



PROTOKOLL FRA MEKLINGSMØTE 20.04.2026

TEMA: Innsigelse fra Statsforvalteren, fylkeskommunen og Statens vegvesen til reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud

Meklingen gjelder følgende innsigelser:

- 1. Manglende rekkefølgekrav om trafikksikkerhetsinspeksjon (Innlandet fylkeskommune)**
 - 2. Rekkefølgekrav om gang/sykkelforbindelse fra Biri til Roterud (Statens vegvesen)**
 - 3. Gravfelt i Moelv, kulturminneverdier (Innlandet fylkeskommune)**
 - 4. Utfylling i Mjøsa, naturverdier (Statsforvalteren)**
-

Møtet foregikk på Statens hus i Hamar, kl. 9-15

Fra Ringsaker kommune deltok ordfører Kai Ove Berg, varaordfører Geir Roger Borgedal, kommunestyrerepresentant Lars Svendstad, kommunedirektør Jørn Strand, plansjef Anne Gunn Kittelsrud og samfunnsplanlegger Ole Roger Strandbakke.

Fra Gjøvik kommune deltok ordfører Anne Bjertnæs, kommuneadvokat Knut Westrum, kommunalsjef samfunnsutvikling Line R. Ramsrud, seniorrådgiver samferdsel Lars Engelian, samt arealplanleggerne Anna Ekrem og Åge Andre Michaelsen.

Fra Innlandet fylkeskommune deltok fylkesordfører Thomas Breen, samferdselssjef Aud Riseng, samfunnsutviklingssjef Wibeke Børresen Gropen, seksjonssjef samferdsel Alfred Gullord og seniorrådgiverne Anita Lurfald Vedum og Anbjørg Backer fra samferdsel. Anne Therese Engesveen, seksjonssjef og Øystein Rønning Andersen, seniorrådgiver deltok fra Kulturavdelingen og seniorrådgiver Elise Bringslid fra Samfunnsutviklingsavdelingen.

Fra Statsforvalterens fagavdeling (SFIN) deltok avdelingsdirektør Øyvind Gotehus, miljø- og landbruks-direktør Eli Blakstad og seniorrådgiverne Gunhild Haugum, Philip Mellison og Mari Olsen.

Fra Statens vegvesen deltok avdelingsdirektør Hans Martin Asskildt, senioringeniør Kurt Gjerstad, planforvalter Tone Tidemand-Skappel og jurist Synne Graue Emmerhoff. Vegvesenet hadde med bisittere fra Nye Veier: prosjektleder Harald Monsen og prosjektutviklingssjef Jarle Kristian Tangen

Fra Statsforvalteren deltok assisterende statsforvalter Sigurd Tremoen som mekler, med støtte fra Håvard Haugnes (referent) og Anne Kathrine Fossum og Solveig Hansen fra samordningsenheten.

Meklers innledning

Reguleringsplanen gjelder ny firefelts motorveg som vil passere nær tettstedene Moelv og Biri. Dette er en viktig hovedåre i fylket og landet. Utbyggingen har stor samfunnsbetydning og det er nødvendig med ny bru over Mjøsa. Utbyggingen vil berøre mange hensyn og det er utredet flere alternativer. Begge kommuner har gjort politiske vedtak om det sørlige alternativet (alternativ 2), med kryssing fra Brennerivika til Skulhusodden. Planforslaget innebærer et omfattende byggetiltak med bl.a. utfylling i Mjøsa og nærføring av gravrøyser fra bronsealderen. Utbyggingen er av den grunn konfliktfylt. Det er likevel viktig å få til utbyggingen på en samfunnsøkonomisk og arealmessig god måte, som kan ivareta nasjonale interesser og lokalsamfunn i størst mulig grad.

Mekler orienterte partene innledningsvis om meklingsinstituttet. Han ytret at det var gjort et godt arbeid med planprosessen og vært god dialog mellom kommunen og sektormyndighetene. Det er mange krevende arealkonflikter og det er naturlig at man vil kunne stå igjen med enkelte uløste innsigelser. Meklers oppfatning er at denne saken bør kunne løses lokalt, og at det er partene som er best egnet til å finne en god løsning for Innlandet. Mekler opplyste om risikoen ved å overlate avgjørelsen til departementet, og minnet om at en slik beslutning ikke må være forhastet. Partene bes om å utforske mulighetsrommet, høre de andres argumenter, og se om det finnes mellomløsninger som alle parter kan enes om.

1. Trafikksikkerhetsinspeksjon, Fylkesveg 213 på Brøttum

Innlandet fylkeskommune har fremmet innsigelse til at foreslått rekkefølgekrav om trafikksikkerhetsinspeksjon på parsell 6 og 7, jf. «Fagrapport - Trafikksikkerhetsvurdering fv. 213», ikke er imøtekommet. Rekkefølgekravet skulle sikre at man avdekker og utbedrer mangler på vegstrekningen iht. vegnormalkravene.

Det har vært dialog fram til meklingsmøtet, og partene er enige om en løsning. Nye Veier har levert en omfattende faglig rapport om vegen og behovet for oppgraderinger. Partene har blitt enige om at Nye Veier gir et anleggsbidrag for å gjøre nødvendige utbedringer. Det er ikke behov for rekkefølgekrav i reguleringsplanen. Partene er omforent om følgende protokolltilførsel:

«I møte den 17.04.2026 har Innlandet fylkeskommune og Nye Veier kommet til enighet om at Innlandet fylkeskommune trekker innsigelsen, under forutsetning av at Nye Veier gir et anleggsbidrag for trafikksikkerhetstiltak på fv. 213 knyttet til parsell 6 og 7 beskrevet i fagrapporten på 25 mill. + grunnerverv. Anleggsbidraget utbetales i 2026.»

2. Rekkefølgekrav om gang- og sykkelforbindelse langs Fylkesveg 2538 Biristrandvegen Gjøvik kommune

Har vedtatt følgende rekkefølgekrav for Fv. 2538 Biristrandvegen (lokalvegen parallelt med E6 nord for Biri):

«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.»

Kommunen har sett dette som nødvendig for å ivareta trafikksikkerhet. Det kan ventes trafikklekkasje fra E6 over på lokalvegen, når bommene kommer opp.

Statens vegvesen

Har på sin side vurdert at vegutbyggingen ikke utløser et slikt krav. Antall myke trafikanter, avkjørsler, boliger og tjenestetilbud langs fylkesvegen er for lavt til å utløse krav om gang- og sykkelveg iht. håndbok N100. Vegprosjektet Moelv-Roterud vil dessuten redusere trafikkmengden på fylkesvegen. Økt trafikk fra E6-prosjektet lengre nord faller utenfor denne plansaken.

Vegvesenet mener likevel at det er formålstjenlig med en gang- og sykkelforbindelse, som de offentlige aktørene kan bli enige om. Det har tidligere vært forsøkt å få til en avtale om en kostnadsfordeling, uten hell.

Mekler

Forstår at det er juridisk tvilsomt om kommunen kan oppstille et rekkefølgekrav, som i praksis gjør at utbygger må ta hele regningen for en gang- og sykkelveg. Nødvendighetsvilkåret i § 12-7 første ledd byr på et viss skjønnsrom, og partenes jurister har begge lagt fram gode argumenter. Mekler oppfatter imidlertid at alle parter ønsker at man skal få på plass en forbindelse for myke trafikanter. Det fremstår derfor mer formålstjenlig å se på hvilke løsninger til standard og kostnadsfordeling partene kan enes om – framfor å gå inn i en juridisk diskusjon.

Statens vegvesen

Løsningsforslag – endret planbestemmelse:

«Før ny E6 tas i bruk skal helhetlig turveg være sikret fra Kalrasten bussholdeplass i Biri til Roterud.»

Utførelsen skal være en enklere standard enn en gang- og sykkelveg. Nye Veier kan bidra med inntil kr. 25 millioner.

Gjøvik kommune

Kan akseptere kostnadsdeling, og bidra med inntil kr. 12 millioner. Det må være samme standard som for delen lengre nord fra Roterud til Rogne. Kommunen foreslår å stryke andre setning i bestemmelsen:

«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.~~

– samt at protokollen nå sier hvilken standard man er enig om.

Kommunen legger til at dersom rekkefølgekravet tas ut i sin helhet, vil innsigelser fra fylkeskommunen og Statsforvalteren aktualiseres igjen.

Ifk

Tilbyr å bidra i en kostnadsdeling for en gang- og sykkelløsning. Forslag til protokolltilførsel:

«Strekningen fv. 2538 Kalrasten bussholdplass - Roterud bygges i samme standard som for fv. 2538 Roterud-Rogne.

Nye Veier planlegger og gjennomfører grunnverv og er byggherre for arbeidet. Strekningen ferdigstilles samtidig med gs-løsningen for fv. 2538 Rogne - Roterud, altså i 2030.

Kostnadene dekkes med følgende fordeling: Nye Veier kr. 25 mill., Innlandet fylkeskommune kr. 23 mill., Gjøvik kommune kr. 12 mill. Eventuell kostnadsøkning dekkes av Nye Veier og Innlandet fylkeskommune.»

Statens vegvesen

Sier de kan godta rekkefølgekrav under forutsetning av at forståelsen av «helhetlig løsning» e.l. ikke betyr fullstandard gang- og sykkelveg, samt at anlegget skal delfinansieres av kommune og fylke. Vegvesenet uttrykker også en viss betenkelighet knyttet til presedens. Det framheves at partene er kommet til en enighet *i denne konkrete saken*, og at det ikke gir uttrykk for noen generell praksis fra SVV/NV sin side. Det må ikke bli slik at utbygger alltid skal etablere gang- og sykkeløsning når man bygger veg.

Mekler

Anser at partene i all hovedsak er enige. Partene bes om å omforenes om endelig ordlyd i etterkant av møtet.

3. og 4. Valg av trasé og konkret løsning for ny Mjøsbru – Gravrøyser og utfylling

Ringsaker kommune

Kommunen ga en gjennomgang av saken og argumenterte for viktigheten av å få en rask avklaring. Det ble vist til at planprosessen fra kommunedelplan til regulering har pågått i snart 20 år, og at det tidligere er meklet på innsigelse til gravrøysene. Det er nå gjennomført et planarbeid hvor alternativer er utredet, men hvor en gjenstår med en løsning som på nytt viser konflikt med gravrøysene. Kommunens vurdering av fordeler og ulemper med hver av alternativene ble presentert. Kommunen har gjort politisk vedtak om valg av alternativ 2, og har en klar tilråding om at samfunnshensyn og framtidige utviklingsmuligheter for Moelv må veie tyngre enn et absolutt hensyn til natur- og kulturmiljø. Alternativ 1 er ikke akseptabelt for kommunen. Kommunen trekker fram at alternativ 1 gir en kraftig barriere mellom byen og Mjøsa. Siden man må legge inn ny atkomst til sykehuset, blir det her 6 felt med veg. Alternativ 1 vil også forringe boligområder og friluftsområder, flere boliger må innløses, forringelse av nyere tids kulturmiljø rundt spritbua og Skibladnerbrygga, økt støy mot omgivelsene, herunder for sykehuset, og begrenser utviklingen av Moelv by som nå forventer vekst pga. sykehuset. Det vises også til Nye Veier sine vurderinger av samfunnsnytte, som klart taler for å velge alternativ 2. I tillegg er det et poeng at det nå er enighet om løsningen mellom de to kommunene.

Ifk

Fylkeskommunen forklarer kort at det er politisk vedtatt at de ønsker å få løftet avklaringen til KDD. De har innhentet faglig tilråding fra Kulturhistorisk Museum, som fraråder å bygge bru i nærheten av gravrøysene. Om fylkeskommunen går imot frarådommen, vil saken måtte avklares av Riksantikvaren. Fylkeskommunen står derfor på innsigelsen, slik at KDD får ta endelig beslutning. Fylkeskommunen minner også på at de i sin uttalelse sier at det ikke er ønske om å overta gammel Mjøsbru. Eget notat med nærmere begrunnelse vil følge oversendelsen til KDD.

SFIN

Statsforvalteren forklarer i korte trekk at alternativ 2 medfører utfylling i Mjøsa på 220 meter, med store negative konsekvenser for naturmangfoldet. Tiltaket gir betydelig miljøskade på naturmangfold av svært stor verdi – sårbar (VU) naturtype, elvedelta. Det splitter opp et økologisk viktig funksjonsområde – vandringskorridor og gyte- og oppvekstområde for fisk. Gir direkte arealbeslag i grunne, vegetasjonsrike områder som er viktige nærings- og gyteområder for fisk. Fyllingen vil avskjære kanaler på Moelvas elvevifte og endre vannstrømmer og massetransport. Tiltaket kan potensielt føre til vesentlig forurensing gjennom bl.a. spredning av partikler og potensielt forurensede sedimenter.

Samla belastning på Mjøsas gruntområder er stor. Det er usikkerhet knyttet til behov for vedlikeholdsmudring og konsekvenser av dette. De helt konkrete konsekvensene er det ikke mulig å fastslå med sikkerhet. Det anses ikke som formålstjenlig å utrede konsekvensene nærmere. Det er uansett ikke tvilsomt at det blir store negative virkninger for livet i sjøen. Når det gjelder mulige løsningsforslag, så er kortere fylling bedre, og helst ingen fylling – dvs. bygge mer av brua på påler.

Mekler

Ønsker å utforske mulighetsrommet nærmere. Har Ringsaker kommune vurdert varianter av alternativ 1, f.eks. med lengre miljølokk og flere gangforbindelser over/under E6? Har fylkeskommunen handlingsrom for å vurdere kulturminner opp mot andre samfunnshensyn og forhandle om mellømløsninger eller evt. trekke innsigelsen?

Mekler gjør partene oppmerksom på at man gir fra seg kontrollen om man nå sender saken til KDD. Det kan ta tid, departementet kan be om utredninger – og de kan komme til en løsning som partene ikke ønsker. Sånn sett er det best å enes om løsninger lokalt.

Ringsaker kommune

For alternativ 1 er det utredet lengde på Moelvtunellen, og Nye Veier foreslår et miljølokk på 40 meter, mens kommunen ber om 200 meter. Det vil begrense støy, men vegen vil fortsatt være en vesentlig barriere som begrenser forbindelsen mellom byen og Mjøsa. Det kunne nok også tenkes en løsning med miljølokk man kan bygge på, men dette vil selvsagt være fordyrende og redusere samfunnsnyttan ut fra Nye Veiers modeller. Lavere samfunnsnytte gjør at veiprosjektet kommer lengre ned på prioriteringslista. For Ringsaker kommune er det viktig at det blir et realiserbart prosjekt, og at det ikke drar ut mer i tid.

Nye Veier

Redegjorde nærmere for samfunnsnyttan i prosjektet ved å velge alternativ 2. Reisetid mellom Hamar og Gjøvik reduseres med 2 km. Reisetid mellom Hamar og Lillehammer blir 500 m lengre. Dvs. netto 1,5 km besparelse i sum alle retninger. Dette kan prissettes til ca. 1 milliard i samfunnsnytte, sammenlignet med alternativ 1. I tillegg vil alternativ 2 innebære at E6 sammenfaller med Riksveg 4 på en strekning på Gjøviksiden. Dette blir en besparelse for Rv. 4-prosjektet som kommer senere. Det legges også til at alternativ 1 er nært et område med gråmåke. Pga. hekketiden begrenser det når på året man kan bygge brua, og anleggsperioden strekkes dermed ut i tid.

Ifk

Fylkeskommunen gjentar at Riksantikvaren er myndighet etter kulturminneloven § 8, hvis fylkeskommunen og forvaltningsmuseet har forskjellig syn. Fylkesutvalget har vurdert at det nå er en større samfunnsmessig interesse i å få bygd E6. Dette med tanke på trafiksikkerhet, samfunnsutvikling, spørsmål ved varigheten av gamlebrua, Riksveg 4 og beregnet samfunnsnytte ref. Nye Veier. Det er nå på tide at departementet fatter en beslutning om gravrøysene skal få en ny motorveg tett på, eller få ligge i sitt naturlige landskap.

SFIN

Statsforvalteren trekker fram at NV har lagt fram to forslag til kortere fylling – én på 165 m og én på 130 m. Det stilles spørsmål ved forskjellene i kostnadene for disse alternative løsningene.

Nye Veier

Det er valgt en løsning med helt rett bru på påler. Dette er enklest og billigst å bygge. Hvis det skal være sving, bør dette legges på land/fylling. Dette er en standard byggemåte i lignende prosjekter. Med denne metoden kan man bygge hele brua ut fra Gjøvik-siden, og trenger ikke

riggområde ved gravrøysene på Ringsaker-sida. Hvis man skal bygge bru på påler, med sving, må man bygge dette fra Ringsaker-sida. Da får man et stort riggområde, man må fylle ut i Mjøsa først, for så å fjerne fyllingen igjen etterpå. Nye Veier mener dette øker kostnadene betydelig og er ikke riktig bruk av midler. Kortere fylling vil koste ca. 110-150 millioner ekstra, helt til land ca. 256 millioner, helt over kulturminnene og inn mot Moelvkrysset ca. 500 millioner. Nye Veier mener prosjektet har gjort så mange grep som mulig for å ivareta naturmangfold, men man må også se på samfunnsoppdraget om å gjennomføre byggeprosjekter rasjonelt og få mest vei for pengene. Til sammenligning minner Nye Veier om at løsningen i KDP, som ble akseptert i 2014 hadde 6 ganger så mye fylling i Mjøsa.

Gjøvik kommune

Minner om at også de har fattet et politisk vedtak om samme løsning som både Ringsaker og Nye Veier ønsker. Alternativ 2 er klart best for deres del mtp. reisetid Gjøvik-Hamar og Gjøvik-Mjøssykehuset, samt at man får oppgradert en delstrekning av Rv. 4. Gjøvik ber om at de må få medvirke om man vurderer å gå for alternativ 1, da dette er uønsket for Gjøviks del.

Mekler

Mekler ber partene om å se nærmere på avbøtende tiltak. Hvis man velger alternativ 2, hvordan kan man gjøre det minst inngripende for kulturminnene?

Ifk

Hvis man skal bygge tett på gravrøysene, men likevel ivareta dem i noen grad, er det best å legge vegen lavest mulig i terrenget. Jo høyere konstruksjon, jo mer landskapspåvirkning og bredere fyllinger. Man kan jo også vurdere lavere hastighet, som gir mindre krav til bredde på vegen og mer fleksibilitet til hvor vegen legges. Når skaden først er skjedd, kan man også tilgjengeliggjøre gravrøysene noe for allmennheten med skilting f.eks. Man kunne alternativ bygget bru på påler helt inn på land innenfor kulturminnene. Men omgivelsene blir uansett vesentlig endret og man må ha riggområde som kan sette varige spor. Etter fylkeskommunens syn finnes det ingen avbøtende tiltak som vil påvirke situasjonen i særlig grad. Det alt vesentlige er at en ny veg vil skjemme kulturminnene. Både at vegen deler opp gravfeltet i to og at de ikke lengre får ligge i sitt uberørte landskap med fri sikt mot Mjøsa. Ved å velge alternativ 2 blir kulturminnene vesentlig forringet, uavhengig av lokale tilpasninger.

Nye Veier

Er av samme oppfatning som fylkeskommunen. De har derfor ikke sett så mye på avbøtende tiltak. Det avgjørende er om det kommer ny veg ved røysene eller ikke. Nye Veier minner dessuten om at hvis man vedtar denne planen, så vil kulturminnemyndighetene fortsatt ha rett til å sette vilkår om avbøtende tiltak for gjennomføringen. Sånn sett er det ikke nødvendig å bestemme slike vilkår nå.

Mekler

Mener det er en utfordring at man ikke har utforsket og regnet på konkrete løsninger som kunne begrenset skaden for naturmangfold, kulturminner og boligområdene – både til alternativ 1 og 2. Hvor mye ville det kostet å begrense de negative virkningene til et akseptabelt nivå? F.eks. kort fylling, lavere bru ved gravrøysene, miljølukk o.l. Dette er nok noe som burde være sjekket ut før KDD kan fatte sin avgjørelse.

- Pause 12-13

Mekler

Åpnet møtet igjen og spurte partene om man har utredet alle realistiske alternativer for å finne beste løsning.

Ifk

Forklarer igjen at det ikke er et mål om å løse innsigelsen her. Det er ønske om å avveie denne saken i et helhetlig samfunnsperspektiv, og den avgjørelsen bør tas av KDD.

SFIN

Fastholder at fyllingen bør bli vesentlig kortere. Så lang utfylling vil endre strømningene med stor betydning for naturmangfold.

Ringsaker kommune

Uttaler at alternativ 1 ikke er et aktuelt alternativ. Dette vil vesentlig begrense utviklingen av lokalsamfunnet i Moelv. Dessuten er man her enige i to kommuner, på begge sider av Mjøsa, om at alternativ 2 er den beste løsningen. For kommunen er det heller mer formålstjenlig å «borre mer» i om alternativ 2, gjennom avbøtende tiltak, kan redusere behovet for utfylling i Mjøsa og inngrepet i kulturmiljøet.

SFIN

Finner det vanskelig å komme med løsningsforslag, når man ikke vet hva som er best for kulturmiljøet. For naturen er det klart best med kortest mulig fylling. Men dette er jo ikke nødvendigvis best i helheten, om det da gir en større fylling på land, ved kulturminnene.

- Pause 13.30-13.50

Mekler

Utfordrer Nye Veier en siste gang på mulige tilpasninger av alternativ 2.

Nye Veier

Kan foreslå å ikke mudre ved marbakken. Dette sparer 7000 kvm med inngrep i sjøbunnen. Fyllingen har en funksjon for å sikre stigningen opp til selve brua. Hvis man korter ned fyllingen og bygger mer på påler, vil man måtte dra ut brua i samme høyde inn på land. Fyllingen på land vil da bli enda større og bredere. En mindre justering som er mulig, er å gjøre fyllingen 50 meter kortere. Dette kan hensynta naturmangfold i noen grad, uten å påvirke øvrige deler av tiltaket.

SFIN

Statsforvalteren mener det ikke er egnet å diskutere flere alternativer i møtet. Endringer av prosjektet må kvalitetssikres og man må få oversikt over de reelle konsekvensene. Statsforvalteren presiserer også at det bare er alternativ 2 som var sendt på andre gangs høring, og som de fremmet innsigelse til. Statsforvalteren har ikke med det tatt stilling til om alternativ 1 er en bedre løsning, men alle innsigelser etter første gangs høring knytta til alternativ 1 er løst.

Mekler oppsummerer

Det konstateres at man ikke kommer i mål om bruløsningen. Man er ved veis ende for det man kan løse i dette møtet. Mekler opplever at det er ønskelig fra kommunene og fylkeskommunen å få løftet saken til KDD.

Mekler gjentar at ulike alternativer og varianter av alternativ 1 og 2 burde utredes nærmere. Statsforvalteren har plikt til å opplyse saken best mulig og skal også komme med sin tilrådning i oversendelsen. Det vil da være relevant å vite kostnadene av de mulige avbøtende tiltakene på

begge traséer. Mekler opplyser om at det vil bli sendt ut et brev, hvor det bes om partenes sluttinnlegg med supplerende opplysninger.

Mekler anerkjenner at det har vært en konstruktiv dialog og at 2 av 4 innsigelser er løst. Det vil ikke være behov for et nytt meklingsmøte. Saken vil bli forberedt for oversendelse til departementet. Det må brukes litt tid i saksforberedelsen for at avgjørelsen i Oslo skal gå raskest mulig. Det har vært lagt ned et betydelig og godt planarbeid i mange år. Innlandet er nå tjent med at man kommer i mål og at det blir fattet en endelig beslutning om E6.

Konklusjon og videre oppfølging

1. Trafikksikkerhetsinspeksjon

- I møte den 17.04.2026 har Innlandet fylkeskommune og Nye Veier kommet til enighet om at Innlandet fylkeskommune trekker innsigelsen, under forutsetning av at Nye Veier gir et anleggsbidrag for trafikksikkerhetstiltak på fv. 213 knyttet til parsell 6 og 7 beskrevet i fagrapporten på 25 mill. + grunnerverv. Anleggsbidraget utbetales i 2026.

2. Gang- og sykkelforbindelse

- Det er enighet om å omformulere noe på rekkefølgebestemmelse 6.2.8, slik:
«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.»
- Meklingsprotokollen utfyller planen og legger som klart premiss at det ikke skal være full gang- og sykkelveg-standard, samt at partene skal dele på kostnadene, slik:
 - Strekningen fv. 2538 Kalrasten bussholdplass - Roterud bygges i samme standard som for fv. 2538 Roterud - Rogne.
 - Nye Veier planlegger og gjennomfører grunnerverv og er byggherre for arbeidet.
 - Strekningen ferdigstilles samtidig med gs-løsningen Roterud - Rogne, altså i 2030.
 - Kostnadene dekkes med følgende fordeling: Nye Veier kr. 25 mill., Innlandet fylkeskommune kr. 23 mill., Gjøvik kommune kr. 12 mill. Eventuell kostnadsøkning dekkes av Nye Veier og fylkeskommunen.»
 - Det ovenstående er en minnelig løsning for denne konkrete plansaken, og gir ikke uttrykk for noen generell praksis fra Statens vegvesen/Nye Veier sin side.

3. og 4. Plassering av ny Mjøsbru

- Partene har ikke løst innsigelsene knyttet til bruløsningen. Det er enighet om at saken er drøftet så langt det lar seg gjøre, og at saken nå må til KDD for avgjørelse.
- Partene vil bidra med å supplere utredninger og argumentasjon slik at Statsforvalterens tilrådning og oversendelse til KDD blir best mulig opplyst.

Hamar 13. mai 2026

Sigurd Tremoen
assisterende statsforvalter

Håvard Haugnes
seniorrådgiver og meklingssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent