



Sak: Ringsaker - reguleringsplan - E6 Moelv - Roterud - 2019060936
Til: «Mottakernavn»
Kopi til:

Vår dato: 20.04.2026
Saksbehandler, innvalgstelefon
Gunhild Haugum, 62 55 11 91

Vår ref.: 2019/16310

Meklingsnotat - Reguleringsplan E6 Moelv - Roterud - Ringsaker og Gjøvik

Saksnr. reguleringsplan i Ringsaker: 2019/16310

Saksnr. reguleringsplan i Gjøvik: 2022/9823

Ringsaker:

Planutvalget har 25. mars, i sak PU-022/26, vedtatt å be om mekling om innsigelser knyttet til bronsealderrøyser (Innlandet fylkeskommune), utfylling i Mjøsa (Statsforvalteren) og rekkefølgebestemmelse knyttet til trafikk sikkerhetsinspeksjon (Innlandet fylkeskommune).

Gjøvik:

Kommunestyret har i sak 25/2026 vedtatt å be om mekling om innsigelser fra Innlandet fylkeskommune, Statsforvalteren i Innlandet og Statens vegvesen knyttet til rekkefølgebestemmelse for sikring av anlegg for gående og syklende langs fv. 2538 Kalrasten-Roterud.

1 Historikk

2007 – Kommunene varsler oppstart av kommunedelplan for strekningen
2012-2015 - Statens vegvesen utarbeider kommunedelplan for E6 Moelv – Roterud.
2014 - Det blir gjennomført mekling på grunn av uløst innsigelse fra Riksantikvaren. Etter mekling ble det utarbeidet et nytt planforslag der traseen ble justert mot sør.
2015 - Kommunene vedtar kommunedelplan for strekningen
2019 - Nye Veier varsler oppstart av reguleringsplan for strekningen Moelv – Roterud
2022 - Nytt varsel om oppstart
2023 – Utvidelse av planområdet

Første høring juni – september 2024

Reguleringsplan for ny E6 på strekningen mellom Moelv og Roterud blir lagt ut til høring i juni 2024. Det er utarbeidet to planalternativ for strekningen, med to alternativ for kryssing av Mjøsa med ny bru. Ingen av kryssingsalternativene er i tråd med vedtatt kommunedelplan. Begge alternativ ble vedtatt lagt ut til høring av kommunene.

For å se plankartene gå inn på Nye Veiers kartløsning for E6 Moelv - Roterud til høring: [E6 Moelv-Roterud kartinnsyn](#) (Plankartene er ikke tilgjengelig i Innlandsgis).

Planforslagene (begge alternativ) ble møtt med en rekke innsigelser, fra Statsforvalteren, Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune.



Våre innsigelser oppsummert:

- Samordna areal- og transportplanlegging generelt, og manglende tilrettelegging for kollektivløsning ved Mjøsbrua og manglende vurdering av mulighet for forlenget kulvert i Moelv i alternativ 1.
- Vannforvaltning/naturmangfold - Valg av løsning for ilandføring av bru på Moelvsida, med utfylling i Mjøsa (alternativ 2). Her må det utredes alternative løsninger som har mindre negative konsekvenser.
- Naturmangfold - Mangelfull utredning av totalvirkning for naturmangfold i Mjøsa, og skjerming av støy i verneområde.
- Jordvern - Beslag av dyrka jord er økt betydelig fra kommunedelplanen, og vurdering av løsninger for redusert beslag er ikke tilstrekkelig.
- Samfunnssikkerhet – Mangelfull ROS-analyse og manglende sikring mot flom.
- Friluftsliv – Mangelfull sikring av friluftshensyn langs Mjøsa.
- Landskap – Hensyn til estetikk og landskap er ikke sikret i planbestemmelsene.
- Støy - grenseverdier for støy for uteoppholdsareal og friluftsområder overskrides uten at tilstrekkelig avbøtende tiltak er sikret i planforslaget.
- Klimagassutslipp – lavutslippsløsninger er ikke sikret i planbestemmelsene.

Vår uttalelse til første høring (felles for begge kommuner):

https://eleweb1.sf.statsforvalteren.no/ElementsSFIN/rm/SFIN_PROD/#nav=/locator/registryEntries/432919

Dialog og prosess etter første høring

Vår og sommer 2025 ble det gjennomført dialogmøter mellom Nye Veier og statlige og regionale etater. I møtene ble kunnskapsgrunnlaget og valg av løsninger diskutert med tanke på å løse innsigelsene til planforslagene.

Planendringer og justeringer, og oppdatering av kunnskapsgrunnlaget ble oversendt fra Nye Veier til regionale og statlige myndigheter til avklaring i løpet av høsten 2025.

I desember 2025 gjør kommunestyrene i Gjøvik og Ringsaker prinsippvedtak der **de anbefaler at alternativ 2 (sørlig brualternativ) utredes videre og at kun dette planalternativet legges fram for sluttbehandling.**

Andre høring januar – februar 2026

Reguleringsplan for E6 Moelv – Roterud blir lagt ut til ny begrenset høring i januar 2026 (26. januar til 16. februar). Kun alternativ 2 (sørlig trase) legges ut til ny høring.

Planforslaget blir møtt med innsigelser fra Statsforvalteren, Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen (på vegne av Nye Veier).

Våre innsigelser oppsummert:

Våre innsigelser er knyttet til manglende oppfølging av innsigelser fra første høring. Flere av de løsningene som det var enighet om i dialogmøter vår/sommer 2025 er ikke innarbeidet i planforslaget til ny høring. Dette omfatter hensyn til gange/sykkel, støy, landskapshensyn, flomsikring og ROS.

I tillegg fremmes det innsigelse til endringer i planbestemmelsene om kantvegetasjon langs vassdrag. Vår innsigelse knyttet til utfylling i Mjøsa ved Moelv er uendret.



Innsigelser fra første høring som nå er løst omfatter blant annet: Forlengelse av Moelvtunellen, kollektivløsninger, jordvern, naturmangfold (med unntak av utfylling i Mjøsa og støybestemmelser nær verneområde), støy i friluftsområder, klimagassutslipp.

Vår uttalelse til andre høring for den delen av reguleringsplanen som ligger i Ringsaker:
https://eleweb1.sf.statsforvalteren.no/ElementsSFIN/rm/SFIN_PROD/#nav=/locator/registryEntries/53093

Vår uttalelse til andre høring for den delen av reguleringsplanen som ligger i Gjøvik:
https://eleweb1.sf.statsforvalteren.no/ElementsSFIN/rm/SFIN_PROD/#nav=/locator/registryEntries/536303

Dialog etter andre høring

Det er gjennomført dialogmøter etter andre høring av reguleringsplanen.

24. februar – gjennomgang av innsigelser knyttet til reguleringsplan i Ringsaker

Innsigelser fra Statsforvalteren som ble avklart/løst i møtet:

- Tilrettelegging for gange og sykkel på dagens Mjøsbru
- Støy på uteoppholdsareal og i anleggsperiode
- Krav i planbestemmelsene til kantvegetasjon langs bekker og vassdrag
- Krav i planbestemmelsene til landskapsutforming
- Krav i planbestemmelsene til etablering av Kastbakkvegen på flomsikkert nivå, og oppdatering av ROS

Formell avklaring i brev datert 5. mars 2026:

https://eleweb1.sf.statsforvalteren.no/ElementsSFIN/rm/SFIN_PROD/#nav=/locator/registryEntries/5359870

4. mars – gjennomgang av innsigelser knyttet til reguleringsplan i Gjøvik

Innsigelser fra Statsforvalteren som ble avklart/løst i møtet:

- Tilrettelegging for gange og sykkel på dagens Mjøsbru
- Tilrettelegging for gange og sykkel på Eiksrudvegen
- Friluftsliv og støyskjerming ved Svennesvollene
- Støy på uteoppholdsareal og i anleggsperiode
- Krav i planbestemmelsene til kantvegetasjon langs bekker og vassdrag
- Krav i planbestemmelsene til landskapsutforming
- Oppdatering av ROS

Formell avklaring i brev datert 9. mars 2026:

https://eleweb1.sf.statsforvalteren.no/ElementsSFIN/rm/SFIN_PROD/#nav=/locator/registryEntries/5361562

Møte 10. april – om innsigelser knyttet til rekkefølgekrav til etablering av gang- og sykkelvei fra Kalrasten til Roterud

Det ble ikke oppnådd enighet om løsning.



2 Gjenstående innsigelser til alternativ 2 etter gjennomførte dialogmøter

Under følger en gjennomgang av innsigelser som ikke er løst.

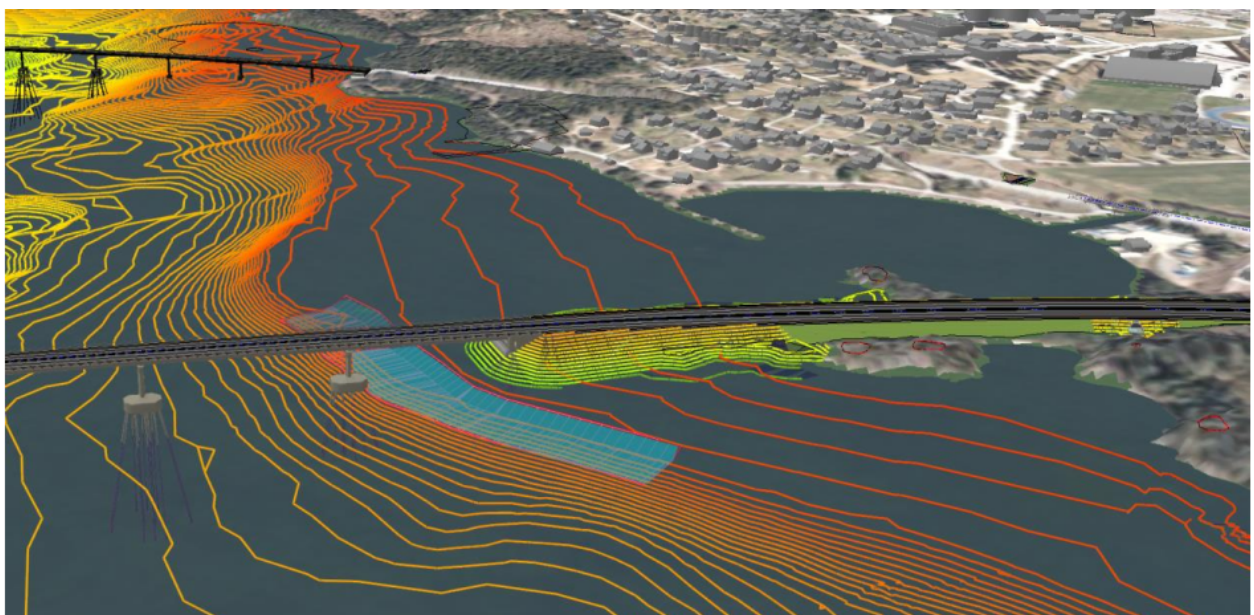
2.1 Utfylling i Mjøsa (Innsigelse fra Statsforvalteren)

Vår innsigelse gjelder valg av løsning for ny Mjøsbru i alternativ 2. Nye Veier foreslår at ny E6 føres ut på en ca. 200 meter lang utfylling i Mjøsa i Moelv, før ny vei går på bru over til Skulhusodden i Gjøvik.

Illustrasjoner fra Nye Veier:



Figur 3-1. Illustrasjon av planforslaget – alternativ 2. Kilde: COWI



Figur 4-5: Planforslag for tilløpsfylling inklusivt vurdert avlastningstiltak (i blått) for marbakken. Kilde: COWI

Utfylling skal skje i det store gruntområdet nord og sør for Brennerivika rundt Moelvas utløp. Estimert på mudring og masseutskifting er 50 000 m³, og på utfylling 70 000 m³. Lengde fylling er 220 meter, høyde fylling er ca. 14 meter og den dekker 12 200 m². I tillegg kommer motfylling fra marbakken og ca. 100 meter ut i Mjøsa. Det er påregnelig med vedlikeholdsmudring (ukjent omfang) i hele bruas levetid.

Kort utdrag av våre vurderinger til første høring:



I konsekvensutredningen er naturmangfold i det aktuelle området for utfylling vurdert til *svært stor og stor verdi*. Konsekvensen av tiltaket er vurdert til (- -) *betydelig miljøskade for delområdet*. Elvedeltaet er en rødlistet naturtype (VU).

Området utmerker seg ved gjennomført el-fiske med flest antall fiskearter og de største andelene av totalfangsten i hele planområdet. Området blir beskrevet som relativt stort og sammenhengende, og regionalt viktig som vandringskorridor og gyte- og oppvekstområder for fisk. Fyllingen vil gjøre et stort direkte arealbeslag i grunne, vegetasjonsrike områder som er viktige nærings- og gyteområder for fisk, og splitte opp et økologisk viktig funksjonsområde. Tilløpsfyllingen medfører også at deler av kanalene på Moelvas elvevifte avskjæres. Masseutskiftning og utfylling av denne størrelsesordenen vil også kunne føre til vesentlig forurensing gjennom bl.a. spredning av partikler og potensielt forurensete sedimenter, samt utfordrende massehåndtering.

I vår innsigelse la vi vekt på den samla belastningen på Mjøsa sine gruntområder. Vår innsigelse var også begrunnet i mangelfullt kunnskapsgrunnlag knyttet til blant annet virkninger for fisk, gytevandring for storørret, og behov for og konsekvenser av vedlikeholdsmudring. Vi etterlyste utredning av alternativ for ny bru uten lang fylling i Mjøsa.

Alternative løsninger:

Etter første høring utarbeidet Nye Veier en tilleggsutredning om utfyllingen i Mjøsa på Moelv-sida. Vår vurdering er at denne utredningen gir tilstrekkelig informasjon til at vår innsigelse til *kunnskapsgrunnlaget* er imøtekommet. Vi mener at det er vanskelig å kreve at det gjøres mer konkrete vurderinger, og at det derfor vil være usikkerhet knyttet til virkninger av tiltaket. Dette tilsier at føre-var prinsippet skal legges til grunn

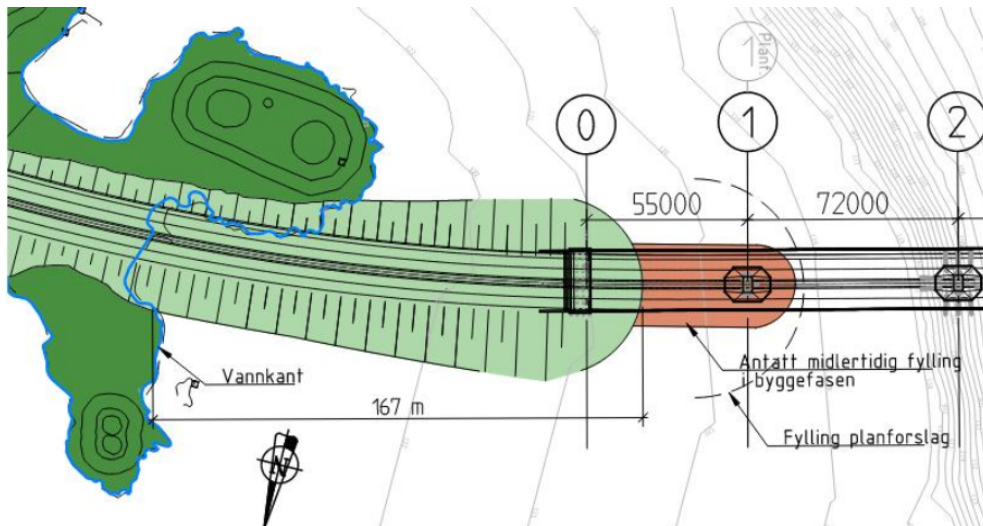
Nye Veier har vurdert to alternative løsninger der utfylling i Mjøsa erstattes med forlengelse av bru med 55 og 90 meter.

Nye Veiers anslag på økte kostnader knyttet til forlenget bru er gjort med utgangspunkt i byggherrekostnad med lengre bru. Det er ikke gjort vurderinger av (redusert) kostnader knyttet til kortere utfylling eller endringer i behov for vedlikeholdsmudring, og hvordan dette innvirker på totalkostnaden.

Alt. 2A – 55 meter forlengelse av brua

Brua forlenges med ett bruspen, og veigeometri kan opprettholdes. Gjennomføring forutsetter en midlertidig utfylling, det er for grunt til å bygge fra lekter. Alternativet gir 8100 m² permanent utfylling og ca. 1400 m² midlertidig fylling.

Kostnadsøkning for 55 meter lengre brua er estimert til omtrent 110 millioner kroner (byggherrekostnad).

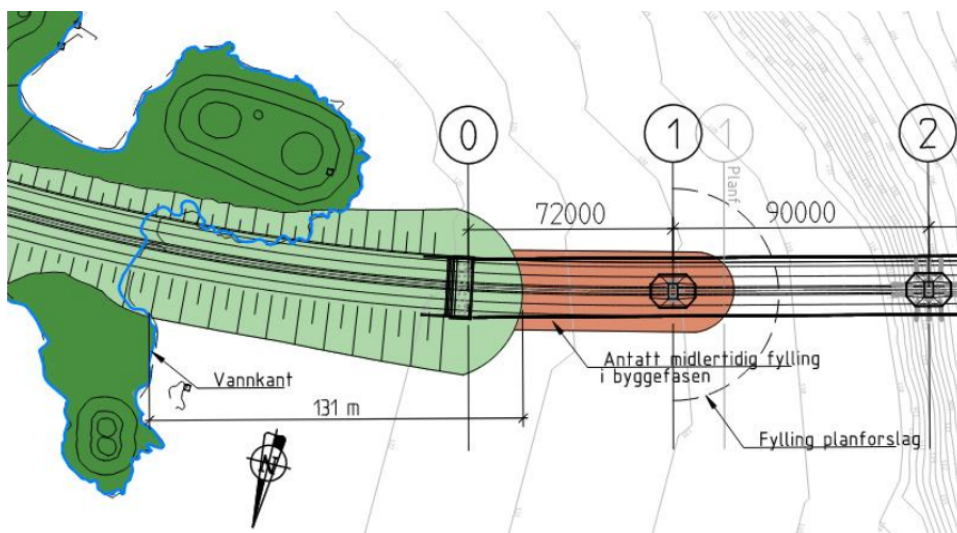


III: Alternativ 2A

Alt. 2B - 90 meter forlengelse av brua

Det vurderes som teknisk gjennomførbart å forlenge brukonstruksjonen inntil 90 meter uten at det medfører omfattende endringer av brukonsept og løsninger. Dette vil medføre en heving av E6 på ca. 1 meter, og horisontal utvidelse av bunn fylling på land med ca. 1 meter. Gjennomføring forutsetter en midlertidig utfylling, da det er for grunt til å bygge fra lekter. Alternativ 2B medfører ca. 6100 m² permanent utfylling og ca. 2000 m² midlertidig fylling.

Kostnadsøkning for 90 meter lengre brua er estimert til omtrent 150 millioner kroner (byggerrekostnad).



III: Alt. 2B

Nye Veiers sammenligning av bru-alternativene:



	Redusert areal av fylling	Midlertidig fylling	Kostandsendring	Rangering av Naturmangfold og miljøskade	Klimagass Tot. CO ₂ ekv.
Alternativ 2 / Planforslaget	(12200 m ²)			3	58 719
Alternativ 2A / 55 m lengre bru	- 4100 m ²	+1400 m ²	+110 mill	2	60 089 (+2,57 %)
Alternativ 2B / 90 m lengre bru	- 6100 m ²	+2000 m ²	+150 mill	1	62 354 (+4,25 %)

OBS: Beregning av klimagassutslipp gjelder kun for selve Mjøsbrua, ikke for tiltak på land.

Lenke til Nye Veiers tilleggsutredning om utfylling i Mjøsa (se vedlegg *Innsigelse til utfylling ved Moelv for alternativ 2*):

https://eleweb1.sf.statsforvalteren.no/ElementsSFIN/rm/SFIN_PROD/#nav=/locator/registryEntries/491366/view/documents/1051272

Alternativ uten fylling

Nye Veier har tidlig i prosjektet sett på muligheten for å bygge alternativ 2 på bru, helt inn på land (uten fylling). Dersom det bygges bru helt inn til land må indre del bygges med kurve. Nye Veier har konkludert med at det vil være så kostnadsdrivende at alternativ 2, uten fylling, ikke anses som gjennomførbart. Løsning med lang bru, uten fylling, ble silt ut i tidlig fase og har ikke vært hørt.

Vår vurdering av alternative løsninger

Statsforvalteren har ment at alternativ 2 uten utfylling i Mjøsa er det eneste som ikke setter nasjonale naturmangfold-hensyn til side.

Alternativ 2 med kortere fylling vil trolig være en bedre løsning for naturmangfold, men samtidig er det fortsatt stor usikkerhet knyttet til virkningene av tiltaket. De utredninger som Nye Veier har gjennomført har ikke gitt grunnlag for å kunne konkludere om virkninger av kort fylling.

Det er også stor usikkerhet knyttet til behov for, og virkninger av vedlikeholdsmudring, og i hvor stor grad dette påvirkes av kort eller lang fylling.

Hvilke virkninger vil alternativ med forlenget bru ha for gravfeltet?

Det har ikke vært formell dialog med fylkeskommunen om eventuelle avbøtende tiltak for naturmangfold og gravfelt vil være sammenfallende eller ikke.

2.2 Gravfelt i Moelv (Innlandet fylkeskommune)

Fylkesutvalget fremmet innsigelse til brutraséalternativ 2 (sørlig alternativ) med begrunnelse i at det vil virke ødeleggende/sterkt forringende på et sjeldent gravfelt med nasjonal verdi.

Til andre høring gjorde fylkesutvalget følgende vedtak (sak 23/26, 3. mars 2026):

Fylkesutvalget opprettholder innsigelse til brutraséalternativ 2, det sørlige alternativet. Dessverre er strukturen i slike saker at det regionale folkevalgte nivået her risikerer å bli administrativt tilsidesatt grunnet kulturminnelovgivningen. Fylkesutvalget ønsker at slike store samfunnsnyttige saker avgjøres i et



politisk spor. Derfor opprettholder vi innsigelsene. Dette vil da sikre at saken i seg selv går til departementet, og ikke riksantikvar.

Kulturhistorisk museum (KHM) har gitt sin faglige tilråding i brev datert 9. april 2026. Gravfeltene id 10113, 10114, 39509, 49552 og 59150 og bosetningsområde id 298845 i Brennerivika, Ringsaker danner ett kulturmiljø, med få paralleller i Norge og har svært høy bevarings-, formidlings- og opplevelsesverdi. Det sørlige veialternativet (alternativ 2) vil innebære store fysiske inngrep samt en utilbørlig skjemming av delene av kulturmiljøet som forslås bevart. Planforslaget vil derfor innebære tap av kulturarv av stor nasjonal betydning.

Som en følge av dette anbefaler Kulturhistorisk museum at Innlandet fylkeskommune opprettholder sin innsigelse knyttet til de negative konsekvensene alternativ 2 vil få for kulturmiljøet i Brennerivika. **Kulturhistorisk museum anbefaler ikke at det gis dispensjon for denne utilbørlige skjemmingen gjennom en reguleringsplan.**

Lenke til faglig tilråding:

https://eleweb1.sf.statsforvalteren.no/ElementsSFIN/rm/SFIN_PROD/#nav=/locator/registryEntries/571145

Om saksgang knyttet til kulturminnelov og plan:

Fra fylkeskommunen, epost 4. mars 2026:

Fylkeskommunen har vurdert at utbygging etter alternativ 2 vil kreve en dispensasjon etter kulturminnelovens §8 fjerde ledd. Fylkeskommunen har ikke myndighet til å gi en slik dispensasjon. Etter gjennomført mekling vil planen oversendes til Kommunal- og distriktsdepartementet. Dersom departementet finner at reguleringsplanen kan godkjennes til tross for konflikt med kulturminne, må en dispensasjonssak oversendes fylkeskommunen/Riksantikvaren. Fylkeskommunen og ev. Riksantikvaren avgjør på hvilke vilkår inngrep kan tillates.

Fra Riksantikvarens nettside:

Et reguleringsplanvedtak der kulturminneforvaltningen er hørt på riktig måte, er å betrakte som et dispensasjonsvedtak etter kulturminneloven.

Dette innebærer at kulturminneforvaltningen skal uttale seg til alle reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven der et tiltak etter planen kan virke inn på et automatisk fredet kulturminne på en måte som nevnt i kulturminneloven § 3 første ledd. Dersom det gis tillatelse til å gjennomføre tiltaket, kan fylkeskommunen/Sametinget stille vilkår, som for eksempel arkeologisk utgravning, overvåking eller særskilte vernetiltak. Slike saker håndteres etter kulturminneloven § 8 fjerde ledd.

Dispensasjon gjennom arealplan skjer gjennom en samordning mellom plan- og bygningsloven og kulturminneloven. Juridisk sett er det kommunens planvedtak som hjemler selve tillatelsen til tiltaket.

Sjekk mot praksis om innsigelser og dispensasjoner etter naturmangfoldloven:

T-2/16 pkt. 3.8 sier at: Statsforvalteren kan ikke i mekling frafalle innsigelsen før det eventuelt er gitt dispensasjon fra verneforskriften etter disse alternativene, og vedtaket er endelig.

Samme presisering er ikke tatt inn i pkt. 3.10 om kulturminner og kulturmiljøer.

Alternative løsninger:

Nye Veier har ikke gjort nye vurderinger av alternativer eller avbøtende tiltak for planalternativ 2.

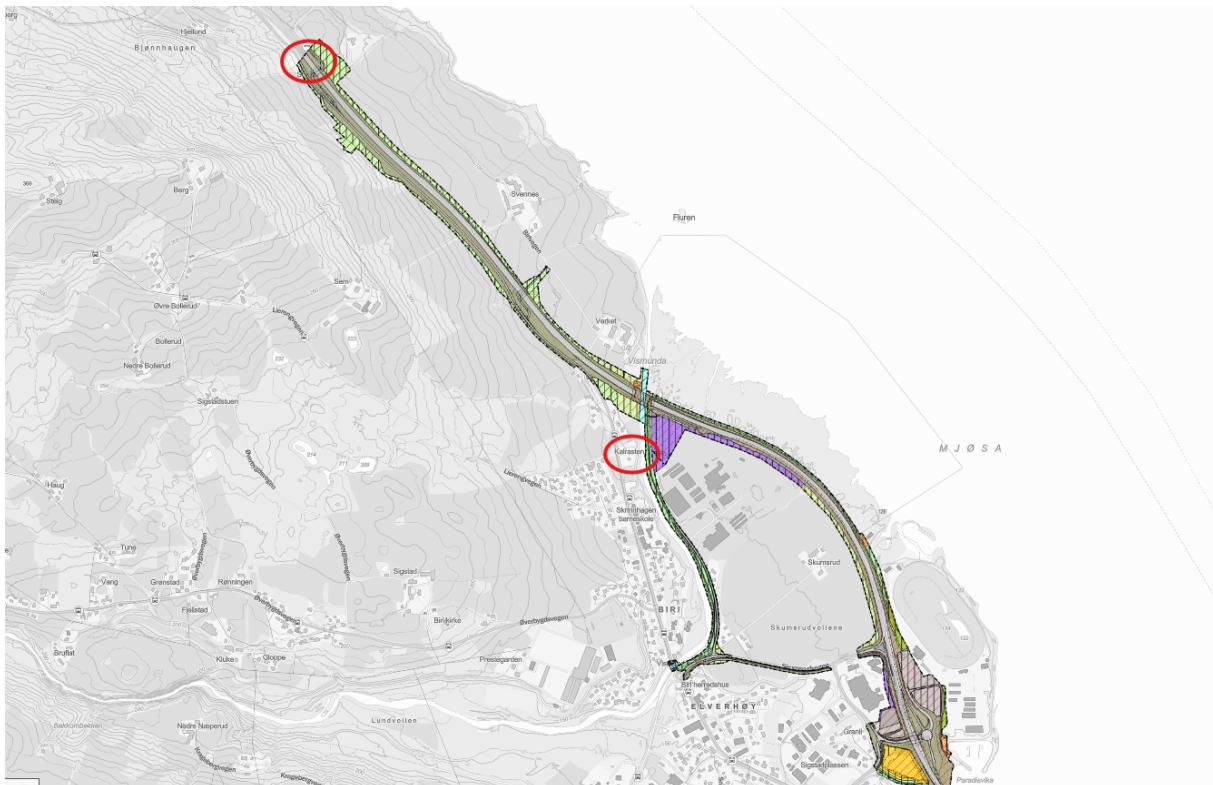


Fylkeskommunen peker på alternativ 1 som reelt alternativ.

2.3 Rekkefølgekrav om gang/sykkel fra Kalrasten (Biri) til Roterud

Gjøvik kommune har stilt krav om at følgende rekkefølgekrav innarbeides under bestemmelse § 6.2.4:

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



III: Kalrasten ligger nord for Biri sentrum, Roterud er endepunkt for denne parsellen av E6.

Fylkeskommunen fremmet innsigelse til første høring på grunn av manglende sikring av gang- og sykkelvei langs fv. 2538 mellom Kalrasten og Roterud (sak 119/24). Til andre høring opprettholdes denne innsigelsen dersom kommunens rekkefølgekrav ikke innarbeides i endelig reguleringsplan.

Statens vegvesen har på vegne av Nye Veier fremmet innsigelse til rekkefølgekrav § 6.2.4 Gang og sykkelveg. Statens vegvesen mener at Gjøvik kommune sitt forslag til rekkefølgekrav § 6.2.4 om gang- og sykkelveg langs fv. 2538 mangler rettslig grunnlag fordi vilkårene i plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10 ikke er oppfylt.

Innsigelsen er begrunnet med at trafikkberegningene for E6 Moelv-Roterud viser at utbygging av ny E6 ikke vil føre til vesentlig økt trafikk og ikke utløser behov for infrastrukturtiltak som gangs- sykkelanlegg langs fv. 2538. Statens vegvesen mener at vilkårene i pbl. § 12-7 nr. 10 ikke er oppfylt. Rekkefølgekravet ligger etter deres vurdering ikke innenfor plan- og bygningslovens rammer. I tillegg fører kravet til usikkerhet rundt kostnader og framdrift, og dermed samfunnsøkonomi for veiutbygger iht. føringer rundt prosjektgjennomføring i NTP.



Statsforvalteren har forutsatt at rekkefølgekrav er tatt inn i vår uttalelse til andre høring.

Kommuneadvokaten i Gjøvik har gjort en konkret vurdering knyttet til den juridiske gyldigheten av rekkefølgekravet, og om innsigelsen er fremsatt for sent:

https://eleweb1.sf.statsforvalteren.no/ElementsSFIN/rm/SFIN_PROD/#nav=/locator/registryEntries/570535

Statens vegvesen og Nye Veier har oversendt sin tilbakemelding på Gjøviks vurderinger, og opprettholder sitt krav:

https://eleweb1.sf.statsforvalteren.no/ElementsSFIN/rm/SFIN_PROD/#nav=/locator/registryEntries/571166

Bompengeperiode for strekningen er 15 år jf. [Prop. 119 S \(2018–2019\) - regjeringen.no](http://prop.119.s(2018-2019)-regjeringen.no).

Løsningsforslag:

Gjøvik kommune har vedtatt oppstart av planarbeid for en reguleringsplan for gang- og sykkelløsning på fv. 2538. Planområdet strekker seg fra Kalrasten til Rogne i nord. Planarbeidet ble presentert i regionalt planforum 27. januar 2026.



Bakgrunnen for planarbeidet er rekkefølgekrav fastsatt gjennom reguleringsplanen for E6 Storhove-Roterud:

6.1.7 Trafikksikkerhetstiltak på fv.2538

Før ny E6 tas i bruk skal helhetlig anlegg for gående og syklende være etablert fra ny avkjøring til Furuodden camping til Roterud. I samarbeid med vegeier skal planlegging og prosjektering angi standard for anlegget.

Fra oppstartsvarsel for regulering for gang-/sykkelvei: Enighet mellom Innlandet fylkeskommune, Gjøvik kommune og Nye Veier om fordeling av kostnadsramme er styrende for standard/løsninger. Under forutsetning av samme kostnadsfordeling mellom partene som for Rogne- Roterud foreslår Nye Veier å ta strekningen Roterud – Kalrasten (Biri) med i oppstartvarslet.

Hverken Innlandet fylkeskommunen eller Gjøvik kommune har akseptert denne kostnadsfordelingen, men mener at denne delstrekningen skal finansieres gjennom E6-prosjekt.

2.4 Rekkefølgekrav trafikksikkerhetsinspeksjon fv 213 (Innlandet fylkeskommune)

Fylkesutvalget frafalt i møte 3. mars sin innsigelse til mangelfull vurdering av trafikale virkninger for fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer under forutsetning av at det inntas en rekkefølgebestemmelse som sikrer gjennomføring av nødvendige trafikksikkerhetstiltak på strekningen:



Før anleggsarbeidet for ny E6 (Moelv - Roterud) starter, skal det være gjennomført en trafiksikkerhetsinspeksjon på parsell 6 og 7, jf. Fagrapport Trafiksikkerhetsvurdering fv. 213, datert 21.10.2025. Nødvendige tiltak som avdekkes i trafiksikkerhetsinspeksjonen og som gjelder manglende oppfyllelse av vegnormalkrav skal være gjennomført, slik at strekningene framstår med god trafiksikkerhet før anleggsarbeidene på E6 Moelv-Roterud starter.

Planutvalget i Ringsaker har i sitt vedtak 25. mars bedt om mekling om dette rekkefølgekravet.

Løsningsforslag:

Fylkeskommunens forventning til fv. 213 har vært at Nye Veier får utført en trafiksikkerhetsinspeksjon (detaljert kartlegging) av strekningen. Dette har Nye Veier nå fått utført, jf. vedlagt rapport som ble oversendt til fylkeskommunen denne uka.

I et møte mellom fylkeskommunen og Nye Veier forrige tirsdag kom det opp et forslag fra Nye Veier om å gi et anleggsbidrag til IFK. Det er avtalt at fylkeskommunen skal vurdere forslaget og ta kontakt med Nye Veier mot slutten av uka.

Dersom partene ikke kommer til enighet, vil innsigelsen bli en del av meklingen. Per nå har vi ikke fått tilbakemelding.

3 Status for alternativ 1

Det er foreslått flere endringer i alternativ 1 etter første høring, og etter dialog mellom Nye Veier og regionale og statlige etater. På bakgrunn av prinsippvedtak i begge kommuner i desember 2025 om at kun alternativ 2 skal legges til grunn for videre planlegging, er alternativ 1 ikke oppdatert/justert men videreført som forslag til første høring.

Status innsigelser til alternativ 1 fra første høring:

Dersom endringer av planbestemmelsene til alternativ 2 også gjøres gjeldende for alternativ 1, vil dette løse våre innsigelser knyttet til gang/sykkel, støy, naturmangfold (barriereeffekt, støyskjerming naturreservat), utfylling og utforming av strandsone, jordvern, klimagass, landskapsvirkning m.m. som er uavhengige av valg av alternativ.

Kulvert i Moelv - I henhold til planbeskrivelsen til andre høring er det besluttet å forlenge kulvert i Moelv fra 40 til 200 meter. Dette er nærmere beskrevet i Tilleggsnotat Moelvtunellen. Forlengelse av kulverten vil løse innsigelse fra Statsforvalteren og Innlandet fylkeskommune.

Samfunnssikkerhet og hensyn til Mjøssykehus – Krav til flomsikker Kastbakkvei må også tas inn i bestemmelser til alternativ 1.

4 Generelt om Nye Veiers anbefaling

Begrunnelsen for Nye Veiers anbefaling av alternativ 2 er at dette planalternativet kommer best ut (minst negativ) på netto nytte pr. budsjettkrone.

Tabellen under er Nye Veiers sammenstilling av prissatte konsekvenser. Denne viser at *trafikanntytte* (reduisert reisetid) er den faktoren som har mest innvirkning på rangeringen mellom alternativene. Investeringskostnader er lavere for alternativ 1.



Nyttekostnadsberegninger er gjort i EFFEKT (standard beregning av prissatte konsekvenser, SINTEF/SVV/Vegdir.). Trafikantnytte beregnes med utgangspunkt i regional transportmodell, med trafikkberegning for 2030 og 2060. Levetid er satt til 75 år.

Oppsummering reduksjon reisetid fra Fagrapport prissatte konsekvenser for E6 Moelv – Roterud: For trafikk fra Moelv til Biri (E6 nord) er alternativ 1 ca. 20 sekunder raskere enn alternativ 2. For trafikk fra Moelv til Gjøvik (rv. 4) er alternativ 2 ca. 1 minutt og 10 sekunder raskere enn alternativ 1. Alternativ 2 er også raskere enn alternativ 1 mellom Gjøvik og Biri som følge av at en større del av dagens rv. 4 er utbygd med fire felt og fartsgrense 100 km/t. Totalt sett har alternativ 2 lavest reisetid for de største trafikkstrømmene i analyseområdet, noe som medfører høyest trafikantnytte.

Tabell 8-1: Sammenstilling av prissatte konsekvenser. Beløp i 1000-kr, prisnivå 2023 Analyseperiode 40 år (2028-2067) og levetid 75 år.

Nyttekostnadsanalyse	KDP	Alternativ 1	Alternativ 2
Trafikanter og transportbrukere			
Trafikantnytte	3 972 717	3 346 154	4 128 712
Helsevirkninger for GS-trafikk	85 585	69 226	47 292
SUM	4 058 303	3 415 380	4 176 004
Operatører			
Kostnader	164	684	684
Inntekter	-29 046	-37 548	- 44 074
Overføringer	28 882	36 864	43 390
SUM	0	0	0
Det offentlige			
Investeringer	-8 642 876	-5 565 763	-5 848 767
Drift og vedlikehold	-289 277	-251 816	- 233 673
Overføringer	-28 882	-36 864	- 43 390
Skatte- og avgiftsinntekter	141 879	129 782	145 224
SUM	-8 819 155	-5 724 660	-5 980 606
Samfunnet for øvrig			
Ulykker	284 582	285 407	273 353
Klimagassutslipp	-86 489	-94 353	- 95 571
Andre miljøkostnader	-163 775	-17 564	- 5 601
Restverdi	1 486 575	1 289 574	1 595 050
Skattekostnad	-1 763 832	-1 144 932	-1 196 122
SUM	-242 939	318 132	571 109
Netto nytte	-5 003 792	-1 991 148	-1 233 494
Netto nytte pr budsjettkrone	-0,57	-0,35	-0,21

Tabell 8-4: Sammenstilling av de prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

		0	KDP	Alternativ 1	Alternativ 2
Netto nytte (prissatte)	Netto nytte	0	-5 003 792	-1 991 148	-1 233 494
	Netto nytte pr. budsjettkrone, NNB	0	-0,57	-0,35	-0,21
	NNB, rangering	1	4	3	2
Ikke-prissatte	Ikke-prissatte konsekvenser	0	Stor negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
	Ikke-prissatte konsekvenser, rangering	1	4	2	3
	Rangering	1	4	3	2



Endringer i forhold til trase for kryssing av Mjøsa som ble vedtatt i kommunedelplanen

I bompengeproposisjonen fra 2019 ble det forutsatt at dagens Mjøsbru ikke skal rives. Dette var da i strid med vedtatt kommunedelplan.

En regulering av ny E6 i tråd med kommunedelplanen (med riving av dagens Mjøsbru og 6 felts ny bru) er tatt inn som alternativ i konsekvensutredningen. Dette alternativet rangeres lavere enn alternativ 1 og 2. Et alternativ med ny E6 i trase fra kommunedelplanen, uten riving av dagens Mjøsbru, er ikke utredet.

Redusert hastighet på strekningen fra 110 til 100 km/t er akseptert, noe som gir mer fleksibelt linjevalg, og dermed mulighet til å redusere virkninger for jordvern, naturmangfold, vassdrag m.m.

Nye Veier mener at ny E6 i trase vedtatt i kommunedelplanen ikke er byggbart. Ved valg av alternativ 2 er det lagt vekt på økonomisk gjennomførbarhet og anleggsgjennomføring. Redusert lengde på bru og å plassere ny bru der dybde til bunn er lavest mulig er utslagsgivende for valg av trase. Alternativ 2 er lagt på det grunneste partiet i søndre korridor. Ilandføring på Skulhusodden i vest gjør det mulig å plassere kryss på land og unngå utfylling i Mjøsa.