

Fra: Haugnes, Håvard[havard.haugnes@statsforvalteren.no]
Sendt: 02.06.2026 10:22:13
Til: Haugnes, Håvard[havard.haugnes@statsforvalteren.no]
Tittel: E6 Moelv-Roterud - Oppklaringsspørsmål

Fra: Harald Monsen <harald.monsen@nyeveier.no>
Sendt: mandag 1. juni 2026 16:40
Til: Haugnes, Håvard <havard.haugnes@statsforvalteren.no>
Kopi: Ole Roger Strandbakke <ors@ringsaker.kommune.no>; Anna Ekrem <anna.ekrem@gjovik.kommune.no>
Emne: SV: E6 Moelv-Roterud - Oppklaringsspørsmål

Hei,

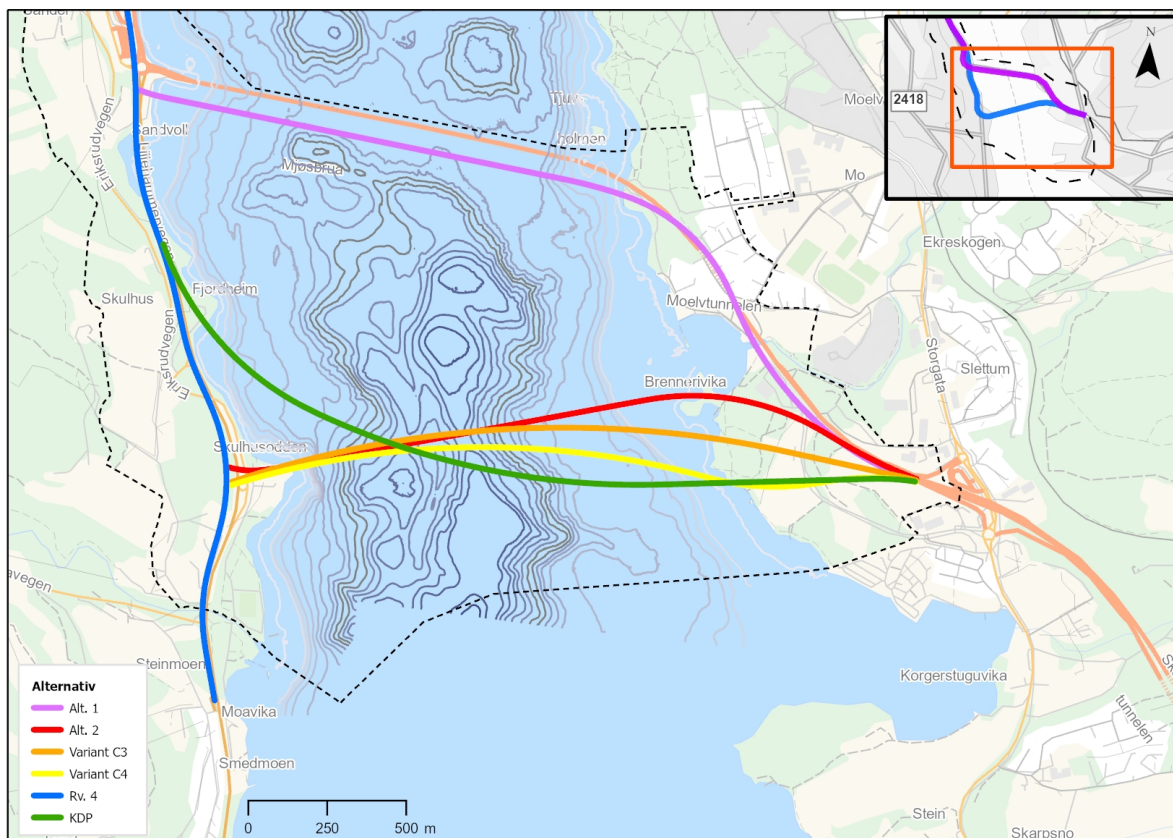
Under er innspillene samlet. Håper dette bidrar i saksforberedelsene.

1. Andre traséer som er forkastet

Slik jeg forstår det, har dere vurdert andre traséer både lengre nord og lengre sør enn alt. 2. Disse alternativene er forkastet fordi det ble vanskeligere/dyrere å bygge? Kan du sende meg en oversiktlig redegjørelse for hvorfor andre traséer ikke er like egnet som alt. 2? Gjerne med et kart som viser de andre traséene.

I utredningsarbeidet for søndre korridor ble det fastslått at kommunedelplanens linje ikke er realiserbar slik den er vist i gjeldende plan. Hovedsakelig fordi da den var lagt på så dypt vann, at vi vurderer den som teknisk sett ikke realiserbar. I tillegg ble den uavhengig av dette også vurdert som kostnadmessig urealiserbar, på grunn av svært lang brulengde. Det er derfor sett etter et realiserbart alternativ i kommunedelplanens korridor. Den eneste traseen som er aktuell er traseen som senere er kalt Alternativ 2. Det sentrale er å treffe en grunne midt i Mjøsa. Dette vurderer vi å være det dypeste nivået det teknisk sett er aktuelt å bygge. Alle alternativer utenfor denne grunna er derfor ikke aktuelle.

Figuren under viser de tre hovedvariantene (rød, oransje, gul) som er sett på, sammen med kommunedelplanens linje (grønn). Kotene på kartet viser et grovt bilde av grunnforholdene. Planalternativ 2 i rødt hadde betegnelsen C5 under det innledende utredningsarbeidet. Flere varianter med kryssing av Mjøsa lengre sør er vurdert i tidligere faser, men er utelatt her i henhold til argumentasjonen over vedrørende maksimal dybde.



Figur 7-3 Trase for undersøkte alternativer C3, C4 og C5 (planalternativ 2), sammen med KDP-linja og planalternativ 1. Kilde: COWI AS

Oppsummering av øvrige vurderinger:

- På Ringsakersiden er planalternativ 2 den beste for jordbruksareal, klimagassutslipp og nytte/kostnad, samt likeverdig med C4 for friluftsliv, men ikke best for naturmangfold og kulturminner der linje C4 gir minst negativ påvirkning. C4 gir imidlertid også påvirkning på naturmangfold med fylling på gruntvannsområdet, og er ikke et kostnadmessig realistisk alternativ. C4 er derfor utelatt. Linje C3 er også utelatt da den ikke vurderes å noen fordeler framfor linje C5/planalternativ 2 eller C4.
- I midtre del av Mjøsa er den valgte traseen nødvendig får å sikre anleggsgjennomføring med akseptabel risiko. Traseer lengre nord eller sør, inkludert KDP-linja, vil gå over dypere vann og kan ikke anbefales siden de innebærer for stor risiko for at arbeidene ikke kan gjennomføres.
- På Gjøviksiden er landing på Skulhusodden nødvendig for at innplassering av kryss med rv.4 skal være mulig. Trase til Skulhusodden gir også vesentlig kortere bru og med vesentlig mindre klimagassutslipp enn bru til Fjordheim som kommunedelplanen la opp til.

Planalternativ 2 er i samsvar med oppsummeringen og er lagt til grunn for videre planarbeid.

2. Synergieffekten med Rv. 4

Kan du også forklare hvordan samfunnsnytte det er å få bygget ut deler av strekningen på Rv. 4 nå, som del av E6'en?

Når kan det ventes at resten av Rv. 4 til Gjøvik bygges? Vil foreslått E6-løsning gjøre Rv. 4-prosjektet vesentlig enklere/raskere å gjennomføre?

Alternativ 2 medfører at rv.4-prosjektet slipper å bygge og regulere strekningen Skulhuselva – dagens Mjøsbru, og gir dermed sparte kostnader når Rv4-prosjektet skal realiseres. Ettersom Nye Veiers prosjektportefølje skal finansieres som en pakke innenfor et gitt budsjett, er totalkostnaden for begge prosjektene relevant. Dersom alternativ 1 skulle velges for E6, må den gjenstående strekningen mellom Skulhuselva og Undset på Rv4 bygges som en del av Rv4-prosjektet, med krav om tilsvarende inndekning av kostnad et annet sted i porteføljen til Nye Veier – sannsynligvis på strekningen Rv4. Sparte kostnader gir derfor mer vei for pengene, som kan gi mer nytte totalt sett.

Rv4 vil på samme måte som E6 Moelv-Roterud stå i konkurranse med andre prosjekt for prioritering av prosjekt til utbygging. Det er styret i Nye Veier som bestemmer når prosjektet skal prioriteres, basert på kriterier gitt fra samferdselsdepartementet. Viktigste kriteria er høy samfunnsøkonomisk netto nytte. Utbyggingstidspunkt er derfor avhengig av hvor godt Rv4-prosjektet blir, etter ferdig utvikling og regulering. Høye kostnader vil være negativt i konkurransen med andre prosjekter. Dersom vi får starte reguleringsarbeidet inneværende høst, vil det minst gå 5 år før tidligst mulige tidspunkt for at bygging kan starte. Faktisk byggestart vil være avhengig hvor godt prosjektet konkurrerer på nytte og kostnad.

3. Konsekvenser på Gjøviksida - alt. 1 vs. alt. 2

Er det noen vesentlige forskjeller mellom alt. 1 og 2 når det gjelder ulemper ved ilandføringen? F.eks. for jordvern, natur, kostnader eller behov for innløsning?

Det er ikke store forskjeller mellom alternativene når det gjelder Gjøvik-siden. Størst forskjell er nytten for Gjøviktrafikk som skal til Hamar da de får kortere reisevei, og deler av rv. 4 (Skulhuselva – eksisterende Mjøsbru) inngår i E6-planen, og dermed reduserer omfang og kostnader i pågående rv.4-plan.

	Alternativ 1	Alternativ 2
Dyrka mark	Alternativ 1 har et større arealbeslag av dyrka mark. Totalt for alternativ 1 er det vist til 123 daa beslag av dyrka mark. Dette skyldes i hovedsak påvirkning på områder ved ilandføring på Gjøvik-siden.	Alternativ 2 har et totalt beslag av dyrka mark på 107 daa.
Naturmangfold	Ingen vesentlige forskjeller på naturmangfold når det gjelder landingspunkt på Gjøvik-siden.	
Innløsning	19 boliger er foreslått innløst på strekningen Skulhuselva - Fremstadodden. Dette inkluderer ikke innløsning av boliger som potensielt kan bli innløst som følge av masseuttaket i Skulhusberget.	28 boliger er foreslått innløst på strekningen Skulhuselva - Fremstadodden.

Massebalanse	Medfører eksternt uttak av berg fra Skulhusberget, og dermed større inngrep i areal utenfor veilinjen.	Skulhusberget inngår som del av tiltaket, og det er dermed ikke behov for tiltak ut over dette.
Trafikk	Dagens vei og veistruktur videreføres.	Effektiv tilkobling til sideveisnettet i påvente av rv. 4 som følge av rundkjøring sør for E6 x rv.4-krysset.

Harald Monsen

Prosjektleder plan

Nye Veier AS

+47 918 11 628

harald.monsen@nyeveier.no