

**Til: Gjøvik kommune**

**Kopi: Nye Veier AS**

Biri, 3. november 2025

## **En oppsummering vdr E6-Rv4 Moelv-Gjøvik primo november 2025**

Innhold;

1. Innledning
2. Plassering av ny bru over Mjøsa
3. Likeverdig kryss mellom E6 og Rv4
4. Samfunnsutvikling nær E6 og Rv4 – nær Mjøspsykehuset
5. Finansiering og fremdrift for ny E6-Rv4 Gjøvik-Moelv
6. OPS?
7. Prosess - Roller – Aktører
8. Konklusjon og anbefaling.

### **Del 1 – Innledning**

Det som beskrives her er sett fra ståstedet til lokalbefolkningen på vestsiden av Mjøsa, i Gjøvik kommune.

Det er behov for ny, *hensiktsmessig og sikker veg mellom Gjøvik og Moelv*. Vi har hevdet siden 2019 at en *rask, samordnet og likeverdig utbygging av E6 og Rv4* på denne strekningen er nødvendig. Når Mjøspsykehuset i Moelv nå ser ut til å bli finansiert, med ferdigstilling i 2032, har dette blitt et allment krav. Vår forening har støttet denne ønskede utviklingen i mer enn 6 år nå, etter stiftelsen den 4. september 2019.

Vi som bor og driver næring i området skal ta alle tapene og bære evige ulemper, i forbindelse med ny E6 Moelv-Roterud og ny Rv4 Hunndalen-Mjøsbrua, støtter likevel helhjetet prosjektene fordi vi ser samfunnets behov. Vi ser samtidig etter *muligheter* som ny veg kan by på – flere av våre større grunneiere har fremmet forslag og tilbud til Gjøvik kommune.

Vi ønsker *raske avklaringer, gode løsninger og få alt dette overstått*.

### **Del 2 - Plassering av ny bru over Mjøsa**

Kommunene Gjøvik og Ringsaker vedtok i 2014 det sørlige alternativet for ny bru over Mjøsa. På vestsida innebar det landing på Fjordheim. I 2015 ble vedtaket bekreftet, men med en justering på østsida pga gravrøyser. Vi mener å vite at Torvild Sveen (Sp), Finn Olav Rolijordet (R) og to til stemte imot dette i Gjøvik kommunestyre. De ville ha det nordlige alternativet, ved siden av og nord for den gamle brua. Takk!

I 2021 ble det klart at det som var vedtatt i to kommuners kommunestyre, i form av kommunedelplan, ikke kunne bygges – for dypt, for dyrt og ustabil grunn. Nå foreligger et

alternativ til det umulige sørlige; bru fra Møkkvika i øst til Skulhusodden i vest. Dette i tillegg til et brualternativ ved siden av og sør for den gamle brua.

Da reguleringsplanen kom vedtok kommunestyret i Ringsaker i juni 2024, etter anbefaling fra administrasjonen og Planutvalget, at de foretrekker det sørlige alternativet (Møkkvika-Skulhusodden). Etter det vi kjenner til har ikke Gjøvik kommune uttrykt noen mening om foretrukket brualternativ - etter 17 måneder foreligger det ikke noe vedtak.

Faktisk er det da slik at det er 11 år siden Gjøvik kommune mente noe om bruplasseringen, og det de mente da har vist seg å ikke være gjennomførbart.

Administrasjonen orienterte Formannskapet og Utvalg for samfunnsutvikling, bærekraft og tekniske tjenester henholdsvis 24. og 25. september 2025. Den gode nyheten er at administrasjonen endelig har kommet til at de vil komme med en anbefaling til politisk nivå. Den dårlige nyheten er at de hevder at de ikke har nok informasjon til å mene noe nå – 17 måneder etter at de tok eierskap til reguleringsplanen og sendte den til høring og offentlig ettersyn. «Vi vet for lite til å mene noe». Det alle vet at det er mulig å bygge bru ved siden av den gamle – den har stått trygt på den grunne (≈ 35 meter til bunnen) moreneryggen over Mjøsa siden 1985.

Vi kan forstå at frykten er til stede for å mene noe om bruplassering – det gikk jo helt galt for 11 år siden. Men både Nye Veier AS og Ringsaker kommune mener noe. Nye Veier AS begrunner sitt valg på økonomisk grunnlag – i prissatte konsekvenser, der eneste faktor med substans som trekker i retning av det sørlige brualternativet er den såkalte «trafikanntnyten». Ikke-prissatte konsekvenser, herunder naturen, er lavt prioritert. Ringsaker kommune støtter trolig sin beslutning på Nye Veier AS' konklusjon. Ringsaker kommunes administrasjon nevner generøst i sitt saksfremlegg at Gjøvik kommune får store negative konsekvenser relatert til ikke-prissatte konsekvenser.

Vi er av den oppfatning at Gjøvik kommune nå bør «rette seg opp» og mene noe. Hva vi mener har blitt kommunisert mange ganger over 6 år. Vi har gjennomført flere analytiske vurderinger/problemløsninger<sup>1</sup> og hver gang konkludert med at vi ikke ønsker bru til Skulhusodden. Vi ønsker ny bru ved siden av den gamle.

- /A Se vårt sammenfattede standpunkt i vedlegg (nederst i dette dokumentet). Vi håper selvfølgelig at lokalbefolkningen og naturen vinner frem med en løsning som er best på det meste – og billigst – og tryggest mht kostnader og mulighet for gjennomføring. Det sørlige alternativet; ingen har tidligere bygget bru på så dypt ferskvann<sup>2</sup> med ustabil bunn (det går ras der)<sup>3</sup>.

I brev til oss skriver Statsforvalteren den 3. september 2025 (sitat): "*Statsforvalteren vurderer planforslaget opp mot nasjonale hensyn som skal ivaretas i arealplanleggingen. Disse hensynene kan føre til at vi kommer til en annen anbefaling enn kommunen. Samtidig skal lokalt selvstyre vektlegges også i våre innspill til kommunen. Så derfor er det en fordel å vite hva kommunen ønsker.*" Brevet er vedlagt her.

/B

<sup>1</sup> Etter Knut Holt, professor (emeritus) ved Institutt for industriell økonomi og teknologiledelse, NTNU.

*Analytisk vurdering/problemløsning* innebærer alternativer, vurderingsfaktorer/-kriterier, vurderinger, rangering av alternativene og valg av alternativ. Metoden brukes også av Forsvaret under planlegging til strid.

<sup>2</sup> Med begrenset tilgang til tungt utstyr på innsjøen Mjøsa.

<sup>3</sup> Ref Nye Veier AS.

Dersom Gjøvik kommune signaliserer sitt syn NÅ - og følger vårt råd - så vil megling mellom kommunene kunne foregå som del av, eller i parallell med, varslet megling om sørlige bualternativ med best trafikantnytte (trafikken Gjøvik-Moelv sparer 1,9 km/1 min 8 sek) mot;

- Dårligere trafikantnytte på E6 (trafikken Moelv-Lillehammer taper 0,5 km/18 sek)
- Naturens og gravrøysenes verdi
- 14 tapte eiendommer og 15 andre eiendommer i gul støysone på vestsida<sup>4</sup>.

Presset mot naturen og gravrøysen, å bygge bru etter det sørlige alternativet, vil minke dersom Gjøvik kommune følger vår anbefaling. Det er virkelig på høy tid at Gjøvik kommune tilkjenner sine preferanser for Statsforvalteren – og for oss.

### **Del 3 – Likeverdig kryss mellom E6 og Rv4**

Det er i reguleringsplanen prosjektert like kryss i begge alternativene. Løsningen er IKKE likeverdig, selv om trafikken er den samme i alle retninger. Trafikken Moelv-Gjøvik er sterkt diskriminert. Vårt siste brev i denne sammenheng er vedlagt. Vår anbefalte løsning mener vi er;

- Likeverdig i forhold til trafikkvolumet i alle retninger.
- Likeverdig i forholdet mellom Mjøsbyene; Gjøvik, Hamar og Lillehammer.
- Robust i forhold til trafikkøkning øst-vest som følge av nedleggelse av sykehuset på Gjøvik, og etablering av Mjøssykehuset i Moelv. Oppstuvning av trafikk vil forhindres.
- Robust – vil forhindre oppgradering og med det ny anleggsvirksomhet om få år.
- Balansert i forholdet mellom stor verdiskapende hverdagstrafikk på Rv4 i forhold til stor helgetrafikk på E6.
- Trafikksikker – oppstuvning av trafikk både på E6 og Rv4 medfører fare for ulykker.
- Billigere – i det lange løp.
- Mindre arealkrevende vestover – trolig mer arealkrevende sørover – det er til fordel for eiendommene vest for krysset.

### **Del 4 – Samfunnsutvikling nær E6 og Rv4 – nær Mjøssykehuset**

Skal arealene tvers over Mjøsa fra Mjøssykehuset legges «brakk» eller kan de bli et vekstområde med næring, verdiskaping og bosetting?

Reguleringsplanen er svært skremmende for dem som bor og driver næring i område Smedmoen-Skulhus. Blir dette løsningen vil området ikke trekke til seg ny næring eller bosetting. Hovedproblemet er at det ikke er lagt opp til adkomst til E6-Rv4 i vårt område<sup>5</sup>.

Det får slike følger;

- For å komme til Moelv/Rudshøgda/Brumunddal/Hamar må vi kjøre via Biri (7 km nordover på lokalveg og deretter 5 km sørover på E6 til Mjøsbrua) eller via Redalen (3 km sørover på lokalveg og deretter 5 km nordover på Rv4 til Mjøsbrua). Dette reduser bosettingsattraktiviteten.
- Mangel på adkomst medfører sletting av allerede regulerte næringsområder langs Hanssveavegen og Klundbyvegen. Dette reduser næringsattraktiviteten for området generelt.
- Kollektivtilbudet er svært uklart beskrevet i reguleringsplanen – er det noe tilbud?

<sup>4</sup> I begge alternativer berøres i tillegg eiendommer på vestsida i nærheten av den gamle brua; 17 går tapt og 6 kommer i gul støysone.

<sup>5</sup> Det er imidlertid lagt opp til en midlertidig rundkjøring på Rv4 nord for Skulhuselva.

Flere grunneiere har i foreningens regi fremmet forslag som kan medføre en positiv utvikling for området – positiv også for Gjøvik kommune. Brevet<sup>6</sup> fra grunneierne konkluderer slik:

*Det er mulig å unngå dagens utviklingsretning for vårt område; som er;*

- *fraflytting og avvikling - landbruk blir eneste gjenværende aktivitet*
- *tap av innbyggere som flytter til østsida av Mjøsa - og dermed tap av skatteinntekter.*

*Sett som forutsetning for godkjenning av reguleringsplan E6 Moelv-Roterud at den svært upraktiske og livsfarlige trafikksituasjonen på Smedmoen-Skulhus blir utbedret ved at;*

- *Det lages en egen reguleringsplan for et eget umiddelbart prosjekt for «Rv4 Mjøsbrua-Smedmoen». Dette skal være uavhengig av brualternativ. Strekingen Gammel mjøsbru-Skulhuselva er allerede planlagt ifm E6 Moelv-Roterud, alt 2.*
- *Prosjektet skal inneholde planfritt kryss med motorvegssystemet ved Skulhuselva og kulvert forbi Smedmoen.*

*Ikke gi opp de regulerte næringsarealene N4 Klundby og N5 Hanssvea (med begrunnelse at det ikke er kryss ved Skulhuselva). Grunneiere har tilbudt arealer for massedeponi andre steder enn på dette næringsarealet.*

*Lag en reguleringsplan, og følg opp med handling, for vårt område langs de linjene som vi har beskrevet - i parallell med reguleringsplanen for Rv4 Mjøsbrua-Smedmoen – det haster!*

*Vi som grunneiere er villige til å bidra med egnede arealer til nærings- og boligutvikling.*

## **Del 5 – Finansiering og fremdrift for ny E6-Rv4 Gjøvik-Moelv**

I Gjøviks formannskap ble det den 24. september 2025 uttrykt bekymring for fremdriften. Det er virkelig behov for snarlig gjennomførte prosjekter; E6 Moelv-Roterud og Rv4 Hunndalen-Mjøsbrua.

Hva er så utsiktene på tidsaksen (ref Nye Veier AS' hjemmeside den 29. august 2025: [Porteføljestyling - mer for pengene](#)): «Nye Veier har en rammeavtale med Samferdselsdepartementet, som sikrer finansiering til bygging og drift av veiene våre. Midlene dekker også planarbeid, prosjektutvikling og drift av selskapet. Den totale økonomiske rammen fra statsbudsjettet er i 2025 6,8 milliarder kroner. I tillegg kommer midler fra bompenger. Rammebetingelsene påvirker selskapets aktivitetsnivå både når det gjelder planlegging, utbygging og drift. Handlingsrommet utnyttes til enhver tid fullt ut. Med dagens rammebetingelser og utbyggingskostnader vil det ikke være rom for nye utbyggingsprosjekter før i 2028/2029, utover prosjekter som allerede er prioritert for utbygging. Etter 2028/2029 vil det videre fremover i gjennomsnitt være ca. ett prosjekt i året som kan lyses ut og bygges ut.»

Videre (ref Nye Veier AS' hjemmeside den 29. august 2025: [E6 Moelv – Roterud](#)): «

- *Når reguleringsplanen er vedtatt, kan prosjektet være modent for bygging.*
- *Styret i Nye Veier bestemmer hvilke prosjekter som skal prioriteres.*
- *Vi prioriterer og bygger de veiene som gi mest nytte for samfunnet.*
- *Vi har stor aktivitet de kommende årene med å bygge viktige veier for samfunnet fra Roterud til Øyer på Innlandet.*
- *Siden vi bygger mange steder i landet samtidig, kan vi ikke starte opp mange nye prosjekt i tillegg til de vi allerede bygger, eller de som snart skal ut på anbud.»*

<sup>6</sup> Brevet fra 8. juli 2025 er ubesvart.

E6 Moelv-Roterud er på 9. plass<sup>7</sup> på Nye Veier AS' prioriteringsliste. Det betyr at prosjektet tidligst kan igangsettes i 2028 + 9 år = 2037. Ferdigstilling kan da ventes tidligst i 2042.

Rv4 Hunndalen-Mjøsbrua er langt fra å komme inn på prioriteringslista – vi venter fremdeles på planprogram; plan for planleggingen. Planleggingen har altså ikke startet.

Dersom ingenting skjer på topp politisk nivå i Norge, vil det bli LENGE før ny hensiktsmessig og sikker veg mellom Gjøvik og Moelv er på plass.

***Vi som er berørt av prosjekt E6 Moelv-Roterud er veldig glade for politikernes utålmodighet for å få en godkjent reguleringsplan. Håper at de snart også blir utålmodige vdr planlegging av Rv4 Hunndalen-Mjøsbrua. Vi ønsker alt dette overstått;***

- ***Avklaring – etter 6,5 år i uvisshet.***
- ***En god løsning mht ny bru over Mjøsa – at naturen og lokalbefolkningen blir tatt hensyn til.***
- ***De som ønsker det (og er offer for utbygging eller rød støy) kan få sine eiendommer utløst. De ønsker å bli løst fra uvissheten for å kunne «starte sine liv på nytt».***
- ***Få ny bru over Mjøsa, ny veg til Gjøvik og et kryss mellom E6 og Rv4 som tåler trafikken – før Mjøssykehuset åpner.***

***Men, byråkratiet har egentlig god tid i forhold til utbygging. Selv om det foreligger en vedtatt reguleringsplan, er det altså IKKE nasjonal prioritet og investeringsmidler til oppstart utbygging for det har gått minst 10 år.***

***Det har vist seg tidligere at kvalifisert og samlende politisk arbeid andre steder i landet har flyttet prosjekter oppover på Nye Veier AS' prioriteringsliste. Det er her politikerne må sette inn sin innsats dersom de ønsker reell fremdrift. Å mase på byråkratiet er til ingen nytte.***

Er det mulig å få til rask finansiering og investeringsbeslutning for E6 Moelv-Roterud? Åpenbart, i juni 2025 bestemte styret i Nye Veier at E39 Blørstad-Lyngdal skal bygges ut. Dette prosjektet lå på 3. plass med NNB<sup>8</sup> = 0,29 i mars 2025. E6 Moelv-Roterud, som lå på 10. plass i mars, rykket da opp til 9. plass Det er et større mirakel å plutselig løfte E6 Moelv-Roterud ut av køen, med NNB = -0,22<sup>9</sup>, men trolig mulig.

Her kan vi takke Donald Trump for en helt fersk ny finansieringskilde: Norge og øvrige NATO-land har forpliktet seg til å bruke 5 % av BNP på forsvar – 1,5 av den kan brukes på forsvarsrelaterte investeringer. Etter at Sverige og Finland ble med i NATO har øst/vest-aksen blitt viktig mht transportinfrastruktur. Artilleriammunisjon, annen ammunisjon, missiler og andre forsvarsforsyninger må finne veg fra Raufoss i retning Sverige. Dette taler for en sterk akse Raufoss-Moelv-videre østover.

Undertegnede<sup>10</sup> har fremmet et privat forslag til partilederne i Gjøvik om et ***tvverpolitisk interkommunalt<sup>11</sup> samarbeid*** for å fremskynde planlegging og utbygging av Rv4

<sup>7</sup> Nye prosjekter kan komme til og skyve E6 Moelv-Roterud lenger nedover på Nye Veier AS' prioriteringsliste.

<sup>8</sup> NNB = Netto (samfunnsøkonomisk) Nytte pr Budsjettkrone.

<sup>9</sup> Fra reguleringsplanen: NNB = -0,35 i alternativ 1, -0,21 i alternativ 2.

<sup>10</sup> Dette er innenfor utenfor interesseområdet til foreningen, derfor er det undertegnede som fremmer forslag.

<sup>11</sup> Kjerne og utspring i Gjøvik, inkluderer kommunene: Vestre Toten, Gran, Lunner, Nittedal, Lillestrøm og Oslo.

./E Oslo-Hunndalen. Forslaget er vedlagt her.

Vi har fremmet forslag til partilederne i Gjøvik om et *tverrpolitisk interkommunalt*<sup>12</sup> *samarbeid* for å fremskynde planlegging og utbygging av E6 Moelv-Roterud og

./F Rv4 Hunndalen- Mjøsbrua. Forslaget er vedlagt her.

## Del 6 - OPS?

Dersom det mislykkes for politikerne å få finansiert vegene i rimelig nær fremtid kan en annen tilnærming tas frem som et alternativ – en metode land med fattig stat bruker for å komme i gang med en positiv samfunnsutvikling; BOT – build-operate-transfer. I Norge kaller vi det OPS; offentlig-privat-samarbeid. Statens vegvesen skriver om dette (sitat):

«Et OPS-prosjekt er en gjennomføringsmodell for et prosjekt, hvor Statens vegvesen er byggherre, mens OPS-selskapet inngår en kontrakt med Statens vegvesen for gjennomføringen av prosjektet. Det vil si at samfunnet (det offentlige) bestiller en tjeneste som så utføres av en privat utfører. I norsk sammenheng er mange prosjekter gjennomført med denne modellen, for eksempel skoler, sykehus og veiprojekter. Den offentlige oppdragsgiveren beskriver oppgaven som skal løses med funksjonskrav, og definerer hva slags standarder og kvaliteter som skal leveres. Innenfor disse rammene gis leverandøren frihet og totalansvar for å utvikle, bygge, drifte og vedlikeholde prosjektet – vanligvis i 20 til 30 år. Når kontraktperioden utløper tar oppdragsgiveren over ansvaret for drift og vedlikehold hvis det ikke er avtalt opsjoner på forlengelse av kontrakten.»

Disse OPS-vegprosjektene er allerede i drift:

E18 Grimstad-Kristiansand i Agder fylke Åpent i august 2009 Agder OPS Vegselskap totalansvar til 2034	E39 Klett- Bårdshaug i Trøndelag fylke Åpnet i juni 2005 Orkdalsvegen AS drifter trekningen til 2030
Rv3/Rv25 Løten-Elverum i Innlandet fylke Åpent i juli 2020 Hedmarksvegen AS har totalansvar til 2040	E39 Lyngdal-Flekkefjord i Agder fylke Åpnet august 2006 Allfarveg AS har totalansvar til 2031

Nye Veier AS, som er et norsk statsaksjeselskap, som ble stiftet den 4. mai 2015, og som overtok noen prosjekter fra Statens vegvesen 1. januar 2016, ligner på OPS. Imidlertid; den «private» er Staten som AS, og de tildeles prosjekter i en portefølje som de styrer selv. Staten tilfører penger årlig over statsbudsjettet, og bilistene betaler bompenger. Nye Veier AS er strekt underfinansiert ved at porteføljen er mye større enn den løpende finansieringen kan dekke – som beskrevet under del 5. Vi forutsetter at Nye Veier AS kan ta samme rolle som Statens vegvesen i OPS-prosjekter, eventuelt at prosjektene tilbakeføres til Statens vegvesen.

For «våre» prosjekter betyr dette;

- Arranger konkurranse, og velg et firma som skal planlegge<sup>13</sup>, bygge ut og drifte E6 Moelv-Roterud for et definert antall år. Inntekter får firmaet fra bompenger.
- Arranger konkurranse, og velg et firma som skal planlegge, bygge ut og drifte Rv4 Hunndalen-Mjøsbrua for et definert antall år. Inntekter får firmaet fra bompenger.

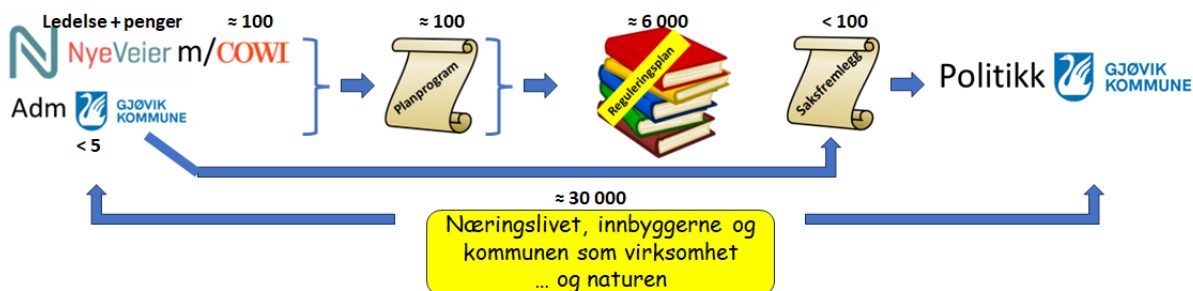
<sup>12</sup> Kjerne og utspring i Gjøvik, inkluder Ringsaker kommune, samt kommunene på Toten, Hadeland og i Valdres.

<sup>13</sup> Kanskje den nesten ferdige reguleringsplanen kan benyttes.

- Alternativt: Arranger konkurranse, og velg et firma som skal planlegge, bygge ut og drifte Rv4 Oslo-Mjøsbrua for et definert antall år. Inntekter får firmaet fra bompenger.

Det er et gigantisk paradoks at noe som dette kanskje må til i Norge - med en søkkrik stat.

## Del 7 – Prosess - Roller - Aktører



### Prosess - Konsekvensvurderinger

Kommunedirektøren i Ringsaker kommune skriver den 25. mai 2024 (sitat):

«Metodikken for valg av bruløsning ikke er optimal. Dette gjelder både konsekvensvurderingene og bruk av håndbok V712, som beregner/vurderer prissatte og ikke-prissatte konsekvenser på en lite helhetlig måte. Blant annet ivaretas ikke hensynet til lokalbefolkningen og byutvikling i tilstrekkelig grad».

Reguleringsplanen inneholder ca 6 000 sider fordelt på 69 dokumenter, hvorav 51 er rapporter på ulike fag. Håndbok V712 Konsekvensanalyser, kapittel 9, omhandler evt tillegg som kan tas med. Pkt 1) Netto ringvirkninger er implisitt med: sitat fra reguleringsplan, dokument 17; Lokale og Regionale virkninger, pkt 6.2: «Effektene på arbeidsmarked, næringslivsutvikling og bostedsattraktivitet er antakelig begrenset for alle alternativer for denne strekningen isolert. Det er flere større veiprosjekter i området langs Mjøsa som til sammen trolig vil gi positive effekter for regionen».

Punktene 2) Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger, 3) Påvirkning av økosystemer, 4) Reiseopplevelser og 5) Reisekomfort finner vi ikke eksplisitt.

Reguleringsplanen dreier seg altså om **biltrafikk**, det er selvfølgelig. Like selvfølgelig er det at Gjøvik kommune definerer nærmiljøet til vegen, som del av planleggingen. Dette burde vært klarere og inneholdt prioriteringer som;

- Hvor boligområder (heltids og fritids) skal utvikles – eksisterende og nye.
- Hvor næringsområder skal utvikles – eksisterende og nye.
- Hvor det skal være adkomstmuligheter (kryss).
- Hvor det må være sideveger.
- Hvor det må være gang- og sykkelveger.
- Hvor det må være adkomst til Mjøsa.
- Hvor det må være turveger.
- Verdier i området – hvilke muligheter ny E6 og ny Rv4 gir.

Balansering mellom **ikke-prissatte og prissatte faktorer** er (etter vår mening) meget mangelfull. Det hele ender opp med at to prissatte faktorer;

- Trafikant- og transportbrukernytte
- Budsjettkonsekvens for det offentlige

blir bestemmende. At sistnevnte innebærer snaut 300 millioner kroner større kostnad for det sørlige alternativet bagatelliseres. Det blir altså kun beregnede økonomiske fordeler som «bestemmer» planalternativet.

#### Ikke-prissatte vurderinger

Nye Veier arbeider med å utvikle metoder som gjør at de ikke-prissatte virkningene kan inngå i den samlede samfunnsøkonomiske analysen. Dette vil komme ved en senere oppdatering av porteføljeplassen.

Nye Veier AS har åpenbart til hensikt å gjøre noe med dette. Tekstboksen til høyre fant vi et Nye-Veier-dokument.

Valg av planalternativ - alt 1/nord eller alt 2/sør - er behandlet i de fleste av 69 plandokumenter. Valg av planalternativ, som er det viktigste valget ifm E6 Moelv-Roterud, er ikke sammenfattet og behandlet analytisk og transparent i ett dokument. Det gjør det krevende for Gjøvik kommune å håndtere spørsmålet. Gjøvik kommune – administrativt og politisk – mener foreløpig ikke noe om planalternativene. De bør nå vurdere brualternativene analytisk og transparent i ett dokument.

#### Roller - Aktører

Administrasjonen, med innomhus (begrenset?) kompetanse, kapasitet og lokalkunnskap, medvirker i prosessen til og med anbefalt reguleringsplan. Administrasjonen eier reguleringsplanen (formelt og emosjonelt) når den sendes ut på høring og offentlig ettersyn. Vi har ikke sett bruk av kjente analytiske vurderingsmetoder i administrasjonens arbeid. Derimot ser vi lettvinne løsninger som f.eks;

- «*Det går med mer arealer*» (avfeier et likeverdig kryss mellom E6 og Rv4)
- «*Vi vet for lite*» (avfeier kritikken av manglende valg av planalternativ, i stedet for å be Nye Veier AS, eller selv sette opp et samlet analytisk dokument mht planvalg).

Administrasjonen lager politisk saksfremlegg. Har den **kompetanse, metoder** og **kapasitet** til analytisk vurdering av alternativer opp mot hverandre, for deretter å komme med en anbefaling for politisk nivå?

På grunn av rollefordelingen i prosessen med reguleringsplan kommer administrasjonen i forsvarsposisjon – de har jo vært med å lage den.

Politikerne har begrenset med kompetanse og tid til å forstå og fatte beslutning på eget kvalifisert grunnlag. De velger (må velge?) å stole 100 % på administrasjonens vurderinger og anbefalinger.

Vi må dessverre legge til her at lokalbefolkningens innspill i stor grad blir overhørt og anbefalingene delvis omskrevet. Ingen reell medvirkning?

Vi tillater oss å spørre om politikerne får kvalifisert og objektivt beslutningsunderlag – som skal gi beste beslutning for summen av;

- Vegtrafikken
- Naturen

- Næringslivet generelt
- Næringslivet lokalt
- Befolkningen generelt
- Lokalbefolkningen.

Satt på spissen; noen få ansatte – ikke-folkevalgte – personer bestemmer i realiteten hva kommunen beslutter. Er dette reelt demokrati?

## Del 8 - Konklusjon og anbefaling

### 1. Innledning

Det er behov for *ny, hensiktsmessig og sikker veg mellom Gjøvik og Moelv*. Vi har hevdet siden 2019 at en *rask, samordnet og likeverdig utbygging av E6 og Rv4* på denne strekningen er nødvendig. Samtidig ser vi etter *muligheter* som ny veg kan by på. Vi ønsker *raske avklaringer, gode løsninger og få alt dette overstått*. Første steg er å få godkjent reguleringsplanene slik at våre medlemmer som taper sine eiendommer kan få tilbud om innløsning – for å kunne «starte livet på nytt».

### 2. Plassering av ny bru over Mjøsa

Det er virkelig på høy tid at Gjøvik kommune tilkjenner sine preferanser for Statsforvalteren – og for oss. Presset mot naturen og gravrøyser, ved å ønske bru etter det sørlige alternativet, vil minke dersom Gjøvik kommune følger vår anbefaling om bygging av bru i nord. En eventuell megling med Ringsaker kommune kan foregå i parallell med, eller som del av, varslet megling om sørlige brualternativ på grunn av gravrøyser. Noen ulemper med det sørlige alternativet som unngås ved å velge det nordlige;

- Dårligere trafikantnytte på prioriterte E6 (trafikken Moelv-Lillehammer taper 0,5 km/18 sek)<sup>14</sup>.
- Naturen blir utsatt for kraftige inngrep.
- Gravrøysenes verdi forringes.
- Usikkerhet med hensyn til tid og kostnader vdr gjennomføring – ingen har bygget bru over ferskvann på dette dypet og med slik bunn.
- Før evt tids-/kostnadsoverskridelser er alternativet ca 300 millioner kroner dyrere.
- 14 tapte eiendommer og 15 andre eiendommer i gul støysone på vestsida<sup>15</sup>.
- Bremsen på beslutningsprosessen vdr godkjenning av reguleringsplanen er uheldig – godkjent reguleringsplan er en forutsetning for å komme videre med prosjektet, og en forutsetning for å kunne komme med en avklaring for de berørte.

### 3. Likeverdig kryss mellom E6 og Rv4

Det er foreslått et kryss som ikke er likeverdig, selv om trafikken er den samme i alle retninger. Trafikken Moelv-Gjøvik er sterkt diskriminert. Vi har anbefalt en løsning som er likeverdig, robust og balansert. Vår løsning vil forhindre dyr oppgradering, og med det ny anleggsvirksomhet, om få år. Den blir billigere – i det lange løp.

<sup>14</sup> Trafikken til/fra Gjøvik (øst/vest – lavt prioritert av Vegdirektoratet!?) må tåle 1,9 km ekstra kjøreveg (1 minutt og 8 sekunder i 100 km/t).

<sup>15</sup> I begge alternativer berøres i tillegg eiendommer på vestsida i nærheten av den gamle brua; 17 går tapt og 6 kommer i gul støysone.

#### 4. Samfunnsutvikling nær E6 og Rv4 – nær Mjøssykehuset

Slik Nye Veier AS og Gjøvik kommune planlegger i vårt område vil arealene tvers over Mjøsa fra Mjøssykehuset bli avviklet som attraktive for bosetting og næringsutvikling.

Vi ser muligheten for det motsatte; de kan bli et vekstområde med næring, verdiskaping og bosetting?

Flere av våre grunneiere har i brevet av 8. juli 2025 kommet med konstruktive forslag til Gjøvik kommune i denne sammenheng.

#### 5. Finansiering og fremdrift for ny E6-Rv4 Gjøvik-Moelv

Politikerne er utålmodige for å få reguleringsplanene godkjent. Vi er glade for det – får å tilbud om innløsning. Men, en vedtatt reguleringsplan utløser ikke finansiering og investeringsbeslutning. Slik det ligger an nå vil byggestart for E6 komme i 2037 – for Rv4 er «alt i det blå».

Det har vist seg tidligere at kvalifisert og samlende politisk arbeid andre steder i landet har flyttet prosjekter oppover på Nye Veier AS' prioriteringsliste. Det er her politikerne må sette inn sin tverrpolitiske og interkommunale innsats dersom de ønsker reell fremdrift.

#### 6. OPS?

Dersom det mislykkes for politikerne å få finansiert vegene i rimelig nær fremtid kan en annen tilnærming tas frem som et alternativ – en metode som fattige land bruker for å komme i gang med en positiv samfunnsutvikling; BOT – build-operate-transfer. I Norge kaller vi det OPS; offentlig-privat-samarbeid.

#### 7. Prosess - Roller – Aktører

Vi har ikke innsyn i det som foregår i *prosessen* mellom Nye Veier AS og Gjøvik kommune fram til anbefalt reguleringsplan. Reguleringsplanen dreier seg selvfølgelig *biltrafikk*. Like selvfølgelig er det at Gjøvik kommune definerer nærmiljøet til vegen, som del av planleggingen. Dette burde vært klarere og inneholdt prioriteringer som;

- Hvor boligområder (heltids og fritids) skal utvikles – eksisterende og nye.
- Hvor næringsområder skal utvikles – eksisterende og nye.
- Hvor det skal være adkomstmuligheter (kryss).
- Hvor det må være sideveger.
- Hvor det må være gang- og sykkelveger.
- Hvor det må være adkomst til Mjøsa.
- Hvor det må være turveger.
- Verdier i området – hvilke muligheter ny E6 og ny Rv4 gir.

Administrasjonen deltar altså i prosessen fram til anbefalt reguleringsplan (på Nye Veier AS' premisser?). Deretter lager den politisk saksfremlegg. Vi finner grunn til å sette spørsmålstegn ved om den har *kompetanse, metoder* og *kapasitet* til analytisk vurdering av alternativer opp mot hverandre, for deretter å komme med en anbefaling for politisk nivå? På grunn av

rollefordelingen i prosessen kommer administrasjonen i forsvarsposisjon – de har jo vært med å lage reguleringsplanen.

Valg av planalternativ - alt 1/nord eller alt 2/sør - er behandlet i de fleste av 69 plandokumenter. Valg av planalternativ, som er det viktigste valget ifm E6 Moelv-Roterud, er ikke av Nye Veier AS sammenfattet og behandlet analytisk og transparent i ett dokument. Det gjør det krevende for Gjøvik kommune å håndtere spørsmålet, men de bør gjøre det nå; analytisk og transparent i ett dokument. Det er nødvendig av kommunen gjør det NÅ.

Politikerne har begrenset med kompetanse og tid til å forstå og fatte beslutning på eget kvalifisert grunnlag. De velger (må velge?) å stole 100 % på administrasjonens vurderinger og anbefalinger.

Vi må dessverre legge til her at lokalbefolkningens innspill i stor grad blir overhørt og anbefalingene delvis omskrevet. Ingen reell medvirkning?

Satt på spissen; noen få ansatte – ikke-folkevalgte – personer bestemmer i realiteten hva kommunen beslutter. Er dette reelt demokrati?

## 8. Avrunding

Vi har gjennom 6,5 år opplevd mye og lært en god del – opplevelser og lærdom vi godt kunne vært foruten.

I juni 2019 fikk vi høre at E6 Moelv-Roterud skulle stå ferdig i 2025. 2025 ebber ut og vi har ikke engang en godkjent reguleringsplan! I januar 2023 fikk vi høre at planleggingen av Rv4 Hunndalen-Mjøsbrua var finansiert. Like etterpå sto samferdselsministeren på Stortingets talerstol og sa at planleggingen var i gang. Vi kunne lese i Oppland Arbeiderblad for et par dager siden at planleggingen kanskje kommer i gang i andre kvartal 2026!

Vi har trodd, og fått bekreftet, at utbygger ville konsentrere seg om vegen og biltrafikken. Ny veg må tilfredsstillende alle krav til kapasitet og sikkerhet. Vi har lært at kommunen er med og planlegger vegen – blir medeier i reguleringsplanen, og naturlig forsvarer den. Her ble vi forundret! Et eksempel på kommunens medvirkning i planleggingen:

Den 5. september 2023 brukte kommunens administrasjon sin makt over utbygger og fikk tilsagn på kjørebru over 4-felts motorveg til Fjordheim (som kommunen eier). Vi har ikke møtt noen administrativ forståelse for de farlige og problematiske trafikkforholdene på Smedmoen-Skulhus. Politisk har vi imidlertid møtt forståelse. Vi vil heller bruke pengene der de gir nytte for befolkningen, enn på Fjordheimsodden som bør gis tilbake til naturen og folk til fots og med båt. Fjordheim Galleri fortjener bedre lokaler, med tett tak.



Figur 7-21: Illustrasjon som viser hvordan forholdene på Fjordheim vil bli, i alternativ 2. Kilde: COWI AS

Vi trodde at kommunen skulle være befolkningens «vakthund» som passet på at vegen utformes slik at naturen blir skånet mest mulig – at vegen plasseres og utformes slik at gamle og nye bo- og næringsområder får gode vilkår, inkludert adkomst til vegsystemet. Her ble vi skuffet!

---

Men, vi holder ut! Vi ser samfunnets behov og støtter derfor vegprosjektene mellom Gjøvik og Moelv fullt ut. Vi ser samtidig etter *muligheter* som nye veger kan by på.

Vi ønsker *raske avklaringer, gode løsninger* og *få alt dette overstått*. Vi er imidlertid utslitt etter venting, skuffelser og overraskelser over mange år – dette har ført oss dit vi er i dag med en «anstrengt tone» i vår kommunikasjon med omverden. Det beklager vi, men ser ikke noe godt alternativ.

Med vennlig hilsen fra  
Interessegruppe ny E6-Rv4 Mjøsbrua-Gjøvik<sup>16</sup>  
v/Jørgen Erik Galtestad, styreleder

---

<sup>16</sup> Tidligere navn: Smedmoen-Skulhus-Unset grunneierlag fra 4. september 2019 > Rv4forum fra 19. februar til 1. november 2025. Gjøvikregionen Utvikling sier at vår bruk av Rv4Forum som navn ødelegger deres arbeid, derfor skifter vi. Vi er fremdeles registrert som Rv4forum.

## Lokalbefolkningens og naturens anbefaling mht trafikknutepunkt nr 1 i Innlandet

### *Vi tar samfunnsansvar og ønsker;*

1. Samordnet og likeverdig utbygging av Rv4 og E6.
2. Utvikling av vårt område – mer bosetting og næring – nærhet til Mjøsøykehuset.
3. Planalternativ 1 – bru i nord ved siden av den gamle. Begrunnelse under.
4. Likeverdig hovedkryss midt i Mjøsbyen; E6/Rv4.
5. Midlertidig rundkjøring på RV4 ved Skulhuselva.
6. Stenge alle 5 farlige og upraktiske kryss med Rv4 på Smedmoen-Skulhus.
7. Busstopp og dagparkering i forbindelse med rundkjøringen ved Skulhuselva.
8. Rundkjøring på Rv4 ved Skulhuselva erstattes av planfritt kryss ifm utbygging av Rv4.
9. Utbygging av Rv4 Mjøsbrua-Skulhuselva. Rv4 sørover i kulvert gjennom Smedmoen.
10. Å beholde næringsarealene ved Hanssveavegen og Klundbyvegen.
11. Å gjøre hele strandlinja fra Moavika til Fremstadodden til offentlig friareal med adkomst til fots (turveg) eller med båt.
12. Sammenhengende gang- og sykkelveg; Redalen-Moelv-Biri.
13. Sikre og gode nok lokalveger; Redalen-Skulhuselva og Skulhuselva-Biri.
14. Effektiv støydemping – herunder Mjøsbrua.
15. Raskt tilbud om innløsning til alle som må bort; rammes av utbygging og rød støy.
16. Tilbud om innløsning eller god støydemping til de som rammes av gul støy. Kontrollmåling.

### *Vi ønsker ny E6-bru over Mjøsa ved siden av den gamle fordi;*

1. Løsningen ivaretar best evige verdier som;
  - a) Landskapsbildet
  - b) Naturmangfoldet
  - c) Kulturarven (nevner her gravrøyser mellom båthavna og Møkkvika i Moelv)
  - d) Naturressursene
  - e) Friluftsliv/by- og bygdelivet<sup>17</sup> (nevner her vakre bade- og rekreasjonsplasser i Møkkvika i øst og Skulhusodden/Biri Bruk/Moavika i vest),  
for oss som holder til her nå – og for alle generasjoner - i all fremtid.
2. Løsningen imøtekommer nasjonale føringer om gjenbruk av eksisterende traséer og det er nærføring langs gammel bru over Mjøsa – naturen spares for nye omfattende inngrep.
3. Investeringskostnaden er ca 300 millioner kroner lavere enn for det sørlige alternativet.
4. Det hefter liten usikkerhet knyttet til tids- og pengebruk – i motsetning til det sørlige alternativet der usikkerheten er stor.
5. Trafikken langs E6 (nord/sør) får kortest kjøreveg - sparer ekstra 0,5 km kjøreveg ift det sørlige brualternativet (18 sekunder i 100 km/t).
6. Trafikken til/fra Gjøvik (øst/vest) må tåle 1,9 km ekstra kjøreveg ift det sørlige brualternativet (1 minutt og 8 sekunder i 100 km/t).
7. Løsningen gir minst konsekvenser for våre eiendommer:
  1. Alt 1: 17 går tapt til veg og for rød støy, 6 kommer i gul støysone.
  2. Alt 2: 31 går tapt til veg og for rød støy, 21 kommer i gul støysone.

<sup>17</sup> Best i juni 2023 – så la Nye Veier AS inn flere gang-, sykkel- og turveger i Moelv, og tippet dette i svak favør av alternativ 2.

---

***Dette mener vi er unødvendig;***

1. Turveg mellom Mjøsbrua (dagens) og Kremmerodden (begge planalternativene). Ref krav i KDP. Ikke foreslått av Nye Veier/COWI. Unødvendig, det kreves gang- og sykkelveg på strekningen (Redalen-Moelv-Biri). Investeringskostnadene holdes nede – dette øker Netto (samfunnsøkonomisk) Nytt pr Budsjettkrone (NNB).
2. Bru til Fjordheimsodden (planalternativ 2 (sør)). Odden gis tilbake til naturen og til folk til fots eller med båt. Fjordheim Galleri må få bedre lokaler et bedre sted. Investeringskostnadene går ned – dette øker NNB. Samling av all lokaltrafikk og sikker/hensiktsmessig tilgang til E6+RV4 ved Skulhuselva er viktigere dersom det må foretas valg.