

Nye Veier AS
Ringsaker kommune
Gjøvik kommune

Lillehammer, 26.09.2024

Dette brevet sendes på vegne av følgende organisasjoner: DNT Gjøvik og omegn, Hamar og Hedemarken turistforening, Birdlife Norge avdeling Oppland, Norges Jeger- og Fiskerforbund Oppland, Naturvernforbundet Innlandet og Syklistenes Landsforening Hamar.

Høringsinnspill til reguleringsplan for E6 Moelv – Roterud

Bakgrunn:

Nye Veier oppgraderer E6 i Innlandet. Utbyggingen har tredelt målsetning herunder forbedre trafiksikkerheten, øke fremkommeligheten for å knytte landet tetter sammen, samt stimulere til regional vekst og utvikling.

Det er nå detaljreguleringsplan for E6 Moelv-Roterud, strekning på 11 km, som er ute på høring. Tiltaket gjelder ny firefelts motorvei på nevnte strekning, inkludert ny Mjøsbru. Nye Veier AS er tiltakshaver. Gjøvik og Ringsaker kommuner er planmyndighet.

Det fremmes to planforslag for ny E6, omtalt som alternativ 1 og alternativ 2. Hovedforskjellen på alternativene er at de krysser Mjøsa på ulike steder med tilhørende forskjeller i infrastruktur på land. Alternativ 1, nordre trasé, innebærer ny bru i parallelt til eksisterende. Alternativ 2, søndre trasé, har ilandføring på Skulhusodden.

Basert på den gjennomførte konsekvensutredningen, og ut fra samfunnsøkonomisk nytte, anbefaler Nye Veier alternativ 2, søndre trasé. Nord for Fremstadodden er alternativene like.

Våre merknader:

- E6 Moelv – Roterud, med ny Mjøsbru og firefelts motorvei i 100-110 km/t, blir et svært omfattende inngrep med stor og uheldig påvirkning på natur, landskap, friluftsliv og rekreasjonsområder. Gitt nullvekstmål for personbiltrafikk vedtatt av ATP Mjøsbyen med fylkeskommune og 11 mjøskommuner, og nasjonale mål og forpliktelser på klima, arealbruk og naturtap, kan prosjektets dimensjonering for våre interesser framstå som betenkelig. Prosjektet er da også beregnet med stor negativ samfunnsnytte.

- For natur- og friluftslivinteressene er det svært viktig at Gjøvik og Ringsaker kommune, som planmyndigheter, tar et stort ansvar for å minimere negative konsekvenser i anleggs- og driftsfasen. Innspill fra høringen, kunnskap som kommer fra engasjerte lokallag på begge sider av Mjøsa, og egen tverrfaglig kompetanse i kommunene, må brukes aktivt for å sikre gode bestemmelser i reguleringsplan og avbøtende tiltak. I kontakt med Nye Veier AS, som ønsker å bygge billigst mulig, må kommunene legge ambisjonen høyt for lokalsamfunn og lokalmiljø. Det gjelder natur, folks tilgang til Mjøsa og friluftsområder, turstier, sykkeltraséer, viltgjerder og viltoverganger mm. Mjøsa, og resterende grønne lunger, har etter vårt syn uvurderlig verdi.
- Selv om Nye Veier AS foretrekker alternativ 2 ut fra beregnet samfunnsnytte viser gjennomført konsekvensutredning for ikke prissatte konsekvenser at alternativ 1 (ny Mjøsbru parallelt med eksisterende bru) kommer best ut. Dette skyldes at alternativet i større grad samler areal- og naturinngrepene og derav den landskapsmessige virkningen. Alternativ 1 gir også noe bedre muligheter for i varetakelse og styrking av de frie grøntområdene fra Skulhusodden mot Biri bruk og Moavika etter anleggsperioden er over. Uansett hvilket alternativ som velges er det betydelige og uheldige konsekvenser for natur og friluftsliv.
- I lys av E6-prosjektet må kommunene sikre at viktige natur- og friluftsområder, og Mjøsa, blir offentlig tilgjengelig. Det gjelder både i Ringsaker og Gjøvik kommuner. Hvis områdene sikres som offentlige friområder, gis de tilbake til naturen og mennesker for nøysomt friluftsliv. På Gjøviksida kan sørsida av Skulhusodden mot Biri Bruk og Moavika nevnes. Revegetering og utvikling av slike grønne lunger for natur og friluftsliv bør tydelig inn som avbøtende tiltak finansiert av E6-prosjektet.
- Ny Mjøsbru, og hastighetsøkning fra 70-80 til 100-110 km/t, vil øke støybelastningen vesentlig ut fra dagens situasjon, noe fagrapport støy godt beskriver. Fagrapporten viser tydelig også den positive virkningen av god støyskjerming. Reguleringsbestemmelsene legger opp til støyskjerming av boligområder samt Svennesvollene naturreservat og den viktige badeplassen i Møkkvika. Vi ber om at støyskjerming i større grad blir vurdert på ny Mjøsbru og hele strekningen for å skåne natur- og friluftslivsområdene. På Moelvsida vil det være særdeles viktig at en bevarer Moskogen som et stille naturområde. Viktigheten av dette blir ikke mindre etter bygging av nytt Mjøsbykehus. Det samme gjelder for Steinsodden, som risikerer støypåvirkning ved alternativ 2. Mjøsa i hele området, Moelv-Biri, er særdeles viktig rekreasjonsområde året gjennom, og støyskjerming ut mot vannflata vil etter vårt syn være en god investering i framtidig trivsel, helse og livskvalitet.
- Løsninger for gang- og sykkeltrafikk skal være avklart og vist i planene jamfør Forskrift om anlegg av offentlig veg. Etter vårt syn er det i planene ingen helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen Redalen – Moelv - Biri. Langs Eriksrudvegen må gående og syklende dele en tidvis smal og svingete veg med biler, busser og tungtransport. For syklister bør det derfor inn en bestemmelse som sikrer tilrettelegging for syklende langs hele strekningen som skal bygges ut. Eventuelt må trafikkbegrensende tiltak som hindrer gjennomkjøring av trafikk på Eriksrudvegen vurderes (unntak for rutebuss). Dette bør også ses i lys av krav fra Innlandet fylkeskommune, og meklingen som førte til enighet om at Nye Veier skal bygge gang- og sykkelveg langs Biristrandvegen når E6 skal bygges fra Roterud til Storhove. Med nytt Mjøsbykehus vil det være viktig å sikre at det flest mulig velger å gå, sykle eller reise kollektivt.

- Rapport for friluftsliv, by og bygdeliv nevner nasjonal sykkelrute 7 – Pilegrimsruta, men har ikke med seg noe om Mjøstråkk, som er skiltet sykkelrute rundt Mjøsa. Både nasjonal sykkelrute 7 og Mjøstråkk er vist i vegkart.no som nasjonal sykkelrute. Begge burde vært tegnet inn i kartet og beskrevet.

Kopi: Innlandet fylkeskommune
Statsforvalteren i Innlandet

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Innlandet



Morten Aas
Koordinator