
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 7. mars 2016 13:05
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 07.03.2016 13:04
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Stein S lie
Kontaktperson: Stein S lie
Kontakt-e-post: ste-sjoe@online.no
Tittel: MERKNAD TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN, MOTORVEIPLAN, E 6

Uttalelse:

MERKNAD TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN – MOTORVEIPLAN, E 6

Jeg viser til at Samferdselsdepartementet ønsker en bred offentlig debatt med innspill og synspunkter til det fremlagte plandokumentet. Det skal lages en egen motorveiplan, og nedenfor følger merknader til planen for videre utbygging av E 6.

Nylig er det ferdigstilt en parsell av E 6 fra Minnesund til Espa, litt over 20 km. Dette har vært til en enorm kostnad, og med overskridelser, forsinkelser og store hindringer for trafikantene på E 6 mens arbeidet har pågått. Den nye motorveien er lagt der den tidligere veien gikk, langs Mjøsa, hvor det er en bebyggelse, og hvor det er et svært vanskelig terreng med bratte skråninger og dype tverrgående daler. Etter mange års byggeaktivitet er det blitt en imponerende vei med bruer og tuneller, store motorveikryss og ny lokalvei.

Men det kan ikke være tvil om at hvis man hadde valgt en ny trasé litt lengre fra Mjøsa, ville arbeidet ha kunnet ferdigstilles på kortere tid og til en langt lavere kostnad. Veiprojektet ville da kunne ha vært gjennomført (i) i et langt lettere terreng, (ii) uten store kostnader for å ta hensyn til lokal bebyggelse, (iii) uten behov for ny lokalvei, (iv) uten store ekstrakostnader knyttet til midlertidig trafikkavvikling, og (v) til langt mindre forstyrrelser for den løpende trafikken i prosjektperioden. Som trafikanter gleder vi oss over nye veiprojekter, men ønsker ikke å kjøre midt oppi dem mens arbeidet pågår!

Etter 50 år med veianlegg i små stykker har vi fått sammenhengende 100 km motorvei nordover fra Oslo til Kolomoen. Skal utbyggingen nordover fortsette i samme tempo, tar det 200 år f r veien er fremme i Trondheim.

Vi ser nå at det planlegges å fortsette på samme m te, i første omgang mot nordvest, frem til Moelv, og derfra videre opp gjennom Gudbrandsdalen. En liten parsell, med tuneller osv. er alt bygget. Der veien planlegges på Hedmarken og oppover Gudbrandsdalen, er det stedlig

bebyggelse med kulturlandskap, gårder og tettsteder. Gudbrandsdalen er trang, med bratte dalsider, mange buktninger og dype tverrdaler. Hvis det skal legges en ny motorvei gjennom de beste jordbruksbygdene på Hedmarken og i kulturlandskapet gjennom Gudbrandsdalen, skaper det enda større konflikter og komplikasjoner enn ved den nye veien fra Minnesund til Espa. Om man ser på kartet, er dette heller ikke den korteste strekningen mellom Oslo og Trondheim. Derfor følger også en stor del av trafikken mellom landsdelene i dag riksvei 3 gjennom Østerdalen.

Det beste ville åpenbart være å legge en helt ny motorveitrasé omtrent rett nordover fra Kolomoen, følge nåværende riksvei 3 frem til Løten, og fortsette videre nordover i skogen vest for Glomma. Da ville man ha et mye enklere terreng å bygge i, man ville støte på langt mindre bebyggelse underveis, og det ville være begrenset behov for nye lokalveier. Det måtte selvsagt bygges noen nye tilførselsveier, til Brumunddal, Lillehammer, Rena osv. Men sammenlignet med de kostbare prosjekter med nye lokalveier, kostbare veikryss, mm., som man planlegger gjennom de bebygde områdene på Hedmarken og i Gudbrandsdalen, ville det være en liten ekstrakostnad.

Der hvor det skal bygges nye tilførselsveier vestover og østover, kan disse bygges etter hvert som man arbeider seg nordover, slik at man får glede av veien etter hvert. Også hensynet til trafikken over til Nord-Vestlandet vil kunne ivaretas på en god måte ved at det bygges tilførselsvei til Otta osv., etter hvert som den nye motorveien bygges nordover. Alternativet er å vente på en ny motorvei gjennom Gudbrandsdalen som aldri kommer.

En ny motorvei gjennom fjellskogområdene vest for Glomma vil ikke føre til større naturinngrep enn nåværende veier mellom landsdelene. Traseen vil krysse noen seterveier, turveier og enkelte spredte hyttefelt. De konflikter det skaper, vil være langt enklere å løse enn de komplikasjoner man møter gjennom jordbruksområdene på Hedmarken og i Gudbrandsdalen. I skogen på østsiden av Rondane kan veien følge nåværende trasé til riksvei 27, hvor det er et åpent og lett terreng å bygge vei i. Overgangen fra Østlandet til Trøndelag vil gå fra Folldal over til Kvikne, og det vil være mulig å velge en trasé som ikke går så høyt til fjells og over mindre snauffjell enn nåværende E 6 over Dovre. Fra Kvikne og nordover kan man velge å følge traseen til nåværende riksvei 3 og deretter E 6 videre, eventuelt, kanskje bedre, velge en ny trasé gjennom skogområdene øst for E 6, frem til Støren i Trøndelag.

Det kreves en nytenkning for planleggingen av norske veier, og det gjelder ikke bare E 6 gjennom Hedmarken og Gudbrandsdalen. Et skrekkeeksempel på hvor ille det blir med den gamle tankegangen med bygging av den nye veien der den gamle går i dag, kan man observere på Gran på Hadeland. Der skjærer en ny motorveiparsell seg gjennom det gamle kulturlandskapet på en måte som gjør vondt å se på, selv for en som ønsker seg ny og fin vei. Kostnaden ville selvsagt ha vært langt mindre om man hadde valgt en helt ny trasé i skogen utenfor bebyggelsen.

Gjennomfartsveiene mellom landsdelene bygges av staten og bør også planlegges og reguleres av staten. Nåværende planleggingsprosesser med kommunalt ansvar for valg av nye veitraseer har vært til stor skade, også for de lokalsamfunn som har stått for reguleringene. Utbyggingen av riksvei 4 gjennom Hadeland er det dessverre for sent å gjøre noe med nå. Men denne

elendigheten bør ikke gjentas med bygging av ny motorvei til Moelv og videre gjennom Gudbrandsdalen. Det vil ikke være til glede hverken for lokalsamfunnene, trafikantene eller skattebetalerne.

Stein Sjølie, Oslo

Vedlegg: -