E6 Lillehammer – Hva skjedde?

Ny trasè for 4-felts motorvei i 110 km/h gjennom Lågendeltaet naturreservat



Morten Aas, koordinator i Forum for natur og friluftsliv Innlandet



Kort om historien:

1984: Dagens E6 med eksisterende bru ble bygget

1990: Lågendeltaet naturreservat opprettet

2003: FrP fremmet forslag i transportkomitèen om 4-felt motorvei klasse A Oslo-Trondhjem

2015: Planprogram for ny E6 Vingrom – Ensby etter initiativ fra Lillehammer kommune (ikke prioritert i NP 2014-2023). Anbefaling østlig trasé i 80 km/h.

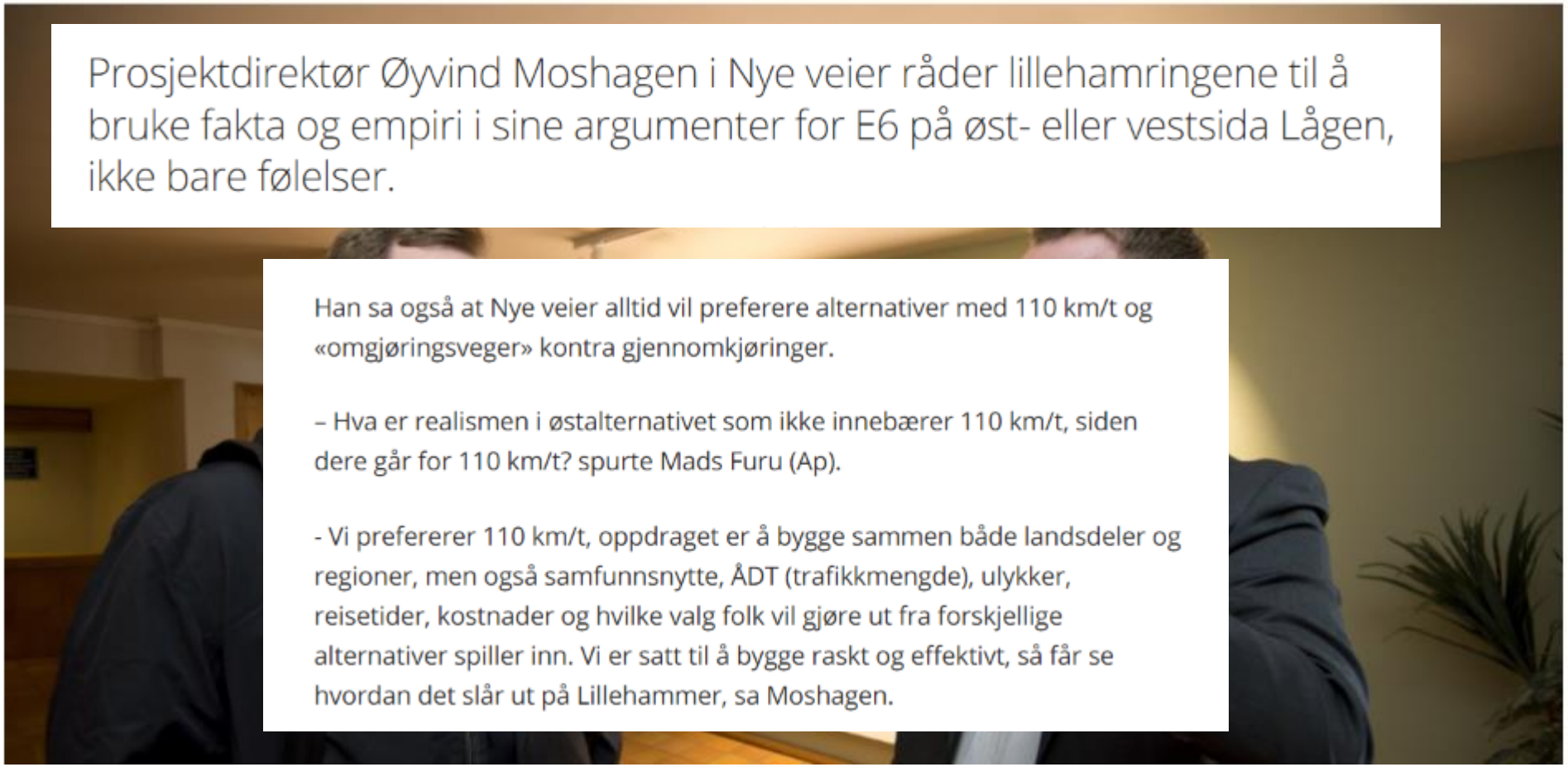
2016: Nye Veier AS etableres med FRP i samferdselsdepartementet. E6 Lillehammer havner i deres prosjektportefølje

2016: Nye Veier AS holder en orientering i formannskapet selv om Statens vegvesen var vegmyndighet. Politikerne snur seg i siste liten mot alternativ vest etter premisset 4-felt og 110 km/h

2018: Kommunedelplan Vingrom – Ensby vedtatt, vestlig trasè

Foto © Ole Jakob Reichelt

Vil ha fornuft, ikke følelser i E6-valget ved Lillehammer



Prosjektdirektør Øyvind Moshagen i Nye veier råder lillehamringene til å bruke fakta og empiri i sine argumenter for E6 på øst- eller vestsida Lågen, ikke bare følelser.

Han sa også at Nye veier alltid vil preferere alternativer med 110 km/t og «omgjøringsveger» kontra gjennomkjøringer.

– Hva er realismen i østalternativet som ikke innebærer 110 km/t, siden dere går for 110 km/t? spurte Mads Furu (Ap).

- Vi prefererer 110 km/t, oppdraget er å bygge sammen både landsdeler og regioner, men også samfunnsnytte, ÅDT (trafikkmengde), ulykker, reisetider, kostnader og hvilke valg folk vil gjøre ut fra forskjellige alternativer spiller inn. Vi er satt til å bygge raskt og effektivt, så får se hvordan det slår ut på Lillehammer, sa Moshagen.

Se debatten direkte her: Hva gikk galt? E6 gjennom Lågendeltaet

Det store engasjementet kom først etter at trasévalg var tatt gjennom vedtak av kommunedelplan Vingrom - Ensby!



NYHETER

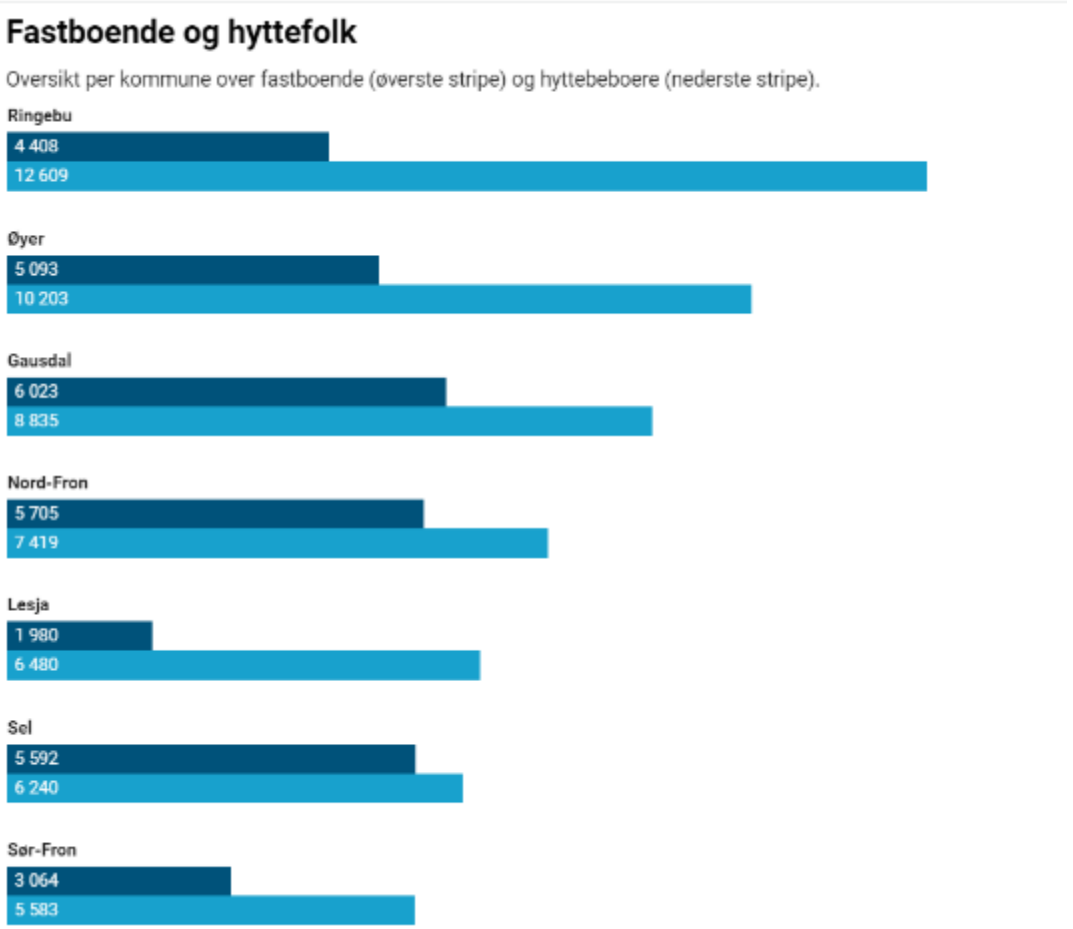
Kan bli domstolene som avgjør om 110 km/t gir grunn til å bygge i vernet natur

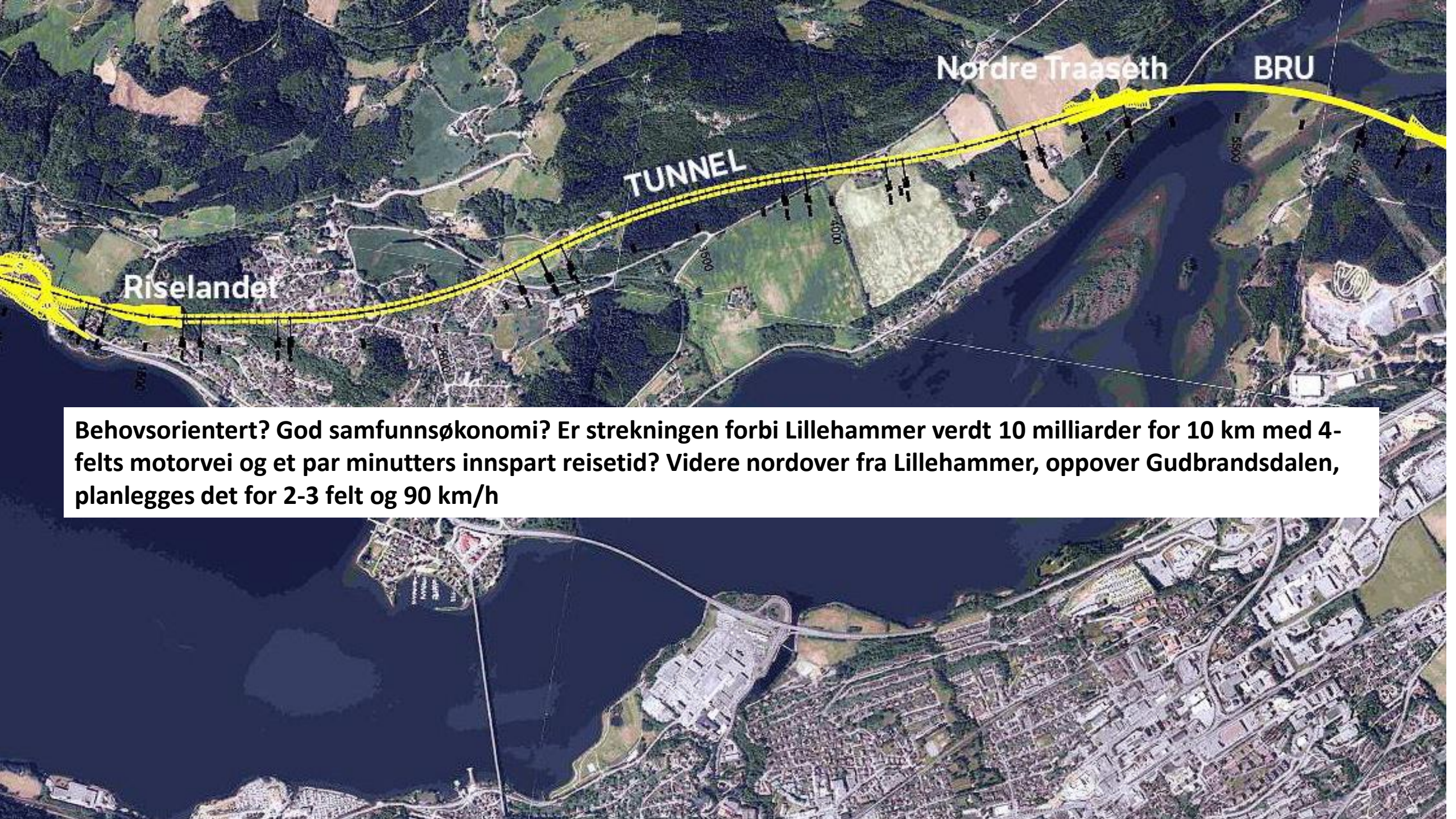
LÅGENDELTAET: Å bygge ny E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat er som hovedregel ikke tillatt. Det kan bli stoppet av domstolene.



Hva aktualiserer behovet for utbedring av E6 forbi Lillehammer?







Behovsorientert? God samfunnsøkonomi? Er strekningen forbi Lillehammer verdt 10 milliarder for 10 km med 4-felts motorvei og et par minutters innspart reisetid? Videre nordover fra Lillehammer, oppover Gudbrandsdalen, planlegges det for 2-3 felt og 90 km/h

Får samfunnet den beste veiløsningen (nasjonalt/regionalt/lokalt)?




Ordføreren
JA
TIL FORTSATT
AKUTTSYKEHUS
I LILLEHAMMER

Overføring til E16 Kongsvinger – E6

- For hvem vil ny E16 med 4-felts motorvei i 110 km/h egentlig være for? Hva er framtidsbehovet ut fra trafikkgrunnlag? Hva sikrer ønsket utvikling for regionen?
- Myten om at 4-felts motorvei er gunstig for regional utvikling. Vær oppmerksom på lang avstand mellom av- og påkjøring, tettsteder som blir koblet av, næringsliv som får lange omveier, dyr bompengefinansiering osv.
- Diskusjonene må tas nå. Deres engasjement er viktig. Løft blikket, spill politikerne gode!
- Lokalpolitikerne og offentlig forvaltning har plikt til å ta sin forvaltningsrolle. De må evne og ville ha hendene på rattet. For som jeg ofte sier:

