



Nasjonal PlanID:
Ringsaker kommune: 2019060936
Gjøvik kommune: 05020437

Nye Veier AS | Kjøita 6
4630 Kristiansand
nyeveier.no

06.03 | 26

*Nye Veier AS: Plandokumenter den 6.mars 2026.
Gjøvik kommune: Saksfremlegg den 16. mars 2026 - inviterer ikke til høring.
Vi fant dokumentene i kommunens møteplan den 20. mars 2026.
Behandles i Utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester den 26. mars 2026*

Kommentar til endelig planforslag E6 Moelv-Roterud

Dokumentversjoner:

1. 2026-03-23 Dokument sendt høring i styret
2. 2026-03-24 Dokument sendt til Gjøvik kommune.

Innholdsfortegnelse

1.	PLANKART (JURIDISK DOKUMENT).....	3
2.	PLANBESTEMMELSER (JURIDISK DOKUMENT).....	3
3.	PLANBESKRIVELSE.....	4
4.	SAKSUTREDNINGEN	5
5.	OPPFØLGING AV POLITISKE VEDTAK.....	7
5.1	KOMMUNESTYRET DEN 18. DESEMBER 2025	7
5.2	UTVALG FOR SBT DEN 11. DESEMBER 2025.....	7
5.3	UTVALG FOR SBT DEN 12. JUNI 2024.....	8
5.4	KOMMUNESTYRET DEN 26. JANUAR 2023	9
6.	PLANLEGGING OG «SUNK COST».....	9
7.	AVSLUTNING	11

Forord

Viser til våre kommentarer og forslag i forbindelse med høring og offentlig ettersyn knyttet til den formelle plansaksbehandlingen;

- A. 1019-10-19 Innspill til Planprogram 2019
- B. 2022-11-18 Innspill til Planprogram 2022
- C. 2024-09-11 Kommentarer til reguleringsplan
- D. 2025-07-08 Brev til Gjøvik kommune vdr bolig- og næringsutvikling¹
- E. 2026-02-16 Kommentarer til revidert reguleringsplan.

Opprinnelig omfattet reguleringsplanen 71 dokumenter og ca 6 000 sider.

Etter to runder med høring og offentlig ettersyn omfatter reguleringsplanen 92 dokumenter og ca 7 000 sider.

Sitat fra saksfremlegget:

Reguleringsplan for E6 Moelv-Roterud er en stor og omfattende plansak, med mye grunnlagsdokumentasjon som dekker både konsekvensutredninger, andre utredninger og vurderinger av alternativer, temaplaner som skal følges opp i anleggsfasen og risiko- og sårbarhetsanalyse.

De juridisk bindende² plandokumentene er plankart og planbestemmelser. Sammen med planbeskrivelsen og saksutredningen er dette de viktigste dokumentene å sette seg inn i før vedtak.

Vi tar saksfremlegget (nesten) på ordet og konsentrerer oss om;

1. Plankart (juridisk dokument)
2. Planbestemmelser (juridisk dokument)
3. Planbeskrivelsen
4. Saksutredningen (vi er usikre på hva dette begrepet omfatter)
5. Oppfølging av politiske vedtak.
6. Planlegging og «sunk cost».

¹ Nevner dokument D (selv om det ikke er del av den formelle plansaksbehandlingen) fordi det er en utstrakt hånd for utvikling av Gjøvik kommune nær Mjøssykehuset – det er ikke besvart.

² Estetisk strategiplan er vel også juridisk bindende?

1. PLANKART (JURIDISK DOKUMENT)

Viser til tidligere kommentarer og forslag.

Gjentar, og beklager, at Smedmoen sør for Skulhuselva ikke er inkludert i planen – heller ikke midlertidig løsning; stenging av kryssene på Rv4³;

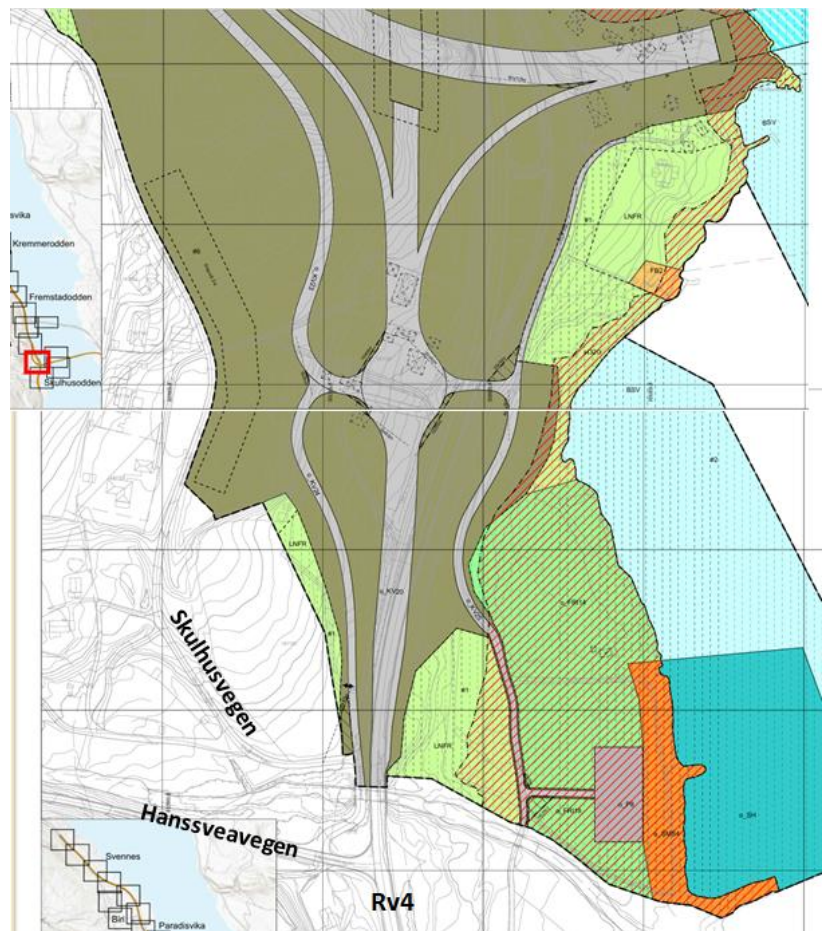
- Hanssveavegen
- Smedmovegen/-grenda/-bakken
- Smedmovika,

og overføring av denne trafikken til midlertidig rundkjøring sør for krysset mellom E6 og Rv4.

Gjentar vdr eiendommer i Skulhusvegen nr 18, 40, 42, 44 og 48:



Gjenværende 5 boliger langs Skulhusvegen foreslås beskyttet med støyvoll. 4 meter høy fra topp skrånings-utslag og 183 meter lang. Nr 48 kommer likevel i gul støysone. **Ingen** av dem er skjermet mot ikke-kvantifisert støy fra Rv4. Støysituasjonen for disse eiendommene er **uavklart** og hele situasjonen **uakseptabel**.



2. PLANBESTEMMELSER (JURIDISK DOKUMENT)

Viser til tidligere kommentarer og forslag.

³ To kryss nord for Skulhuselva er inkludert i planen.

Gjentar her § 2.1.1 (sitat): *Naturlik utforming skal legges til grunn for all terrengforming. Både det ferdige samferdselsanlegget, og arealer som har vært anleggsområder, skal så langt som mulig fremstå som en integrert del av landskapet når samferdselsanlegget er ferdigstilt.*

Kommentar: Å legge brulanding på Skulhusodden, og legge krysset mellom E6 og Rv4 i området Skulhus-Smedmoen er ikke NATURLIK utforming. Det er total rasering av naturen. Å legge alt dette ved siden av den eksisterende brua er en mer naturlig løsning. Vi ber om lovlighetskontroll av plan-/brualternativ 2.

Gjentar/presiserer her: § 3.1.8 (sitat): *Innenfor SMS kan det etableres båtslipp, landfeste for flytebrygger, vinterlagring av båter, forankring/landfeste for utriggere, og det kan bygges kai for atkomst til flytebrygger for båter. Innenfor området kan det etableres servicefunksjoner og bygg knyttet til småbåthavna. Bygg kan oppføres med maks 6 meter gesims.*

Kommentarer;

- Flytebrygger på Mjøsa, med is om vinteren og med 3,6 meter forskjell på høyeste og laveste regulerte vannstand, er håpløst. Det må bygges molo med fast brygge.
- Hvem skal bygge dette, og hvem skal stå for eierskap, drift og vedlikehold?

Gjentar her (mangler i planbestemmelsene): Krysset mellom E6 og Rv4 har i dag tilnærmet lik trafikk i alle retninger. Mjøssykehuset kommer i Moelv med 4 000 ansatte og stort opptaksområde sør og vest for Mjøsbrua. Samtidig legges sykehuset på Gjøvik legges ned og sykehuset på Lillehammer beholdes. Trafikken til/fra Rv4 ifm krysset vil vokse. Dersom Rv4 til Oslo bygges ut vil trafikken vokse MYE. Det foreslåtte krysset diskriminerer denne trafikken STERKT. Det må tas inn planbestemmelser som retter opp dette forholdet. Det vises for øvrig til politisk vedtak om LIKEVERDIG kryss.

3. PLANBESKRIVELSEN

Viser til tidligere kommentarer og forslag.

Generelt vil vi hevde at slik prosessen har vært burde hele reguleringsplanen være begrenset til alternativ 2. Ved å beholde alternativ 1 (uendret ift 2024-versjonen) øker volumet og forvirringen.

Gjentar her: § 9.1 (sitat): *Ny E6 vil gi mer forutsigbarhet for de reisende. Særlig vil dette gjelde helgetrafikken til og fra fjellet, men også på hverdager i rushtiden. Tiltaket vil føre til noe redusert reisetid mellom byene i regionen, noe som vil gi positive effekter. Det er små forskjeller på reisetid mellom de ulike alternativene. Lokalt er det særlig i Moelv at konsekvensene skiller seg noe mellom de ulike alternativene. Arealene som beslaglegges i alternativ 1 berører mer sentrale deler av Moelv. Oppsummert vil effektene for arbeidsmarked, næringsliv og bostedattraktivitet være begrenset. Økt trafikk og kortere reisetid mellom Gjøvik, Moelv, Hamar og Lillehammer vil kunne gi noe bedre grunnlag for næringslivsutvikling samt bidra til at arbeidsmarkedene i regionen blir mer knyttet sammen. Dette veiprosjektet vil trolig ikke ha stor effekt på bostedattraktiviteten isolert sett, men sammen med andre veiprosjekter i Innlandet kan det gjøre regionen mer attraktiv.*

Kommentarer:

- E6 er altså først og fremst en gjennomfartsveg – og forbindelsen til Europa – ref Vegdirektoratet. Ved å velge alternativ 2 fremfor alternativ 1 forlenges avstand/kjøretid på E6 med 0,5 km/18 sekunder. Dette inkluderer all trafikk nordfra til Moelv.
- Vi har foreslått å utnytte muligheter som byr seg knyttet til ny E6 og Mjøssykehuset. Viser til brev D under *forord* (brevet er ikke besvart av Gjøvik kommune).

4. SAKSUTREDNINGEN

Vi begrenser «saksutredningen» til saksfremlegget og (av kommunedirektøren) prioriterte vedlegg (plankart, planbestemmelser og planbeskrivelsen).

Dersom en vil se større på begrepet «saksutredningen» er det verdt å merke seg det Statsforvalteren i Innlandet skrev til Gjøvik kommune den 3. mars 2026 (et klipp fra brevet): Statsforvalteren tar kommunestyrets prinsippvedtak om at kun alternativ 2 skal legges ut til ny høring til etterretning. Samtidig mener vi at det er uheldig at det ikke foreligger et oppdatert planalternativ 1, som er justert i forhold til de løsninger som har vært gjenstand for dialog, og der Nye Veier har foreslått alternative løsninger. I en situasjon der det er flere gjenstående innsigelser knyttet til planalternativ 2, burde det samtidig også foreligge et justert alternativ 1.

Det er utfordrende at tilleggsutredninger ikke er tatt inn i de fagrapporter eller -utredninger de er knyttet til. Dette gjør plandokumentene uoversiktlig for høringsinstansene og andre berørte, og det vil også være utfordrende i en gjennomføringsfase å ha oversikt over alle vurderinger som er gjort, og hvilke vurderinger som ligger bak de konkrete kravene som stilles i planbestemmelsene.

Dersom en vil se «bredt og dypt» inn i «saksutredningen» vil en finne tilnærminger og beslutninger som etter vår oppfatning vil vise seg skjebnesvangre for fremdrift og kostnader i gjennomføringen av prosjektet. Vi vil kort berøre dette i pkt 6 Planlegging og «sunk cost» og i punkt 7 Avslutning.

Pkt 1.2.3: Før sommeren 2021 var det Sanda (ikke Møkkvika) som var brulandingssted i Ringsaker. Møkkvika dukket opp som landingssted fra 2022.

Pkt 1.5 om oppfølging av vedtak i SBT: Noen vedtakspunkter er behandlet her. Vi velger å ta for oss alle politiske vedtak i et eget hovedpunkt (nr 5).

Pkt 1.5: Prinsippvedtak om plan-/brualternativ ble tatt *utenfor den formelle plansaksbehandlingen*. Det krever en forklaring.

Pkt 1.7: Det er voldsom dokumentasjon av innsigelser og behandling av disse (13 sider)! Skulle ønske at også andre merknader og forslag også fikk litt oppmerksomhet.

Pkt 2: Mye bra her – kommenterer noen punkter under

Pkt 2.6 om Eriksrudvegen etc (sitat): *Kommunedirektøren mener det er svært uheldig at det ikke legges til rette for fremtidsrettet kobling ved Mjøsbrua i E6-planen, og opplever at Nye Veier AS skyver utfordringen til planen for rv. 4 – hvor det heller ikke vil bli løst. Dette har stor betydning for realisering av mulige næringsarealer og utvikling i området tett ved Mjøsbrua og fremtidig Mjøssykehus.*

Som følge av dette viser Nye Veier AS til at fylkesveg 2538 Eriksrudvegen vil få betydelig nedgang i trafikk, og i praksis kan fungere som veg for gående, syklende og saktegående trafikk mellom Mjøsbrua og Biri. Nye Veier AS foreslår å merke vegen med inntrukken skulder, skilte med gjennomkjøring forbudt, og anlegge en stopp/møteplass langs fylkesvegen. Med dette forslaget mener Nye Veier AS at de imøtekommer behovet for turveg som ligger som et premiss fra kommunedelplanen, og som Gjøvik kommune ba prosjektet om å jobbe videre med ved vedtak om 1. gangs høring og offentlig ettersyn.

Kommunedirektøren mener en slik løsning vil gjøre situasjonen for beboerne på Skulhus/Smedmoen og opp langs Hanssveavegen/Klundbyvegen enda mer avskåret fra naturlige målpunkt på Biri. Kommunedirektøren anbefaler derfor at Gjøvik kommune i vedtaket går mot Nye Veiers anbefaling om å skilte gjennomkjøring forbudt på fv. 2538 Eriksrudvegen.

Kommentar: Takk – dette er viktig!

Pkt 2.6 om tapte eiendommer: Takk! Endelig er Gjøvik kommune enig med oss; vi mister 31 eiendommer. Ringsaker mister ingen. Nå forteller et medlem hos oss at Eriksrudvegen 134, 136 og 138 også ryker pga støy. Da er vi oppe i 34 tapte eiendommer.

Pkt 2.6 om kryssløsning E6/Rv4 (sitat):

Kryssløsning mellom E6 x rv. 4 er en løsning basert på et kompromiss mellom planlegging for motorveghastighet, fremkommelighet og arealbeslag (jordvern og bolighensyn). De fleste trafikkstrømmer går forholdsvis direkte gjennom krysset, bortsett fra svingbevegelsen fra brua mot Gjøvik, hvor hastigheten må betydelig ned.

Kommunedirektøren mener hensynet til å unngå ytterligere arealbeslag er et viktig argument for å godta kryssløsningen slik den foreligger, selv om det er en ulempe at ikke trafikkstrømmer i alle retninger er helt likestilt.

./.
Kommentar: Her er vi uenig med kommunedirektøren. Viser til mange tidligere henvendelser om dette. Legger ved den siste her: «2025-03-24 Likeverdig kryss E6-Rv4 – brev til SBT». Se også våre kommentarer om dette over - under pkt 2 Planbestemmelser.

En løsning som vi foreslår i vedlegget, mener vi er;

- Likeverdig i forhold til trafikkvolumet i alle retninger.
- Likeverdig i forholdet mellom de store Mjøsbyene; Gjøvik, Hamar og Lillehammer.
- Robust i forhold til trafikkøkning øst-vest som følge av nedleggelse av sykehuset på Gjøvik, og etablering av Mjøspsykehuset i Moelv.
- Balansert i forholdet mellom stor verdiskapende hverdagstrafikk på Rv4 i forhold til stor helgetrafikk på E6.
- Trafikksikker.
- Fri for ny anleggsvirksomhet for å utbedre krysset noen år etter ferdigstilling.
- Billigere – i det lange løp.
- Mindre arealkrevende vestover – trolig mer arealkrevende sørover – det er til fordel for eiendommene vest for krysset.

Nye Veier AS har fått tillatelse til å senke hastigheten på E6 til 80 km/t, og nevner (når vi spør) at egentlig ville 50 km/t vært nok for trafikken i alle retninger i krysset; med andre ord hastigheten fra brua mot Gjøvik på 50 km/t (lavere for store kjøretøyer) vil være bra nok. Vi tar dette med 50 km/t med «en spiseskje salt». Men vi ser for oss en løsning for **Krysset i innlandet** som er likeverdig og der hastigheten i alle retninger er 70 km/t – kanskje 60 km/t. Det ville redusere arealbehovet og senke støyen.

Pkt 2.6 om tiltak kryss Hanssvea/Smedmoen (sitat): *Med bakgrunn i vedtakspunkt fra kommunen og merknad fra Statens vegvesen, samt flere private merknader, er det i planen til sluttbehandling innarbeidet løsninger som innebærer at fylkesvegen til Hanssvea og lokalvegen Smedmoen føres til ny rundkjøring på rv. 4 ved Skulhus. Slik kan to ulykkesutsatte vegkryss på rv. 4 stenges. Gjøvik kommune er svært tilfreds med denne løsningen, som nå er sikret etablert i planen.*

Kommentar: Helt enig med kommunedirektøren. Men krysset Rv4/Smedmovika må føyes til. Se for øvrig pkt 1 Plankart.

Pkt 2.6 om næring: Se vårt brev D under *forord* (brevet er ikke bevart av Gjøvik kommune).

Pkt 2.6 om Estetisk strategiplan: Viser til vår kommentar under pkt 2 Planbestemmelser: *Å legge brulanding på Skulhusodden, og legge krysset mellom E6 og Rv4 i området Skulhus-Smedmoen er total rasering av naturen. Føyer til at to bruer over Mjøsa, med 1 km avstand, ødelegger landskapsbildet. Og dessuten; i dokumentet om barriereeffekter skrives det kun om fugl og fisk – ikke om mennesker.*

5. OPPFØLGING AV POLITISKE VEDTAK

Det er naturlig å forfølge alle tidligere vedtak (som vi har fått med oss), og se om de er imøtekommet.

5.1 KOMMUNESTYRET DEN 18. DESEMBER 2025

Kommunestyret den 18. desember 2025, i forbindelse med prinsippvedtak om planalternativ 2 (sitat): *"KOM- 189/2025: Med bakgrunn i en samlet vurdering av de sammenstilte konsekvenser av de to alternative planforslagene, og vektning av deres samfunnsøkonomiske nytte, velger Gjøvik kommune planalternativ 2 med særlig brutrasé som den foretrukne, forutsatt at Nye Veier AS oppretter ny adkomstvei fra Hanssveavegen til avkjøring Smedmoen (ca 100 meter) vest for eksisterende trase, og kobler denne til ny rundkjøring nord for Hansveakrysset, slik at Smedmoenkrysset og Hansveakrysset kan stenges og trafikken sluses inn i ny rundkjøring, inntil til Rv 4 bygges ut. Nye Veier bes om å ferdigstille planforslag for E6 Moelv-Roterud for sluttbehandling, herunder jobbe videre med vedtak fattet av utvalget SBT og innspill fra administrasjonen i GK".*

Kommentar: Siste periode i vedtaket er etter vår vurdering meget viktig - etter vårt syn følger ikke saksutredningen opp denne på en helhetlig måte.

5.2 UTVALG FOR SBT DEN 11. DESEMBER 2025

Utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester den 11. desember 2025, i forbindelse med prinsippvalg for plan-/brualternativ (sitat): *«SBT 130/2025: «Med bakgrunn i en samlet vurdering av de sammenstilte konsekvenser av de to alternative planforslagene, og vektning av deres samfunnsøkonomiske nytte, velger Gjøvik kommune planalternativ 2 med særlig brutrasé som den foretrukne, forutsatt at Nye Veier AS oppretter ny adkomstvei fra*

Hansveavegen til avkjøring Smedmoen (ca 100 meter) vest for eksisterende trase, og kobler denne til ny rundkjøring nord for Hansveakrysset, slik at Smedmoenkrysset og Hansveakrysset kan stenges og trafikken sluses inn i ny rundkjøring, inntil til Rv 4 bygges ut. Nye Veier bes om å ferdigstille planforslag for E6 Moelv-Roterud for sluttbehandling, herunder jobbe videre med vedtak fattet av utvalget SBT og innspill fra administrasjonen i GK».

Samme vedtak og derfor samme **kommentar** som under pkt 5.2.

5.3 UTVALG FOR SBT DEN 12. JUNI 2024

Kommenterer på hvert punkt, alle våre kommentarer begynner med «Etter vår vurdering». Viser også til kommentarer i saksfremlegget med * (teksten i saksfremlegget er dessverre endret ift opprinnelig vedtak her og der – forvirrende for oss).

Utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester den 12. juni 2024, i forbindelse med utsendelse av planforslag til høring og offentlig ettersyn (sitat): «SBT-101/2024;

- a. *En turvegløsning fra Kremmerodden til Mjøsbrua, med rekkefølgegrav. Ikke nødvendig.*
- b. *Løsninger for støyskjerming av ny Mjøsbru. Skeptisk til den manglende oppfølgingen. Legg tak på brua med solceller.*
- c. *En vurdering av trafikkfordeling og trafikkflyt for E6 og sidevegnettet som inkluderer utbygging av firefelts rv. 4 og Mjøsøykehuset. Fint fulgt opp av GK, se pkt 4 (pkt 2.6 om Eriksrudvegen). Dessverre er ikke NV med.*
- d. *Tydeligere forankring av kollektivløsninger, som inkluderer overganger til lokalruter*. Er fulgt opp av innsigelsesmyndigheter.*
- e. *Alternative arealer for næringsutvikling med god tilgang til hovedvegnettet til erstatning for arealene som tapes som følge av E6-utbygginga. Kan ikke se at dette er fulgt opp. Dersom det blir umulig å komme på vegsystemet mellom Biri og Redalen, så er vi langt fra målet her.*
- f. *Hele arealet ved gamle Biri bruk reguleres til offentlig friområde, med forutsetning om at Nye Veier erverver arealet og overfører dette til Gjøvik kommune*. Fulgt opp fint på Biri Bruk. Vi har foreslått sammenhengende friområde mellom Moavika og Fremstadodden, med tilgang til fots eller med båt.*
- g. *Det skal utredes trafiksikkerhetstiltak tilknyttet kryssområdet Hanssveavegen x rv. 4 og tiltak innarbeides med rekkefølgegrav i planen for sluttbehandling. Fulgt opp. Se vår kommentar under pkt 4 (pkt 2.6 om tiltak kryss Hanssvea/Smedmoen).*
- h. *Gangveiforbindelse mellom Smedmoen-Mjøsbrua, Mjøsbrua-Biri sør, samt Biri-nord-Roterud skal innarbeides i planen for godkjenning*. Dette er ikke tilfredsstillende fulgt opp.*
- i. *Det må sikres tilstrekkelig framkommelighet på lokalvei i forbindelse med omkjøringsmulighet ved stenging av eks- og ny E6, dimensjonert for 25,25 vogntog over brua ved Vismunda. Ikke vårt område.*
- j. *Ny E6-bru over Vismunda må dimensjoneres i samråd med Forsvaret for å kunne bære vogntogvekter på opptil 122 tonn. Ikke vårt område.*
- k. *Oppsittere som ikke blir innløst i prosjektet, men som ønsker frivillig innløsning, bør bli tilbudt dette etter samme erstatningsvilkår som andre innløste eiendommer. Fint fulgt opp langs Eriksrudvegen⁴. Ikke fulgt opp i Skulhusvegen⁵. Ikke fulgt opp på Smedmoen Nord. Kan følges bedre opp etter hvert ellers i vår teig.*
- l. *Kryssløsning E6-Rv4 skal bygges som et likeverdig kryss etter H3-standard. Ikke fulgt opp. Se vår kommentar under pkt 4 (pkt 2.6 om kryssløsning E6/Rv4), samt i vedlegg her.*

⁴ Eriksrudvegen 209, 211, 219, 221, 237, 239 og 241.

⁵ Skulhusvegen 18, 40, 42, 44 og 48.

- m. *De to eksisterende gangforbindelsene mellom Vertshuset v/E6 og Biri Travbane skal opprettholdes* *. **Ikke vårt område.**
- n. *I forbindelse med kollektivterminal i Biri må det sikres tilstrekkelig antall biloppstillingsplasser samt trygg og sikker parkering for sykkel og mindre kjøretøyer.* **Ikke vårt område.**
- o. *Etableringen av ny E6 i området Smedmoen - Skulhus - Fremstadodden har en svært høy kostnad, prissatt og ikke-prissatt, for beboere i området. Denne kostnaden må storsamfunnet i mye større grad kompensere enn det planforslaget legger opp til, uansett valgt alternativ for ilandføring av ny bru.* **Ikke fulgt opp.**
- p. *Utvalget (SBT) mener staten bør ha eierskapet til dagens Mjøsbru, dersom den skal ha funksjon som beredskapsveg.* **Enig.**
- q. *Området på innsiden av E6 (ved vannbehandlingsanlegget og sørover) kan reguleres til næringsformål.* **Ikke vårt område.**
- r. *Driften ved Mjøsbruket og Madshus skal sikres i reguleringsarbeidet slik at de ikke blir skadelidende i anleggsperioden* *. **Ikke vårt område.**
- s. *Det skal legges til rette for ivaretagelse av naturmangfoldet tilknyttet etablerte og nye naturområder.* **Ikke fulgt opp – se alle våre merknader om naturen, dyr og rekreasjonsområder som går tapt ved rasering av Skulhusodden m/omegn.**

5.4 KOMMUNESTYRET DEN 26. JANUAR 2023

Kommunestyret den 26. januar 2023, i forbindelse med vedtak om planprogram (sitat): «*KOM-09/2023 Vedtak; Planområdet i sør utvides til å omfatte fremtidig omlegging av fylkesveg 2538 (Eriksrudvegen) sørover til og med avkjøring og kollektivplass i Smedmoen slik at området innlemmes i en helhetlig trafikkavvikling, og ikke blir en ytterligere flaskehals etter ombygging av E6 og i påvente av Rv4*».

Kommentar: Dette vedtaket er ikke tatt til følge. Mulig løsning kan være;

- Den midlertidige rundkjøringen på Rv4 nord for Skulhuselva tas ut av Prosjekt E6 Moelv-Roterud.
- Strekningen fra krysset E6/Rv4 til og med Smedmoen tas ut av Prosjekt Rv4 Hunndalen-Mjøsbrua.
- Strekningen fra krysset E6/Rv4 til og med Smedmoen gjennomføres som eget prosjekt (slik som Moelven-krysset) som fullføres snarest mulig og senest samtidig med E6 Moelv-Roterud.
- Det MÅ bli mulig å komme på/av E6-Rv4-vegssystemet ifm krysset mellom E6 og Rv4, eller gjennom et planfritt kryss i område Skulhuselva.

6. PLANLEGGING OG «SUNK COST»

Tillater oss å ta med dette punktet som vi mener er viktige for å forstå helheten i det som nå skal vedtas av Gjøvik kommunes folkevalgte. Hva har planleggingen kostet⁶ og hva er gjort med «sunk cost»?

⁶ Etter at Nye Veier AS tok over prosjektet i 2016.

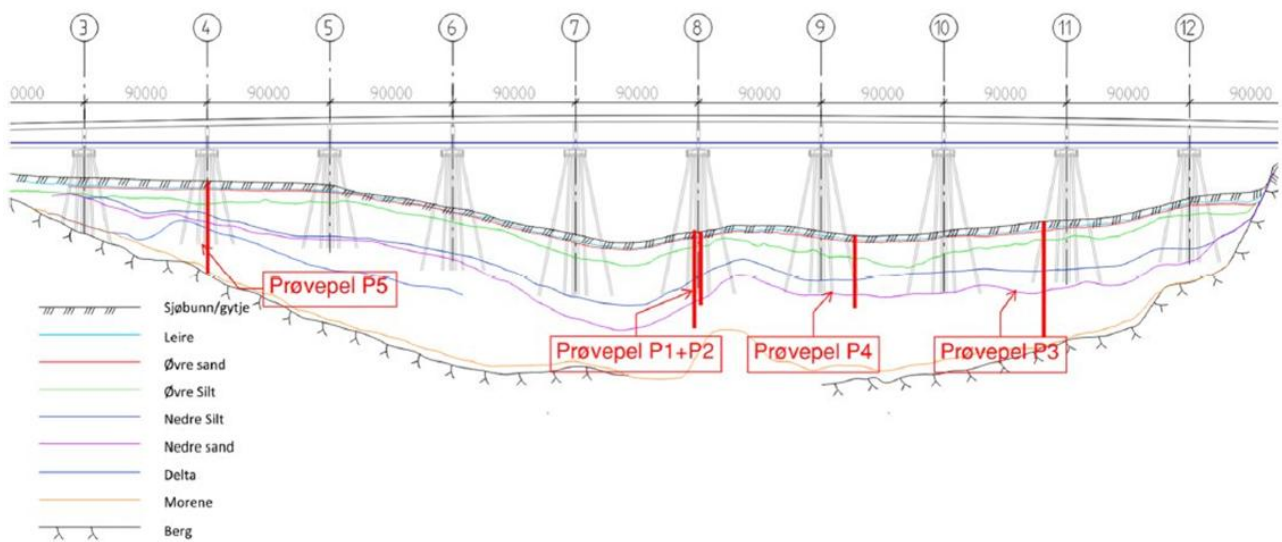
På vår forespørsel skriver Nye Veier AS den 2. oktober 2024 (sitat): "Totalt er det medgått 421 millioner kroner til prosjektet Moelv-Roterud. Tallet inkluderer alle Nye Veiers interne og eksterne kostnader, eksklusiv merverdiavgift. Av dette er rundt 110 millioner kroner benyttet på grunnundersøkelser og prøvninger. hovedtyngden av grunnundersøkelser er knyttet til alternativ 2, ettersom dette er det teknisk mest utfordrende alternativet, men resultatene for alternativ 2 er også høyst relevante for alternativ 1".

Dersom vi fremskriver, anslår og avrunder kan vi anta at planleggingen til nå har kostet ca 600 millioner kroner (eks mva), hvorav 400 millioner kroner er knyttet til alternativ 2. Vi vet ikke hvordan planleggingskostnader (kaller dem «sunk cost») er tatt inn i beregning av økonomisk samfunnsnytte. Det vi kan se av Nye Veier AS' beregning av netto nytte pr budsjettkrone (NNB) er at 1 milliard kroner ekstra senker NNB med ca 0,1 (10 øre/budsjettkrone).

Dersom en merkostnad på 400 millioner kroner ikke er belastet alternativ 2 – og vi gjør det nå – så går NNB fra -0,21 til -0,25. Dersom kostnadene ifm alternativ 2, på grunn av forsinkelser og tekniske utfordringer øker med ytterligere 600 millioner kroner, vil NNB gå til -0,31. Det er der alternativ 1 ligger (uten den påkostede ekstra adkomsten til Mjøsa som koster 192 millioner kroner). Dette beskriver følsomheten i prosjektet – med det grunnlaget vi har.

Føyer til her: I saksfremleggets vedlegg L (Nye Veier AS, 20. desember 2024); *Notat prøvning ny Mjøsbru; resultater og erfaringer for E6 Moelv-Roterud*, er pælingen til ferdig bru kostnadsberegnet til 1,3 milliarder kroner, pluss et risikopåslag på 0,7 milliarder – altså en kostnad på ca 2 milliarder kroner. Nye Veier AS gjennomfører for øvrig for tiden en kontroll av teknisk og økonomisk risiko ved Mjøsbrua i alternativ 2.

En oversikt over det geologiske tverrsnitt for ny Mjøsbrua alternativ 2 (sørlig brutrase), med plassering og dybde av prøvningene, kan ses på Figur 2-1.



Kilde: Notat prøvning ny Mjøsbru - Resultater og erfaringer for E6 Moelv-Roterud. Nye Veier AS, 20. desember 2024

Vi ser at pælene stort sett skal fundamenteres i leire, sand og silt.

Brua i alternativ 1 kan fundamenteres på trygg og flat (øst/vest) morenegrunn og dybden er 30-40 meter. Det er ca halvparten av dybden i alternativ 2.

7. AVSLUTNING

Vi har ikke blitt invitert til å mene noe, likevel tillater vi oss å anmode om at våre kommentarer og forslag tas med under SBTs behandling og vedtak den 26. mars 2026. På forhånd takk!

Vi avslutter med å peke på noen forhold som vi 1) beklager og 2) trolig blir skjebnesvangre for fremdrift og kostnader i gjennomføringen av prosjektet;

- Vi beklager at Gjøvik kommune i 2014 valgte bort det nordlige brualternativet. Hadde ikke det skjedd ville det ha vært trafikk på brua i dag.
- Vi beklager at Gjøvik kommune ikke har sett etter muligheter som ny veg kan gi. Våre arealer og utviklingsmuligheter er lavt vedsatt, og selv store inngrep kategoriseres derfor med lave konsekvenser.
- Vi beklager at Gjøvik kommune tilsynelatende er uinteressert i nærings- og boligutvikling i kommunens område tvers over Mjøsa der det kommer 4 000 nye arbeidsplasser.
- Vi beklager at det fikserte ønsket om å flytte Mjøsbrua noen hundre meter nærmere Gjøvik by fremdeles preger flertallet blant de folkevalgte.
- Vi beklager at planleggingen har tatt 15 år i Nye Veier AS' regi, de siste 7 har vi fulgt nøye. Disse årene har medført stor usikkerhet for oss som skal være vertskap for ny bru og motorveger nordover og sørover. Vi har ønsket raske avklaringer og gode løsninger.
- Vi beklager; at det gikk 15 måneder (sep 24 - des 26) uten at noe skjedde ift oss private, og Gjøvik kommune mente ingenting om plan-/brualternativ.
- Vi setter spørsmålstejn ved fremgangsmåten, og beklager hastigheten på saken i perioden des 26 - dd. Det har vært «umulig» og følge med.
- Vi beklager at ikke-prissatte kostnader, naturen og folk som berøres er så svakt hensyntatt i planleggingen.
- Kryssløsningen mellom E6 og Rv4 mener vi er feil, og at det vil vise seg fort etter åpning.
- At det ikke skal bli mulig å komme på/av E6-Rv4-vegsystemet mellom Redalen og Biri mener vi er feil, og det vil trolig lede til avvikling av bosetting og næring på strekningen.
- Å bygge bru på så stort dyp, med så ustabil grunn – som ingen i verden har gjort før – mener vi er feil og helt unødvendig. Det vil trolig medføre store forsinkelser og store kostnadsoverskridelser. Om den i det hele tatt lar seg bygge, så kommer den lenge etter at Mjøssykehuset er i drift.

Vi beklager den svært negative oppstillingen. Det verste ved den er faktisk at alt kunne vært unngått – nesten alt kunne vært skrevet med positivt fortegn – en hyllest til vår kjære kommune. En kompetent⁷ administrativ og politisk ledelse i Gjøvik kommune kunne klart det.

⁷ Kompetanse = ∫ kunnskap x ferdighet x erfaring x holdning
Relevant område