandre.

Slik Statsforvalteren ser det, er det alternativ 2 som gir den beste helhetlige løsningen, og som best imøtekommer samfunnsoppdraget til E6-prosjektet. Vi understreker at E6 ikke bare skal være en åre for forbi passerende, men også skal hensynta lokalsamfunnene langs vegen. Vi legger vesentlig vekt på at alternativ 2 har høyest beregnet samfunnsnytte og gir best rom for utvikling av lokalsamfunnene. Særlig brualternativ gir også den beste løsningen for regional areal- og transportplanlegging, herunder med god sammenheng med Mjøssykehuset og Rv. 4. Samlet sett er alternativ 2 den beste helhetlige løsningen, *selv om* det innebærer at nasjonalt viktige kulturminner og naturmangfoldet vil bli skadelidende.

Statsforvalteren anerkjenner den solide jobben kommunene og forslagsstiller har gjort, ved å avklare med andre myndigheter, gjøre nødvendige tilleggsutredninger og se på alternativer. De to kommunestyrene har begge gått inn for ett brualternativ. Vi finner å legge selvstendig vekt på hensynet til det kommunale selvstyret ved valg av trasé.

Avslutningsvis vil vi bemerke at det er visse usikkerheter knyttet til realistiske avbøtende tiltak, og hvilken effekt de kan få. På grunn av myndighetsfordelingen og systemet på kulturminnefeltet, har man ikke fått avklart fullt ut hvilke avbøtende tiltak som vil ha størst effekt, og evt. hensynta både gravrøyser og naturmangfold.



## Statsforvalterens tilrådning

**Etter en samlet vurdering tilrår Statsforvalteren å godkjenne planen iht. alternativ 2 (sørlig alternativ), slik kommunene vedtok hhv. 13. og 28. mai 2026.**

Vi anbefaler imidlertid at KDD, i samråd med miljøvernmyndighetene, vurderer tilpasninger og avbøtende tiltak for å begrense skadevirkningene for natur- og kulturmiljø så langt som mulig.

Med hilsen

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

Håvard Haugnes  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

GJØVIK KOMMUNE

RINGSAKER KOMMUNE

INNLANDET FYLKESKOMMUNE

STATENS VEGVESEN

NYE VEIER AS

Postboks 630

Postboks 13

Postboks 4404

Postboks 1010 Nordre Ål

Kjøita 6

2810

2381

2325

2605

4630

GJØVIK

BRUMUNDDAL

HAMAR

LILLEHAMMER

KRISTIANSAND S