

OPPFØLGINGSNOTAT KNYTTET TIL ULØSTE INNSIGELSER ETTER MEKLING, E6 MOELV - ROTERUD

Nasjonal PlanID:

Ringsaker kommune: 2019060936

Gjøvik kommune: 05020437

Prosjekt nr.:	113201
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV34E6MR-PLA-NOT-0020

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	08.05.26	MRHN/COWI OEJ/HEKT	SSFR/COWI	CAFN/COWI

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

Sammendrag

E6 Moelv–Roterud er et strategisk viktig samferdselsprosjekt som skal sikre sammenhengende, sikker og effektiv transport på hovedferdselsåren mellom Oslo og Trondheim. Strekningen utgjør et kritisk ledd i transportsystemet i Mjøsregionen, og er avgjørende for både nasjonal transport, regional utvikling og lokal by- og tettstedsutvikling.



Nye Veier har ansvar for å bygge motorvei mellom Kolomoen og Otta. Moelv – Roterud er en sentral strekning i en helhetlig utbygging av transportsystemet i Innlandet. Kilde: Nye Veier AS

Reguleringsplanen for E6 Moelv–Roterud er vedtatt av Gjøvik og Ringsaker kommuner med alternativ 2 (søndre alternativ) som løsning. To innsigelser er ikke løst gjennom planprosess og mekling, og saken vil derfor bli oversendt til Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) for endelig avgjørelse.

Utredningen viser at alternativ 2 samlet sett gir klart best måloppnåelse når samferdselspolitiske mål, regionale gevinster og prosjektets hovedmål vurderes i sammenheng:

- 1. Best samlede måloppnåelse** Alternativ 2 gir høyest trafikantnytte og høyest netto nytte, best framkommelighet og størst bidrag til et sammenhengende og robust transportsystem i Mjøsregionen. Selv om prosjektet samlet sett ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt, er alternativ 2 om lag 970 millioner kroner bedre i netto nytte enn alternativ 1.
- 2. Vesentlig bedre by- og bomiljø** Alternativ 2 fører gjennomgangstrafikken i stor grad utenom sentrale deler av Moelv. Dette reduserer varige barrierевirkninger, støy og boliginngrep sammenlignet med alternativ 1, og gir bedre forutsetninger for byutvikling og samordnet areal- og transportplanlegging.
- 3. Bedre regional samordning** Alternativ 2 gir best samspill med rv. 4 og best tilgjengelighet til det planlagte Mjøssykehuset, både i drift og i anleggsfase. Dette reduserer samlet utbyggingsbehov, investeringskostnader og klimabelastning i et regionalt perspektiv.
- 4. Dokumentert teknisk og økonomisk gjennomførbarhet og akseptabel risiko** Alternativ 2 er den eneste løsningen i særlig korridor med dokumentert teknisk og økonomisk gjennomførbarhet, basert på omfattende grunnundersøkelser og optimalisering gjennom planprosessen.

Både alternativ 1 og alternativ 2 har negativ netto nytte. Men alternativ 2 kommer bedre ut enn alternativ 1 med om lag 970 millioner kroner sammenlignet med alternativ 1 med 200 meter kulvert gjennom Moelv.

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) skal ta stilling til om reguleringsplanen, slik den er vedtatt av Ringsaker og Gjøvik kommuner, kan stadfestes med **alternativ 2** som endelig løsning.

Følgende innsigelser står uløst:

- Naturmangfold i Mjøsa, knyttet til fylling ved Møkkvika på Ringsaker-siden
- Kulturmiljø av stor verdi sør for Brennerivika på Ringsaker-siden, som blant annet omfatter et gravrøysfelt datert til bronsealder.

Alternativ 2 har lyktes med å finne en linjeføring uten direkte inngrep i de registrerte gravrøysene, men påvirker kulturmiljøet som helhet ved at det gir nærføring og splitter kulturmiljøet. En rekke alternative linjeføringer, bruløsninger og avbøtende tiltak er vurdert. Disse gir enten vesentlig lavere grad av måloppnåelse eller uforholdsmessig høy kostnad og gjennomføringsrisiko.

Alternativ 1 er utredet for å synliggjøre konsekvenser av et alternativ uten nærføring til gravrøysene. Selv om alternativ 1 er vurdert som teknisk gjennomførbart, medfører det store og varige inngrep i de Mjøsne delene av Moelv. Selv med avbøtende tiltak, herunder 200 meter kulvert, vil alternativet videreføre E6 som en strukturell barriere mellom byen og Mjøsa, med betydelige negative konsekvenser for bomiljø, byutvikling og framtidig lokal samfunnsutvikling. På dette grunnlaget vurderer kommunene at alternativ 1 ikke gir en akseptabel løsning lokalt.

Alternativ 1 vil kunne gi vesentlig forsinkelse eller manglende stadfesting av reguleringsplanen. Det kan innebære risiko for nedprioritering av prosjektet i Nye Veiers portefølje, noe som vil føre til redusert fremkommelighet og beredskap for framtidig Mjøsseykehus i regionen, samt svekket samordning med rv. 4 og Mjøsseykehuset. Tiltak som kan påvirke prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet vil også kunne påvirke risiko for nedprioritering av prosjektet i Nye Veiers portefølje.

På denne bakgrunnen har begge kommuner vedtatt reguleringsplanen med alternativ 2. Valget har bred lokalpolitisk forankring, demokratisk legitimitet og gir forutsigbarhet for videre gjennomføring.

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) skal ta stilling til om reguleringsplanen, slik den er vedtatt av Ringsaker og Gjøvik kommuner, kan stadfestes med alternativ 2 som endelig løsning.

Nye Veier anbefaler at alternativ 2, slik Ringsaker og Gjøvik kommuner har vedtatt reguleringsplanen, stadfestes som endelig løsning for E6 Moelv–Roterud, og at de uløste innsigelsene ikke tas til følge.

Innhold

1	Innledning	6
1.1	Bakgrunn og formål	6
2	Prosjektets samfunnsoppdrag, problemforståelse og mål	8
2.1	Hvorfor E6 Moelv-Roterud bygges	8
2.2	Overordnede mål for prosjektet	8
2.3	Problemforståelse	9
2.4	Hva er utredet?	10
3	Utredede relevante tiltak og alternativer	11
3.1	Oversikt over hovedalternativer	12
3.2	Sammenlikning av alternativene	13
4	Prinsipielle spørsmål og overordnede avveininger	22
4.1	Overordnede beslutningsspørsmål	22
4.2	Avveining mellom samfunnsinteresser og natur- og kulturmiljø	22
4.3	Akseptabel samlet belastning i Mjøsa	23
4.4	Forholdsmessighet og grensen for videre optimalisering	23
4.5	Beslutningsnivå, merverdi av omkamp og alternativkostnad	23
4.6	Samlet vurdering	24
5	Virkninger av tiltaket	25
5.1	Prissatte virkninger	25
5.2	Naturmangfold	26
5.3	Kulturmiljø	27
5.4	Lokalsamfunn og nærmiljø	28
6	Anbefaling	29
6.1	Nye Veiers samlede standpunkt	29
7	Vedlegg	31

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Statsforvalteren i Innlandet har forberedt oversendelse av uløste innsigelser til Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) for reguleringsplan E6 Moelv–Roterud. Ringsaker og Gjøvik kommuner er bedt om å oversende et sluttinnlegg som tydelig redegjør for kommunenes standpunkt og den faglige begrunnelsen for valgt løsning.

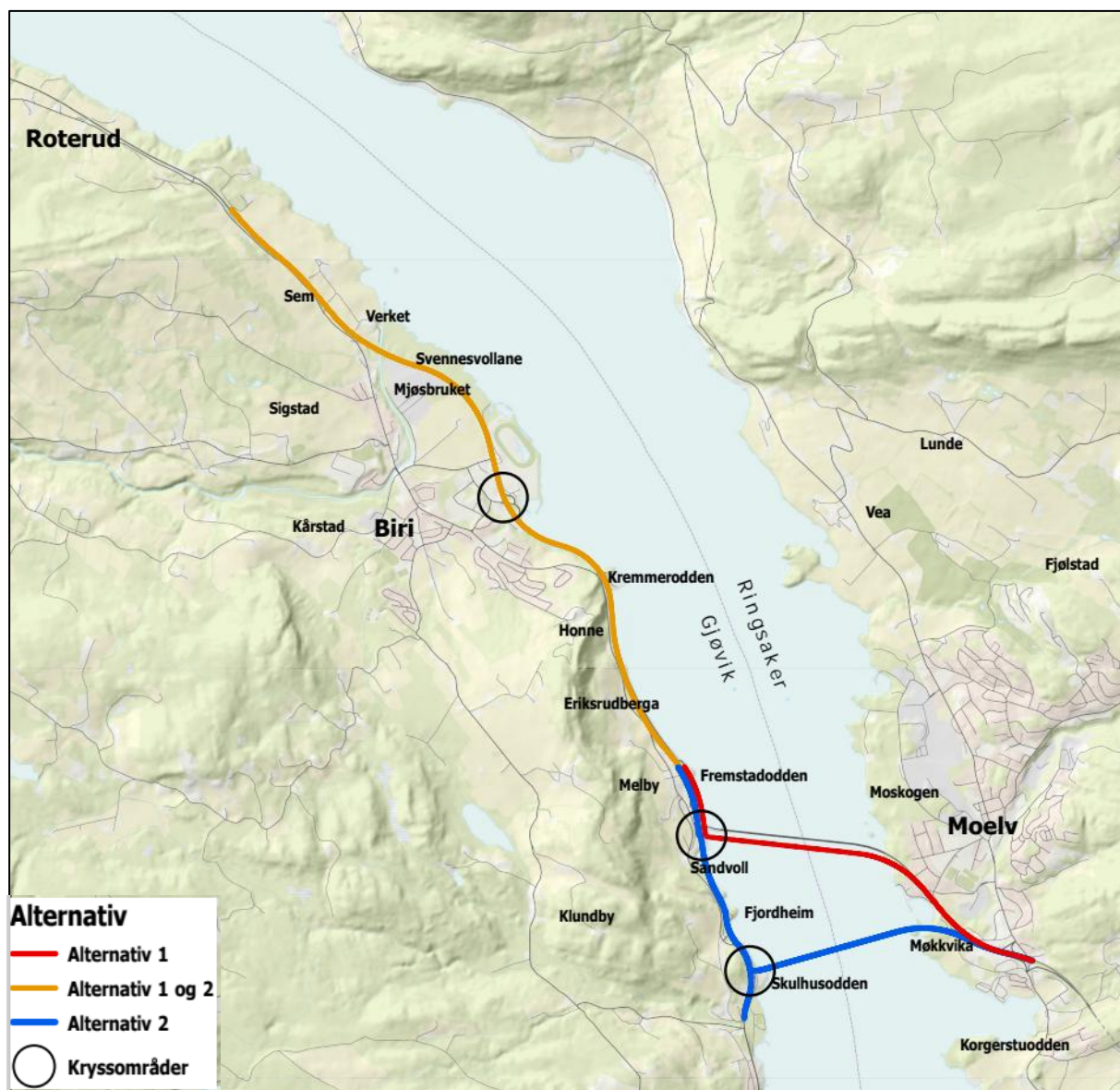
Følgende innsigelser står uløst:

- Statsforvalteren i Innlandet, knyttet til konsekvenser for naturmangfold i Mjøsa som følge av fylling i alternativ 2.
- Innlandet fylkeskommune, knyttet til alternativ 2, med begrunnelse i at det virker ødeleggende/ sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi.

Formålet med dette notatet er å gi KDD et helhetlig, faglig solid og beslutningsrelevant grunnlag for endelig avgjørelse, i tråd med forespørselen i brev fra Statsforvalteren datert 21.04.2026.

Arbeidet med reguleringsplanen har foregått over syv år, og det foreligger over 8000 sider med faglige vurderinger, konsekvensutredninger og annen dokumentasjon, som har ledet opp til vedtatt løsning.

Det er et tydelig ønske fra kommunene som reguleringsmyndigheter at de lokalpolitiske vedtakene og deres legitimitet vektlegges, og at Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) stadfester alternativ 2 slik løsningen foreligger i vedtatt reguleringsplan.



Figur 1-1: E6 Moelv–Roterud er utredet med to alternativer på strekningen Moelv–Fremstadodden. Nord for Fremstadodden er alternativene like. Kilde: COWI AS

2 Prosjektets samfunnsoppdrag, problemforståelse og mål

2.1 Hvorfor E6 Moelv–Roterud bygges

E6 er Norges viktigste nord–sør forbindelse og en bærebjelke i det nasjonale transportsystemet. Strekningen Moelv–Roterud utgjør i dag et svakt ledd i en ellers utbygd eller planlagt firefelts E6 gjennom Mjøsregionen.

Dagens løsning har:

- Lavere standard enn tilstøtende E6-parseller
- Begrenset kapasitet
- utfordringer knyttet til trafikksikkerhet og regularitet
- En trasé som i stor grad belaster de Mjøsneare bydeler av Moelv
- En Mjøsbru med redusert levetid, forutsatt dagens bruk

Utbyggingen er nødvendig for å:

- Sikre sammenhengende firefelts E6 gjennom Mjøsregionen
- Styrke regionen som ett felles bo- og arbeidsmarked
- Legge til rette for framtidig trafikkvekst og samfunnsutvikling
- Bedre fremkommeligheten
- Redusere trafikkulykker og øke trafikksikkerheten
- Bedre beredskapen i Mjøsregionen

2.2 Overordnede mål for prosjektet

Prosjektet har følgende hovedmål, slik disse følger av nasjonale transportpolitiske føringer, planprogram og Nye Veiers mandat:

1. Optimalisere den samfunnsøkonomiske nytten
 - Mest mulig trafikanntytte per investert krone
 - Redusert reisetid og økt forutsigbarhet
2. Teknisk og økonomisk gjennomførbarhet
 - Løsninger som kan bygges med akseptabel risiko
 - Kostnadsnivå som gjør prosjektet prioriterbart i statlig portefølje
3. Helhetlig areal- og transportutvikling
 - God samordning med rv. 4
 - Støtte opp under etablering av nytt Mjøssykehus
 - Styrke regionen som ett felles bo- og arbeidsmarked
 - Redusere trafikkulykker, bedre beredskap og bedre fremkommelighet

4. Redusert samlet miljøbelastning
 - Vesentlig lavere inngrep i Mjøsa enn tidligere planforutsetninger
 - Målrettede avbøtende tiltak der inngrep ikke kan unngås

2.3 Problemforståelse

Kommunene legger til grunn at behovet for ny E6 Moelv–Roterud er avklart. Planprosess og mekling har vist at alle alternativer innebærer vesentlige inngrep og konflikter, og at det derfor må foretas en helhetlig avveining mellom samfunnsnytte, gjennomførbarhet og miljø- og kulturhensyn, som kan ivareta nasjonale interesser og lokalsamfunnene i størst mulig grad.

Utbyggingen vil berøre mange hensyn og det er utredet flere alternativer. Planforslaget innebærer et omfattende byggetiltak og bl.a. utfylling i Mjøsa og nærføring til gravrøyser fra bronsealderen. De sentrale utfordringene i saken er dermed:

- Utfylling i Mjøsa ifm. bruløsning med negative konsekvenser for naturmangfold
- Nærføring til gravrøyser ved Brennerivika på Ringsaker-siden,
- Hvordan disse hensynene skal avveies mot behovet for et samfunnsøkonomisk lønnsomt, gjennomførbart og regionalt samordnet veiprojekt.

Gjennom meklingen 20.04.2026 ble flere innsigelser løst, men Innlandet fylkeskommune og Statsforvalteren sto igjen med uløste innsigelser knyttet til kulturminner og utfylling i Mjøsa som følge av bruløsning.

Nye Veier, Gjøvik og Ringsaker kommuner vurderer at alternativ 2 gir best samlet måloppnåelse og anbefaler derfor alternativ 2.

2.4 Hva er utredet?

Planleggingen av E6 Moelv–Roterud har omfattet:

- Kommunedelplaner og reguleringsplanarbeid
- Flere hovedalternativer og varianter innenfor disse
- Systematiske vurderinger av:
 - Linjeføring og trasévalg
 - Brulengde, brutyper og brulokalisering
 - Utfyllingsomfang og fyllingsutforming i Mjøsa
 - Ilandføring på begge sider av Mjøsa
 - Teknisk gjennomførbarhet, kostnader og klimabelastning

Utredningene bygger på:

- Omfattende grunnundersøkelser i Mjøsa
- Prøvepeling
- Prissatte konsekvenser
- Konsekvensutredninger for naturmangfold, kulturmiljø, landskap, naturressurser, friluftsliv og lokalsamfunn i henhold til metodikk i V712. Ved bruk av kjent metodikk i V712 oppfylles kravene i konsekvensutredningsforskriften, utredningsinstruksen og finansdepartementets rundskriv r.109.

Prosjektutviklingen har vært preget av bred lokal forankring og systematisk medvirkning.

Det har blitt gjennomført medvirkning ut over kravene i plan- og bygningsloven, hvor offentlige myndigheter har blitt invitert til å komme med innspill.

Foreløpig planforslag er gjort tilgjengelig med åpen invitasjon til innspill, og tett løpende dialog med planmyndigheter har sikret at lokalmiljøets interesser er ivaretatt gjennom hele prosessen.

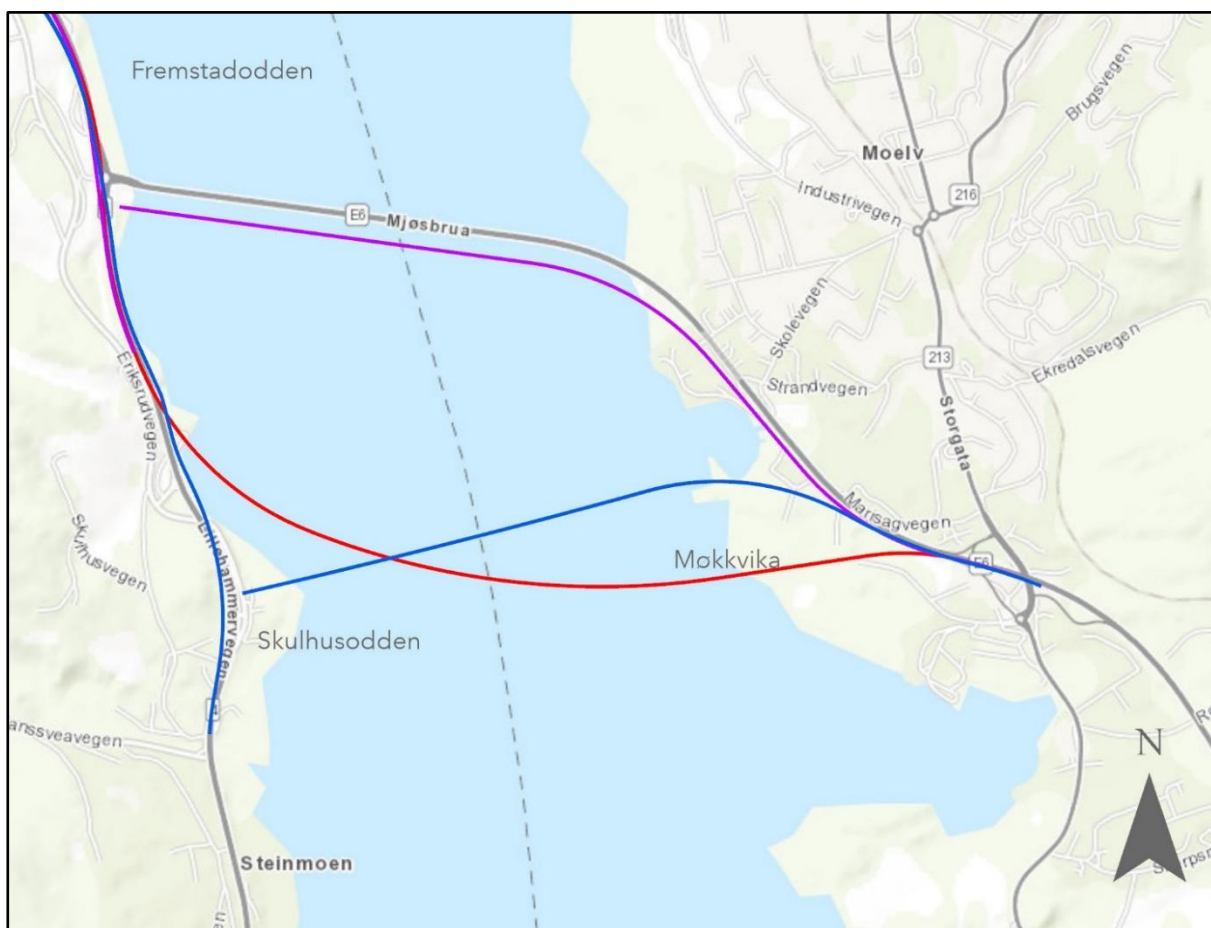
I etterkant av høring og offentlig ettersyn har det vært systematiske og hyppige møter med offentlige myndigheter for å finne omforente løsninger på merknader og innsigelser. Møter og tett dialog med offentlige myndigheter har bygget felles forståelse for behov og utfordringer, og lagt grunnlag for omforente og gjennomførbare tiltak.

Planbeskrivelse, alternativvurderinger og konsekvensutredninger har utgjort det faglige fundamentet, supplert av særmøter med myndighetene for å sikre at beslutninger fattes på et solid og gjennomarbeidet grunnlag.

På e6mr.no er alle plandokumenter, fagrapporter og relevante utredninger tilgjengeliggjort.

3 Utredede relevante tiltak og alternativer

I reguleringsplanen for E6 Moelv–Roterud er det utredet to utbyggingsalternativer (alternativ 1 og alternativ 2). I tillegg er kommunedelplanen og 0-alternativet utredet som henholdsvis sammenligningsgrunnlag og referansegrunnlag.



Figur 3-1: Alternativ 1 er vist med lilla linje, alternativ 2 med blå linje, og kommunedelplanen (KDP) er vist med rød linje for kryssing av Mjøsa. Kilde: COWI AS

Kommunedelplanen for E6 Moelv–Biri pågikk i perioden 2007–2015. Det var innsigelse til vedtatt løsning på grunn av konflikt med bronsealderrøysene i området Sanda. Innsigelsen ble tatt til følge av Kommunaldepartementet, og ny trasé ble stadfestet. Reguleringsplanarbeid ble deretter påbegynt, men avsluttet etter noe tid som følge av at traseen viste seg ikke å være gjennomførbar. I det videre kommenteres traséen som kommunedelplanalternativet.

Vedtatt kommunedelplan (KDP) er ikke gjennomførbar, blant annet på grunn av:

- Vanskelige grunnforhold og store vanddybder i Mjøsa
- Høy kostnad og stort klimafotavtrykk

Som følge av at KDP ikke var gjennomførbar, ble det søkt etter gjennomførbare traseer i tilsvarende korridor som kommunedelplanen. Alternative traseer ble vurdert, hvor teknisk og økonomisk gjennomførbarhet var viktige parametere, inkludert hensynet til kjente gravrøysere fra bronsealderen. Alternativ 2 var den eneste traseen som både er gjennomførbar og unngikk direkte konflikt med gravrøysene.

At alternativ 2 går gjennom et område med kulturminner av stor verdi var en kjent utfordring ved oppstart av planarbeidet. Alternativ 1 er derfor utredet og sammenlignet med alternativ 2, for å synliggjøre hvilke andre konsekvenser som fremkommer, dersom en vedtar et alternativ som ikke er i konflikt med gravrøysene. Alternativ 1 er et gjennomførbart alternativ uten konflikt med gravrøysene, men med svært negative konsekvenser for andre tema, blant annet en negativ forskjell i prissatte konsekvenser på 970 millioner kroner.

For å få ned kostnader, klimagassutslipp og øke gjennomførbarhet for alternativ 2 er det besluttet at alternativ 2 lander på Skulhusodden på Gjøviksiden. Ved plassering av landingspunktet på Skulhusodden oppnås flere fordeler:

- Ved å lande brua på Skulhusodden kan brulengden i alternativ 2 forkortes med omtrent 30 %, sammenlignet med KDP-alternativet
- Krysset kan i denne plasseringen etableres i sin helhet på land, og ramper i vannet unngås.
- Kryssplasseringen ved Skulhusodden gir en bedre geometri mellom E6 og rv. 4, sammenlignet med KDP-alternativet.
- Etablering av et kryss ved Skulhusodden bidrar også til å muliggjøre tilgang på nødvendige bergmasser for bygging av veien. Løsningen medfører korte avstander for massetransport, uten at det må gjøres inngrep i områder som ikke omfattes av tiltaket.

3.1 Oversikt over hovedalternativer

Tabell 3-1: Oversikt over alternativer som er utredet som del av reguleringsplanen for E6 Moelv – Roterud.

Alternativ	Kort beskrivelse	Vurdering
Nullalternativ	Dagens E6 videreføres	Gir ikke måloppnåelse
KDP-alternativet	Lang bru og omfattende utfylling i Mjøsa	Ikke gjennomførbart
Alternativ 1	Ny E6 i hovedsak langs dagens trasé gjennom Mjøsnaere deler av Moelv	Gir noe dårligere måloppnåelse
Alternativ 2	Ny E6 i sørlig trasé gjennom et område med gravrøysere fra bronsealder	Best samlet måloppnåelse

3.2 Sammenlikning av alternativene

Tabell 3-2: Tabellen viser en samlet sammenlikning av utredede alternativer. Utdypende informasjon om utredningene, vurderingene og alternativene følger. Komplette fagrapporter kan leses her: e6mr.no

Vurderingstema	KDP-alternativet	Alternativ 1	Alternativ 2
Hovedgrep	Lang bru på dypt vann. Eksisterende Mjøsbru forutsettes revet. Omfattende utfylling i Mjøsa. Vedtatt trasé går tett på kulturmiljøet med gravrøyser i Ringsaker	Ny Mjøsbru 50 m sør for eksisterende bru. Ny E6 følger dagens E6-trasé gjennom Mjøsnaere deler av Moelv.	Ny Mjøsbru 800 m sør for eksisterende bru. Ny E6 går gjennom område av verdi for kulturmiljø på Ringsaker-siden. Ny E6 går i trasé for rv. 4 på Gjøvik-siden
Prissatte konsekvenser	Netto nytte: - 5 003 792 (1000-kr) NNB: -0,57	Netto nytte: -2 208 300 (1000-kr) NNB: -0,37	Netto nytte: -1 233 494 (1000-kr) NNB: -0,21
Ikke-prissatte konsekvenser	Stor negativ konsekvens: Med omfattende utfyllinger i Mjøsa, store landskapsinngrep og nærføring til kulturmiljøet på Ringsakersiden, vurderes alternativet som det dårligste alternativet for de ikke-prissatte konsekvensene.	Noe negativ konsekvens: Alternativet er vurdert som det beste alternativet for ikke-prissatte konsekvenser.	Middels negativ konsekvens: På grunn av nærføring til gravrøyser på Ringsakersiden og tilhørende utfylling i Mjøsa, vurderes alternativet som dårligere enn alternativ 1, men bedre enn KDP-alternativet.
Nærmiljø	Berører få boligområder fordi alternativet i stedet tilrettelegger for tiltak i Mjøsa.	Dårligste alternativet for boligområdene i Moelv.	Best alternativ for boligområdene i Moelv.
Forhold til Mjøssykehuset	Middels	Svakere	Best tilgjengelighet
Samspill med rv. 4	Middels	Svakt	Best tilpasning
Måloppnåelse	Lav	Delvis oppfylt	Best samlet måloppnåelse
Anbefaling	Forkastet	Ikke valgt	Anbefalt alternativ

3.2.1 KDP-alternativet

KDP-alternativet er vurdert uegnet fordi det gir store og irreversible inngrep i Mjøsa, mangler teknisk og økonomisk gjennomførbarehet, har høy klimabelastning og ikke er i tråd med gjeldende statlige føringer. KDP-alternativet er vedtatt med forutsetning om store utfyllinger i Mjøsa. Alternativet har også nærføring til gravrøysene i Ringsaker.

Kort om alternativet

Tabell 3-3: Oversikt over hovedtrekkene i KDP-alternativet.

Tema	Beskrivelse
Planstatus	Basert på vedtatte kommunedelplaner (E6 Moelv–Biri 2015 og Biri–Vingrom 2013)
Hovedgrep	Ny firefelts E6 ca. 800 m sør for eksisterende bru.
Inngrep	Omfattende utfylling i Mjøsa og motorveikryss delvis i vann. Går gjennom søndre del av kulturmiljøet i Ringsaker
Opprinnelig forutsetning	Rivning av eksisterende Mjøsbru og seksfelts ny bru

Fordeler og ulemper – samlet oversikt

Tabell 3-4: Oversikt over fordeler og ulemper ved KDP-alternativet. KDP-alternativet er brukt som et sammenligningsalternativ, og er ikke et reelt byggbart alternativ. Se plandokumenter på e6mr.no for supplerende vurderinger og utredninger.

Vurderingstema	Fordeler	Ulemper (avgjørende)
Hovedgrep	Formelt vedtatt kommunedelplan	Alternativet er ikke teknisk gjennomførbart. Bygger på utdaterte forutsetninger.
Prissatte konsekvenser	Trafikantnyttene for KDP-alternativet er bedre enn alternativ 1, men dårligere enn alternativ 2	Netto nytte er -5 003 792 (1000-kr) NNB: -0,57 Stor negativ netto nytte i hovedsak som følge av høye kostnader
Ikke-prissatte konsekvenser	Redusert beslag av jordbruksareal på bekostning av utfylling i Mjøsa	Vesentlige utfyllinger i Mjøsa og nærføring til kulturmiljøet i Brennerivika
Nærmiljø	Ingen inngrep i Moelv, og begrenset inngrep i andre boligområder	Sparte inngrep i andre boligområder er på bekostning av vesentlig utfylling i Mjøsa.
Forhold til Mjøssykehuset	Ikke til hinder for etablering av nytt Mjøssykehus	KDP forutsetter rivning av eksisterende Mjøsbru, noe som reduserer beredskapsmuligheter for Mjøssykehuset
Samspill med rv. 4	Alternativet bygger også deler av rv. 4, og medfører dermed reduserte motorveiinngrep langs Mjøsa, i en samlet vurdering av E6 og rv. 4.	
Måloppnåelse		Ikke gjennomførbart
Anbefaling		Ikke gjennomførbart

3.2.2 Alternativ 1

Alternativ 1 gir store og varige inngrep i de Mjøsneare områdene av Moelv, og medfører nærføring til nyere tids kulturminner. Dette innebærer økt støy og sterke barrierevirkninger for by- og nærmiljø. Løsningen har en svakere tilkobling til sideveisnett på Gjøvik-siden, og dermed ingen forbedrende trafikksikkerhetstiltak på kryssområder utenfor planområdet, slik som i alternativ 2. Den medfører lengre bru og lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet (enn for alternativ 2) tilsvarende 970 millioner kroner.

Alternativet er vist med en Moelvtunnel på 200 m, som avbøtende tiltak for å redusere enkelte lokale skadevirkninger, men løser ikke alternativets grunnleggende svakheter og det forsterker kostnadsulempene. Dette er beskrevet nærmere under.

Ved planlegging av nytt Mjøssykehus i Moelv vil alternativ 1 medføre at barrierrevirkninger mellom Moelv og Mjøsa forsterkes ytterligere. Alternativet byr også på utfordringer for beredskapshensynet i en situasjon hvor nytt Mjøssykehus er i drift, og bygging av ny E6 pågår.

Alternativet gir samlet sett mindre effektiv ressursbruk og svakere samferdselspolitisk og regional måloppnåelse enn alternativ 2. På denne bakgrunn vil alternativ 1 ikke kunne aksepteres av berørte kommuner, som har fattet prinsippvedtak om alternativ 2.

Kort om alternativ 1

Tabell 3-5: Oversikt over hovedtrekkene i alternativ 1.

Tema	Beskrivelse
Trasé	Ny firefelts E6 følger i hovedsak dagens E6 gjennom Moelv
Mjøsbu	Ny bru parallelt ca. 50 m sør for eksisterende bru
Eksisterende bru	Gjenbrukes for gående, syklende og saktegående trafikk
Kryssløsning	Nytt kryss mellom E6 og rv. 4 ved Sandvoll
Øvrig strekning	Lik alternativ 2 fra Fremstadodden til Roterud
Hovedgrep	Utbygging i Moelvs Mjøsnære bydeler, kombinert med ny bru tett på eksisterende infrastruktur

Samlet vurdering av fordeler og ulemper ved alternativ 1

Tabell 3-6: Oversikt over fordeler og ulemper ved alternativ 1. Alternativ 1 anbefales ikke av Nye Veier eller Ringsaker og Gjøvik kommune. Se plandokumenter på e6mr.no for supplerende vurderinger og utredninger.

Vurderingstema	Fordeler	Ulemper (avgjørende)
Hovedgrep	Gjenbruk av eksisterende E6 trasé	Store inngrep i Mjøsnaere deler av Moelv og medfører dermed økt barrieredevirkning mellom Moelv og Mjøsna
Prissatte konsekvenser	Alternativet har lavest investeringskostnad	Netto nytte: -2 208 300 (1000-kr) NNB: -0,37 Lavere nytte for trafikantene, spesielt for reisende Hamar – Gjøvik, sammenlignet med alternativ 2.
Ikke-prissatte konsekvenser	Samler inngrep i eksisterende korridor og har mindre direkte inngrep i Mjøsna enn alternativ 2. Berører i mindre grad kjente automatisk fredete kulturmiljø enn sørlig alternativ.	Store inngrep nær nyere tids kulturmiljø
Nærmiljø		Store og varige negative konsekvenser for Moelv. Innløsning av boliger, økt støy og sterke barrieredevirkninger i tettbygd område. Reduserer mulighet for videreutvikling av området mer enn alternativ 2.
Forhold til Mjøsnykehuset		Mer krevende grensesnitt mot nytt Mjøsnykehus. Økt kompleksitet og risiko i anleggsgjennomføringen.
Samspill med rv. 4		Samlet behov for mer parallell motorvei på begge sider av Mjøsna enn alternativ 2. Reduserer nytten i rv. 4-prosjektet
Måloppnåelse		Delvis måloppnåelse
Anbefaling		Anbefales ikke

Avbøtende tiltak (Alternativ 1)

Statsforvalteren og Innlandet fylkeskommune fremmet innsigelse til alternativ 1 med bakgrunn i at foreslått kulvert-/tunnelløsning gjennom Moelv (40 m) ble vurdert som for kort. Innsigelsen etterspurte en bedre vurdering av virkningene for by, boligområder og sentrum, herunder om en lengre kulvert kunne redusere barrierevirkninger og forbedre forbindelsen mellom Moelv sentrum og Mjøsa. På denne bakgrunn er det gjennomført en sammenliknende vurdering av 40 m og 200 m kulvert.

Konklusjonen etter vurderinger av avbøtende tiltak: Forlenget kulvert i Moelv gir reelle og dokumenterte lokale forbedringer, men øker kostnadene og reduserer den samfunnsøkonomiske nytten. Tiltaket løser ikke de grunnleggende svakhetene ved alternativ 1, og forbedrer ikke alternativets samlede måloppnåelse. For å løse innsigelser til planforslaget er det forutsatt en kulvertlengde på 200 m for alternativ 1.

Avbøtende tiltak i alternativ 1 forsterker forskjellen mellom alternativene i disfavør av alternativ 1. Nærmere omtale av avbøtende tiltak i alternativ 1 finnes i Tilleggsnotat Moelvtunnelen på e6mr.no.

3.2.3 Alternativ 2

Alternativ 2 er anbefalt etter en samlet vurdering der betydelige miljø- og kulturhensyn er veid mot hensynet til trafikantnytte, byutvikling og regional funksjon. Løsningen gir klart høyest trafikantnytte og best framkommelighet av de vurderte alternativene, i tråd med nasjonale samferdselspolitiske mål. Kortere reisevei mellom Gjøvik og Hamar er den viktigste forklaringen på den høyere nytten.

Kommunene har lagt særlig vekt på hensynet til bomiljø og fremtidige utviklingsmuligheter av bo- og arbeidsmarkedet i Moelv og regionen, gjennomførbarhet og helhetlig areal- og transportplanlegging. Alternativ 2 fører i stor grad gjennomgangstrafikken utenom Moelv sentrum, og gir et tydelig og robust samspill med nytt Mjøsøykehus og rv. 4-utbyggingen.

Alternativet har også ulemper, blant annet nye inngrep i landskap og konsekvenser for kulturmiljø og naturmangfold. Disse er av planmyndighet vurdert som akseptable, sett opp mot et helhetlig perspektiv, og opp mot alternativene som er utredet.

På denne bakgrunn har berørte kommuner fattet prinsipielle vedtak om alternativ 2, og vurderer dette som det eneste reelt akseptable alternativet både lokalt og i et nasjonalt samferdselspolitisk perspektiv.

Kort om Alternativ 2

Tabell 3-7: Oversikt over hovedtrekkene i alternativ 2.

Tema	Beskrivelse
Trasé	Ny firefelts E6 i sørlig trasé
Mjøsbru	Ny Mjøsbru mellom Møkkvika (Ringsaker) og Skulhusodden (Gjøvik)
Eksisterende bru	Forutsettes brukt til gange, sykkel og saktegående trafikk
Utbyggingsmønster	Mer sammenhengende utbygging i nytt område
Forhold til Moelv	I liten grad inngrep i strandnære bydeler av Moelv sentrum
Planforankring	Bygger videre på vedtatt korridor fra kommunedelplan

Samlet vurdering av fordeler og ulemper ved alternativ 2

Tabell 3-8: Oversikt over fordeler og ulemper ved alternativ 2. Nye Veier, Ringsaker og Gjøvik kommuner anbefaler alternativ 2 som vist i vedtatt reguleringsplan. Se plandokumenter på e6mr.no for supplerende vurderinger og utredninger.

Vurderingstema	Fordeler	Ulemper
Hovedgrep	Traseen er lagt så langt sør som teknisk gjennomførbart mulig, for å bedre trafikantnyttene og unngå påvirkning på tettbebyggelse i Moelv.	Traseen medfører nærføring til gravrøyser fra bronsealder
Prissatte konsekvenser	Netto nytte: -1 233 494 (1000-kr) NNB: -0,21 Alternativet har best netto nytte, hovedsakelig som følge av best trafikantnytte på grunn av kortere reisetid mellom Hamar og Gjøvik.	
Ikke-prissatte konsekvenser		Alternativet har nærføring til automatisk fredete kulturminner - herunder gravrøyser fra bronsealder og splitter kulturmiljøet. En automatisk fredet steinalderboplass ved Brennerivika vil kunne bli direkte berørt av tiltaket. Alternativet har også stor utfylling i Mjøsa på Ringsakersiden.
Nærmiljø	Alternativet har ikke inngrep i Mjøsnære boligområder i Moelv, og er ikke til hinder for en fremtidig utvikling av Moelv by. Alternativet bedrer dagens barrierevirkning mellom Moelv og Mjøsa.	
Forhold til Mjøsseykehuset	Tydligere og ryddigere grensesnitt enn alternativ 1. Lavere gjennomføringsrisiko.	
Samspill med rv. 4	Alternativet bygger deler av rv. 4, og medfører dermed bedre nytte for rv.4 og reduserte motorveiinngrep langs Mjøsa,	
Måloppnåelse	Best måloppnåelse	
Anbefaling	Alternativet anbefales av planmyndigheter og Nye Veier	

3.2.3.1 Vurderte avbøtende tiltak for alternativ 2

I arbeidet med alternativ 2 er det vurdert ulike avbøtende tiltak for å redusere påvirkningen på naturmangfold i Mjøsa og kulturarv (gravrøysene fra bronsealder).

Mulighet for å redusere mudring i Mjøsa

Det er vurdert alternativer hvor fyllingens utstrekning er redusert med 55 m, 90 m og en løsning hvor Mjøsbrua starter inne på land og går over kulturminnene.

Ingen av de vurderte løsningene anbefales videre, da de enten er betydelig kostnadsdrivende eller innebærer tiltak som er motstridende sett opp mot gjenstående innsigelser. En reduksjon i fyllingsuttrekningen vurderes til dels å gi økte konsekvenser for kulturmiljøet, men også medføre vesentlig økte kostnader og dermed redusert samfunnsnytte.

For mer dyptgående informasjon om utredningene av alternativene omtalt i punkt 2, henvises det til Tilleggsnotat utfylling i Moelv alternativ 2.

1. Unngå behov for mudring

Nyere geotekniske vurderinger tilsier at det **kan være mulig å unngå mudring**, forutsatt at supplerende undersøkelser bekrefter forutsetningene. Å unngå mudring vil redusere inngrep i Mjøsa (om lag 7 daa). Dette håndteres videre som optimalisering innenfor alternativ 2.

2. Reduksjon av utfylling i Mjøsa med 55 m og 90 m

Anbefales ikke. Det er vurdert løsninger med redusert fyllingsutstrekning ved å forlenge brua. Alternativene vil i liten grad redusere påvirkning på kulturmiljøet og gravfeltet. De gir imidlertid noe lavere arealbeslag og redusert barrierevirkning i gruntområdene i Møkkvika.

Tiltaket innebærer mer krevende anleggsgjennomføring, behov for større midlertidige inngrep i Mjøsa og vesentlige kostnadsøkninger (om lag 110–150 mill. kr)

3. Bru over kulturminnene (forlenget bru med 350 m, hvorav 150 m inn på land)

Anbefales ikke. Det gir svært høy kostnadsøkning på om lag 550 MNOK, en betydelig mer komplisert og risikofylt anleggsgjennomføring, og vil utløse nye krav ifm. støy og trafiksikkerhet (økt veibredde pga. siktlinjer).

Alternativet reduserer visuelt inngrep i kulturmiljøet og gir bedre siktlinjer i gravfeltet. Fotavtrykket blir trolig smalere enn med fylling. Brudesign og pilarplassering er avgjørende for det videre arbeidet. Samlet vurdering er derfor at dette ikke er et forholdsmessig tiltak sett opp mot de gjenstående innsigelsene.

Samlet vurdering er at de vurderte avbøtende tiltakene er enten svært kostnadsdrivende, gir begrenset effekt på innsigelsene og skaper nye konflikter. I enkelte tilfeller kan de flytte eller forsterke belastningen, blant annet gjennom større anleggsbehov i kulturmiljøet.

Videre arbeid bør konsentreres om målrettede optimaliseringer innenfor alternativ 2, slik lokale planmyndigheter har vedtatt. På denne bakgrunn anbefales det at KDD stadfester alternativ 2.

4 Prinsipielle spørsmål og overordnede avveininger

I tråd med utredningsinstruksen redegjør dette kapitlet for de prinsipielle spørsmålene saken reiser, og som Kommunal- og distriktsdepartementet må ta stilling til ved statlig behandling av reguleringsplanen.

Hovedspørsmålet er knyttet til en tydelig målkonflikt: Hvilken vekt bør natur- og kulturmiljøhensyn tillegges dersom konsekvensen er at man velger et alternativ som samlet gir lavere måloppnåelse og høyere kostnader og risiko, sammenlignet med løsningen som er vedtatt av kommunene som planmyndighet og anbefalt av Nye Veier etter en grundig planprosess?

Hovedspørsmålene kan brytes ned i noen overordnede avveininger. Disse gjelder særlig avveining mellom motstridende hensyn, forholdsmessighet og grensen for videre krav til endring/optimalisering, gitt at planprosessen har fremskaffet et omfattende og oppdatert beslutningsgrunnlag.

4.1 Overordnede beslutningsspørsmål

På overordnet nivå kan departementets vurdering sammenfattes i disse spørsmålene:

- **Forholdsmessighet:** Er det forholdsmessig å kreve ytterligere endringer når dette i liten grad reduserer de gjenstående konfliktene, men i stor grad kan øke kostnader, risiko og tidsbruk?
- **Helhetlig måloppnåelse:** Skal natur- og kulturmiljøhensyn tillegges avgjørende vekt dersom dette gir lavere samlet samfunnsøkonomisk nytte og lavere måloppnåelse (trafikanthytte, by- og bomiljø, regional samordning og gjennomførbarhet)?
- **Alternativkostnad:** Hva er alternativkostnaden ved å utsette vedtaket, i form av forsinkelse, økt gjennomføringsrisiko og svekket samordning med øvrige tiltak og regionale behov?
- **Beslutningsgrunnlag:** Er kunnskapsgrunnlaget tilstrekkelig belyst til at endelig beslutning kan treffes, slik at videre arbeid kan konsentreres om målrettede optimaliseringer innenfor vedtatt alternativ?

4.2 Avveining mellom samfunnsinteresser og natur- og kulturmiljø

Saken synliggjør en tydelig målkonflikt mellom hensynet til naturmangfold (utfylling i Mjøsa ved Møkkvika) og kulturmiljø (nærføring og splitting av kulturmiljø ved Brennerivika) på den ene siden, og hensynet til trafikanthytte, by- og bomiljø, regional samordning og gjennomførbarhet på den andre.

Det er utredet gjennomførbare alternativer. Alternativ 1 er belyst nettopp for å synliggjøre konsekvensene av en løsning uten konflikt med gravrøysene, men med betydelige ulemper for Moelv, lavere netto nytte på 970 millioner kroner og svakere samlet måloppnåelse. Alternativ 2 er vurdert å gi best samlet måloppnåelse, samtidig som negative virkninger for natur og kulturmiljø er erkjent og utredet.

4.3 Akseptabel samlet belastning i Mjøsa

Reguleringsplanen innebærer utfylling i Mjøsa ved Møkkvika, med negative virkninger for naturmangfold i et gruntvannsområde. Konsekvensene er utredet, og vurderingene er konservative i tråd med føre-var-prinsippet.

Det prinsipielle spørsmålet er ikke om tiltaket har negative virkninger – dette er erkjent – men hva som er akseptabel samlet belastning, vurdert opp mot tiltakets funksjon og de samlede samfunnsvirkningene. Ytterligere reduksjon av utfylling er vurdert gjennom ulike varianter, men disse er ikke anbefalt, da dette enten har begrenset effekt på gjenstående innsigelser eller medfører nye ulemper, uforholdsmessig økte kostnader og gjennomføringsrisiko.

4.4 Forholdsmessighet og grensen for videre optimalisering

Gjennom planprosessen er det arbeidet systematisk med optimalisering og avbøtende tiltak. Tiltakshierarkiet er brukt aktivt, hvor det i første rekke er forsøkt å unngå konflikt, dernest reduksjon av konflikt og til sist avbøtende og kompenserende tiltak. Sammenlignet med vedtatt kommunedelplan, har prosjektet som helhet redusert fylling i Mjøsa med over 80 %. Herunder er det svært verdifulle gruntvannsområdet Paradisvika på Biri ivaretatt, som i kommunedelplanen var forutsatt utfyllt til vei og næringsformål.

Flere varianter av alternativ 2 i Moelv er utredet, i søk etter en balansert løsning. Samlet vurdering er at ytterligere endring ut over planforslaget i liten grad vil bedre de gjenstående innsigelsene, men i større grad vil kunne øke kostnader, risiko og tidsbruk, og dermed redusere samlet samfunnsnytte.

Det prinsipielle spørsmålet er derfor hvor grensen går for forholdsmessige krav til ytterligere optimalisering av særverdier, før tiltaket samlet sett får for lav måloppnåelse og blir vanskeligere å realisere.

4.5 Beslutningsnivå, merverdi av omkamp og alternativkostnad

Planleggingen er gjennomført etter plan- og bygningslovens rammer, og det foreligger et omfattende beslutningsgrunnlag. Når innsigelser ikke er løst gjennom mekling, ligger endelig avgjørelse til departementet.

Det prinsipielle spørsmålet er om en utsettelse vil gi merverdi som står i rimelig forhold til konsekvensene av forsinkelse, herunder økt risiko for nye ulemper, økte kostnader og innsigelser. For Nye Veier vil utsettelse og omlegging typisk gi økt alternativkostnad gjennom svakere måloppnåelse, mer kompleks gjennomføring og redusert forutsigbarhet for videre planlegging og prioritering.

4.6 Samlet vurdering

Kommunal- og distriktsdepartementet kan innenfor sitt ansvar vektlegge enkelte hensyn annerledes enn det lokale reguleringsmyndigheter (kommunene) og Nye Veier har gjort. Samtidig viser vurderingene at dette vil innebære en betydelig alternativkostnad i form av lavere samlet måloppnåelse, høyere kostnader og økt gjennomføringsrisiko.

De prinsipielle spørsmålene i saken er dokumentert gjennom utredninger og en grundig planprosess. Samlet sett peker vurderingene på at alternativ 2 representerer en forholdsmessig avveining mellom motstridende hensyn, og at ytterligere krav til endring i begrenset grad vil redusere de gjenstående konfliktene, men i større grad kan øke kostnad, risiko og tidsbruk.

Nye Veiers og kommunenes samlede vurdering er at den samfunnsmessige verdien og fordelene ved alternativ 2 overgår ulempene.

5 Virkninger av tiltaket

5.1 Prissatte virkninger

Beregningene av prissatte konsekvenser viser at både KDP, alternativ 1 og alternativ 2 har negativ netto nytte, men alternativ 2 kommer klart best ut.

Alternativ 2 har en positiv forskjell i netto nytte på omlag 970 mill. kroner sammenlignet med alternativ 1 med 200 meter kulvert. Trafikantnytte er den klart største bidragsyteren.

Beregningene er basert på en situasjon uten nytt Mjøssykehus. Dersom en inkluderer en trafikkøkning til og fra det nye sykehuset, ser en at alternativ 2 får en økning i nytte, og større vekst i nytten enn tilsvarende situasjon for alternativ 1.

Tabell 5-1: Oversikt over forskjeller i alternativ 1 og alternativ 2 når det gjelder prissatte virkninger. Prissatte virkninger er angitt uten at trafikk fra nytt Mjøssykehus er beregnet.

	Alternativ 1	Alternativ 2
Anleggskostnad, eks. mva. (2023-kr)	6 092 mill. kroner	6 200 mill. kroner
Trafikantnytte (40 års analyseperiode)	3 346,2 mill. kroner	4 128,7 mill. kroner
Netto nytte (NN)	-2 208,3 mill. kroner	-1 233,5 mill. kroner
Netto nytte pr budsjett kroner (NNB)	-0,37	-0,21

Trafikantnytten er den største nyttekomponenten. Trafikantnytten er klart større for alternativ 2 enn for alternativ 1, som følge av lavest samlet reisetid for alle trafikkstrømmene. Det er spesielt trafikkstrømmen mellom Gjøvik og Hamar som får en forholdsvis stor reduksjon i reisetid med alternativ 2, samtidig som trafikkstrømmen mellom Lillehammer og Hamar kun får en liten økning i reisetid sammenlignet med alternativ 1.

Alternativ 2 er beregnet å ha noe høyere investeringskostnad enn alternativ 1, men forskjellen i investeringskostnad er mindre enn forskjellen i trafikantnytte.

Dersom rv. 4 bygges ut, innebærer alternativ 2 et kortere utbyggingsprosjekt på rv. 4 sammenlignet med alternativ 1. Dette gir samlet sett for de to prosjektene lavere investeringskostnader og reduserte klimagassutslipp som følge av mindre motorveitbygging, noe som er en gevinst for samfunnet. Ved en utbygging av rv. 4 forventes det økt trafikk på denne strekningen, og for denne trafikken gir alternativ 2 kortere reisetid til og fra Moelv enn alternativ 1.

I Nye Veiers prosjektportefølje inngår en rekke veiprojekter. Nye Veier ønsker å prioritere veiprojekter etter netto nytte og netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), i tråd med Nye Veiers mandat om å bygge mer for mindre. Det bidrar til at begrensede offentlige midler brukes der de

gir størst samlet gevinst for samfunnet. Alternativ 2 er det alternativet som gir størst netto nytte for strekningen E6 Moelv–Roterud, og det vil derfor være hensiktsmessig å velge dette alternativet med tanke på den interne prioriteringen av prosjekter hos Nye Veier.

5.2 Naturmangfold

De største negative konsekvensene for naturmangfold er knyttet til fylling i Mjøsa ved Møkkvika på Ringsaker-siden. Utfyllingen er redusert sammenlignet med tidligere løsninger, men vil fortsatt påvirke et gruntvannsområde med viktige naturverdier, særlig knyttet til elvedelta og strandsonen.

Planalternativet innebærer utfylling på 220 m i Mjøsa ved Møkkvika. Det er vurdert at fylling i dette området vil gi et større handlingsrom for kurvatur på veien, redusert midlertidig inngrep i kulturmiljøet og enklere bygging av ny Mjøsbru og dermed bedre muligheter for å unngå direkte påvirkning på gravrøyer (kulturminner) i området.

Hvorfor fylling er valgt i alternativ 2

Fyllingen gir nødvendig handlingsrom for veigeometrien og bidrar til å unngå direkte påvirkning med gravrøyer på land. Dette er en sentral del av den samlede avveien i planalternativet. Ulike alternativer for avbøtende tiltak knyttet til fylling i Mjøsa er redegjort for i kapittel 3.3.3.1.

Viktigste miljøpåvirkning og føre-var-prinsippet

Fyllingen vil redusere og endre deler av gruntvannsområdet, og kan påvirke økologiske funksjoner som vandringskorridor og oppvekstområder for fisk. Nøyaktig effekt på konektivitet og hvilke arter som er mest sårbare er delvis usikker. Derfor er vurderingene lagt på sikker side, i tråd med føre-var-prinsippet.

Som statsforvalteren slår fast, kan ikke de helt konkrete konsekvensene av fylling fastslås med sikkerhet. Føre-var-prinsippet er lagt til grunn ved påvirkningsvurdering for delområder der dette er aktuelt. Dette gjelder blant annet for dette delområdet (kalt Delområde Ø 1, delta ved Moelv – se Fagrapport naturmangfold for E6 Moelv – Roterud, avsnitt 4.6.1 og avsnitt 5.1.9).

I konsekvensutredningen er konsekvensene for delområdet derfor vektet med ekstra tyngde jfr. naturmangfoldlovens føre-var prinsipp (se Fagrapport naturmangfold for E6 Moelv – Roterud kap. 7).

Avbøtende tiltak og oppfølging innen alternativ 2

Det er lagt til grunn at inngrep og risiko for påvirkning skal reduseres gjennom målrettede tiltak i anleggs- og driftsfase, blant annet:

- videre optimalisering for å begrense inngrep i gruntvannsområder
- tiltak for å redusere spredning av partikler/finsediment og forurensning i anleggsperioden
- tilpasninger og erosjonssikring for å begrense uønskede endringer i strømforhold og massetransport
- krav til kontroll og oppfølging slik at påvirkning kan avdekkes og håndteres tidlig

- systematisk oppfølging og evaluering av resultater, der funnene kan bidra til økt kunnskapsgrunnlag om samlet belastning på Mjøsa og ha overføringsverdi til konsekvensutredning og planlegging av framtidige tiltak

Samlet vurdering naturmangfold

Samlet sett innebærer alternativ 2 en vesentlig negativ konsekvens for naturmangfold i dette delområdet. Samtidig er det gjennom planleggingen utredet løsninger for å redusere den totale påvirkningen, og ytterligere tiltak må vurderes opp mot kostnader, risiko og øvrige hensyn i prosjektet. Innenfor rammene av alternativ 2 er det lagt opp til konkrete avbøtende tiltak og oppfølging som reduserer risiko og miljøbelastning.

5.3 Kulturmiljø

Kulturmiljøet sør for Brennerivika er vurdert å ha stor verdi og nasjonal betydning. Alternativ 2 kan medføre direkte inngrep i steinalderboplassen her, men gir ikke direkte inngrep i de registrerte gravrøysene. Alternativet krysser gravfeltet, gir nærføring til enkeltminner og påvirker opplevelsen av kulturmiljøet og landskapet.

Hva som er vurdert

Det er vurdert justeringer av traséen for å øke avstand til de mest markante gravrøysene. Det er samtidig vurdert at en full flytting av tiltaket ut av kulturmiljøet vil kreve svært store endringer i veilinjene, øke risiko for gjennomføring og vurderes ikke som realistisk innenfor prosjektets rammer.

Avbøtende tiltak innen alternativ 2

Siden konflikten ikke kan elimineres gjennom flytting eller justering av trasé, må påvirkningen reduseres gjennom utforming og tiltak i løsningen. Relevante tiltak man har sett på og utredet:

- Utforming som ivaretar mest mulig fri sikt og lesbarhet mellom kulturminnene
- Løsninger som sikrer god ferdsel og sammenheng for Pilegrimsleden og lokale turtraseer
- Tiltak som reduserer det fysiske "fotavtrykket" og opplevelsen av inngrep, blant annet ved å vurdere bruløsning fremfor fylling der dette er formålstjenlig og gjennomførbart
- Krav til skånsom gjennomføring og anleggsarbeid som begrenser midlertidige inngrep i kulturmiljøet

Samlet vurdering kulturmiljø

Alternativ 2 innebærer en negativ påvirkning på kulturmiljøet som helhet. Samtidig er påvirkningen forsøkt redusert gjennom tilpasninger og avbøtende tiltak, og ytterligere tiltak må vurderes opp mot gjennomførbarhet, kostnader og risiko.

5.4 Lokalsamfunn og nærmiljø

Alternativ 2 gir vesentlig bedre forhold for Moelvs utvikling gjennom redusert støy, færre boliginngrep og bedre kontakt mellom bebyggelse og Mjøsa. Dette støtter målet om samordnet areal- og transportutvikling og styrker mulighetene for videre utvikling av eksisterende by- og tettsteder.

Fagrappport lokale- og regionale virkninger og fagrappport nærmiljø, tilgjengelig på e6mr.no, synliggjør dette.

Alternativ 1 vurderes å ha svært negative konsekvenser for Moelv. Selv med avbøtende tiltak, som en 200 meter lang kulvert med skadereduserende effekt, vil løsningen fortsatt fungere som en barriere mot Mjøsa og begrense utviklingsmulighetene i de Mjøsne delene av Moelv.

Alternativ 2 gir også bedre koblinger til lokalveinettet på Gjøvik-siden og kan bidra til bedre trafiksikkerhet gjennom midlertidige løsninger i utsatte kryssområder (bl.a. langs rv. 4), men gir noen utfordringer for boligområdet ved Skulhus. Alternativet bidrar imidlertid til kortere reisevei mellom Gjøvik og Hamar, og tilrettelegger således til mer effektive reiseforbindelser, som ytterligere forsterkes når Mjøspsykehuset bygges.

6 anbefaling

6.1 Nye Veiers samlede standpunkt

Nye Veier anbefaler at alternativ 2 stadfestes som endelig løsning for E6 Moelv–Roterud. Anbefalingen bygger på en samlet vurdering av nasjonale, regionale og lokale hensyn, basert på et bredt og oppdatert kunnskapsgrunnlag fra planprosessen.

Alternativ 2 er den eneste sørgående løsningen med dokumentert gjennomførbarhet, underbygget av omfattende grunnundersøkelser og tekniske vurderinger.

Alternativ 2 er resultatet av en målrettet optimalisering innenfor sørlig korridor, og gir best samlet måloppnåelse for prosjektets hovedmål:

1. Best samfunnsøkonomisk resultat

- Om lag 970 mill. kroner bedre netto nytte for alternativ 2, sammenlignet med alternativ 1
- Høyest trafikantnytte, særlig gjennom redusert reisetid mellom Hamar og Gjøvik

2. Vesentlig bedre by- og bomiljø

- E6 føres i større grad utenom Moelv byområde
- Færre boliginngrep
- Økt fleksibilitet for fremtidig utvikling av bo- og arbeidsmarkedet
- Lavere støybelastning og reduserte barrierevirkninger

3. God regional samordning

- Best tilpasning til riksvei 4
- Best tilgjengelighet til nytt Mjøssykehus
- Bedre samordnet regional areal- og transportutvikling

4. Akseptabel teknisk risiko

- Eneste sørlige løsning med dokumentert gjennomførbarhet
- Bygger på omfattende grunnundersøkelser og tekniske vurderinger

Nye Veier er kjent med at alternativ 2 har ulemper knyttet til kulturmiljø og naturmangfold. Ulempene knyttet til kulturmiljø og naturmangfold er grundig utredet, og løsningene er justert for å minimere negative konsekvenser. Nye Veiers konklusjon er klar: disse konsekvensene oppveies av alternativets samfunnsnytte, regionale funksjonalitet og gjennomførbarhet.

Ringsaker og Gjøvik kommuner støtter denne konklusjonen, og det er derfor fattet prinsipielle vedtak i begge kommuner om å legge alternativ 2 til grunn for sluttbehandling av

reguleringsplanen. Dette gir løsningen bred lokalpolitisk forankring og demokratisk legitimitet, og gir forutsigbarhet for videre gjennomføring.

Nye Veier anbefaler at alternativ 2, slik Ringsaker og Gjøvik kommuner har vedtatt reguleringsplan, stadfestes som endelig løsning for E6 Moelv–Roterud.

7 Vedlegg

- Planbeskrivelse
- Konsekvensutredning Kulturarv
- Konsekvensutredning Naturmangfold
- Tilleggsnotat Moelvtunnelen
- Tilleggsnotat fylling i Mjøsa alternativ 2
- Andre fagrapporter og utredninger tilgjengelig på e6mr.no