

30. november 2011

Til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

BEHANDLING AV PROP. 13 S (2011–2012) FELLESPROSJEKTET E6-DOVREBANEN

Naturvernforbundet viser til Prop. 13 S, som omfatter utbygging og finansiering av E 6 Minnesund–Skaberud og Dovrebanen Langset–Kleverud. Vi har fått tilbakemelding på at det ikke er lagt opp til høring i saken, men at det er muligheter for en skriftlig uttalelse. Derfor dette brevet.

E 6 Minnesund–Skaberud

Den 21 km lange parsellen Minnesund–Skaberud er estimert å koste 4,3 mrd. kroner (styringsramme). Netto nytte (NN) er estimert til om lag 3 mrd. kroner.

Naturvernforbundet har helt fra starten av diskusjonen, for drøyt 10 år tilbake, vært imot nybygging av firefelts veg her. Vårt alternativ, opprusting og utbedring til to-/trefeltsveg med midtrekkverk, har aldri blitt gjenstand for ordentlig utredning. Naturvernforbundets innvendinger kan kort oppsummeres slik:

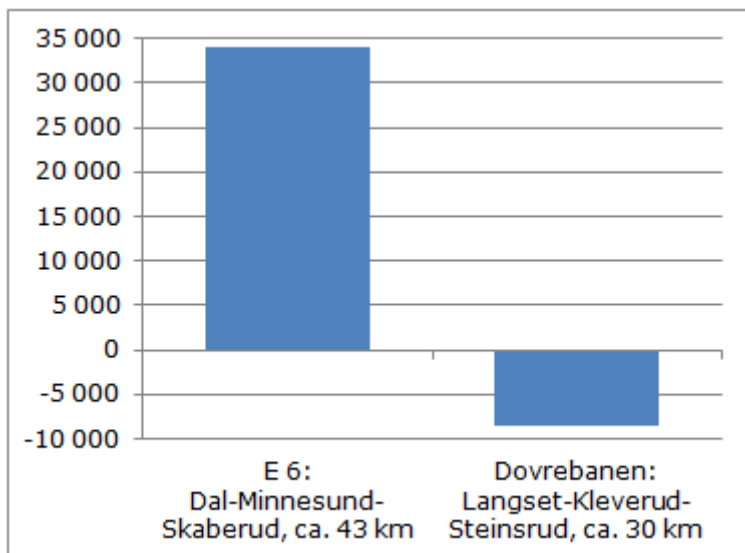
- Veggen gir store naturinngrep
- Veggen fører til kraftig vekst i klimagassutslipp
- Veggen er dyr: Pengene bør heller brukes til jernbanesatsing og til utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak på en større del av vegnettet, noe som gir lang større trafikksikkerhetsgevinst

Vegens bidrag til økte klimagassutslipp har fire årsaker:

1. Kortere reisetid øker trafikkomfanget – det blir mulig å reise lengre distanser på samme tidsbruk som tidligere. Arealbruken tilpasses dette, og vi får et mer transport- og energiintensivt samfunn
2. Bilen kaprer trafikk fra toget, noe det er stor grunn til å frykte at vil skje her også, jamfør de dystre erfaringene fra Vestfold, der E 18 er bygd ut
3. Økt hastighet gir økt drivstofforbruk. Tall fra svenske vegmyndigheter antyder at en bil som kjører i 100 km/t, bruker omtrent 15 prosent mer drivstoff per kilometer enn en bil som kjører i 80 km/t. Faktiske målinger i Sverige etter nedsetting av fartsgrensene viser at det oppnås vesentlige reduksjoner
4. Vegbygging gir betydelige utslipp av klimagasser i både anleggs- og driftsfasen

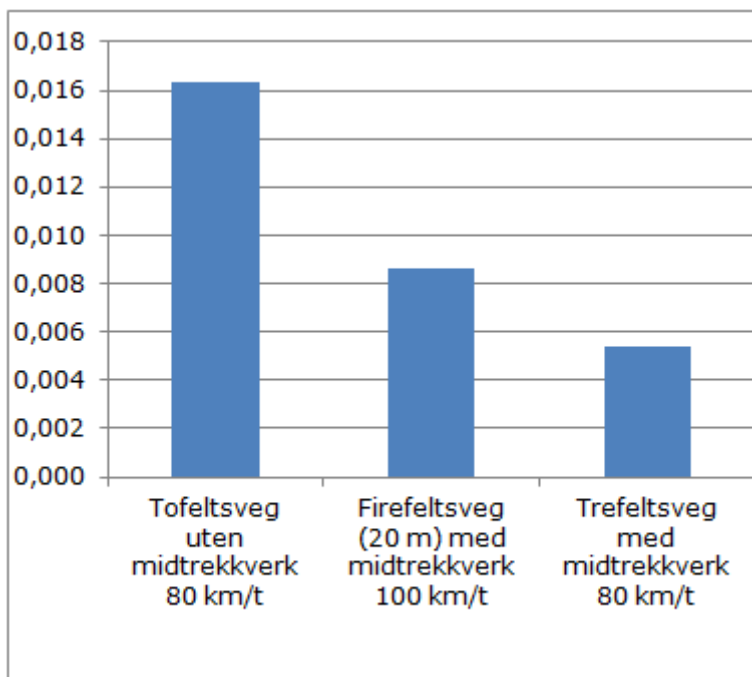
Det er verd å legge til at den økte trafikken som en firefelts E 6 genererer, ikke begrenser seg til bare E 6. Trafikken går videre inn og ut av byer og tettsteder og skaper mer kø, kork og kaos der.

Av proposisjonen kan vi se at trafikkmengden på den nye firefeltsvegen i åpningsåret anslås til ÅDT 12 100. Det er verd å minne om at Vegdirektoratets konsekvensanalyse av vegnormalene oppgir ÅDT 15 000 som grensa for når en tofeltsveg får kapasitetsproblemer.



St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019* presenterer klimakonsekvensene av trafikkendringene som følge av ny E 6 på strekningen Dal-Minnesund–Skaberud og sammenlikner med bygging av dobbeltspor Langset–Kleverud–Stensrud. Figuren til venstre presenterer endringene i klimagassutslipp (uttrykt som kgCO₂ekv./år) og viser tydelig at utbygging av motorveg og jernbane i sum ikke er noen miljøløsning, tvert imot. Økte utslipp som

følge av ny E 6 er nesten fire ganger større enn utslippsreduksjonen fra nytt dobbeltspor. I sum øker utslippene vesentlig.



SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk* viser at en firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t gir 59 prosent flere drepte og hardt skadde enn en trefeltsveg med fartsgrense 80 km/t (ved ÅDT 10 000). Se figuren til venstre, som viser antall hardt skadde og drepte per millioner kjøretøy-kilometer ved ulike vegtyper og fartsgrenser når antall kjøretøy er på 10 000 i døgnet. Nye firefeltsveg kan med andre ord ikke begrunnes ut ifra ønsket om økt trafikksikkerhet.

Innspill til Stortingets behandling

Naturvernforbundet erkjenner at det er vanskelig å stanse utbygging av E 6 Minnesund–Skaberud nå. Vi ber derfor komiteen gjøre følgende vedtak, for å dempe de negative klimakonsekvensene av vegprosjektet:

- Bompengordningen for E 6 på strekningen Gardermoen–Kolomoen får et tilleggsformål, nemlig å begrense biltrafikken. Satsene må ikke settes for å optimalisere inntekter, men for å bremse en ytterligere trafikkvekst. Det betyr at hele betalingssystemet etter hvert bør opp til behandling på nytt, og da som en permanent vegpriseringsordning.
- Inntektene fra bompengordningen skal kunne brukes til å bygge ut jernbanen i korridoren. Proveny fra økte bompengesatser må brukes til dette. Inntekter fra permanent vegpriseringsordning må på sikt også kunne brukes til

nedbetaling av jernbaneinvesteringer, dersom det skulle vise seg at statlige bevilgninger ikke er tilstrekkelig til å fullføre utbygging av jernbanens IC-triangel innen utgangen av 2023, som blir et viktig mål.

- Fartsgrensene på ny E 6 økes ikke. Som nevnt er det stor forskjell i utslipp ved kjøring i 80 km/t kontra 100 km/t.

Dovrebanen Langset–Kleverud

Naturvernforbundet ønsker kraftig satsing på jernbanen i korridoren Oslo–Lillehammer. Strekningen er viktig for både regional persontrafikk, langdistanse-trafikken og ikke minst godstrafikken. Det som bygges nå, må være langsiktig og kunne innpasses i en framtidig høyhastighetsbane.¹

Naturvernforbundet har i flere år påpekt store svakheter med den valgte løsningen, som innebærer bygging av ny jernbane i strandsonen, med tilhørende miljøproblemer. Bygging av bane nær eksisterende trasé gir også store utfordringer for jernbanetrafikken i anleggsperioden. Den valgte løsningen hadde vært forståelig dersom bevilgningen til jernbaneutbygging hadde vært vesentlig mindre og "bit-for-bit"-utbygging dermed hadde vært nødvendig. Slik politikk og slik utbyggingsmetodikk er det tverrpolitisk enighet om at ikke er ønskelig i dag.

Det er sterk beklagelig at planprosessen vi har bak oss, ikke har vurdert reelle alternativer til valgte traséløsninger, som bl.a. skåner Mjøsas strandsonen, tillater høyere hastigheter og kan bygges nærmest uavhengig av trafikken på dagens bane. Et såkalt østre alternativ, som tar av ved Venjar sør for Eidsvoll, har – etter hva vi forstår – aldri inngått i utredningsarbeidet. I 2006–2007 pågikk det imidlertid et arbeid med en konseptvalgutredning, som ledd i en KS1-prosess for dobbeltspor Eidsvoll–Hamar. Vi hadde stort håp om at det her ville bli mulig å få belyst nye alternativer. Tross omfattende arbeid med konseptvalgutredningen bestemte "noen" at arbeidet med denne ikke skulle slutføres. Reelle alternativer er ikke kommet på bordet.

Det 17 km lange dobbeltsporet Langset–Kleverud er i Prop. 13 S estimert å koste 4,2 mrd. kroner (styringsramme).

Innspill til Stortingets behandling

Naturvernforbundet innser at bevilgningene på 2011-budsjettet gjør det svært vanskelig å reversere prosessen. Det er imidlertid grunn til å frykte at kostnadene for prosjektet kan stige ytterligere, f.eks. som følge av stedvis dårlige grunnforhold. Storkomiteen bør få avklart status i dette. Eventuelle ytterligere økte kostnader kan bli et moment som kan gjøre det forsvarlig å vurdere hele prosjektet på nytt.

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
fagleder i Naturvernforbundet

¹ Gårsdagens nyheter fra høyhastighetsutredningen viser at en bane Oslo–Lillehammer vest for Mjøsa (via Gjøvik) vil få 24 minutter kortere kjørtid Oslo–Lillehammer enn IC-banen som nå skal bygges ut øst for Mjøsa. Det er høyst usikkert om det noen gang blir bygd en ny bane vest for Mjøsa. Derfor er det viktig at IC-banen øst for Mjøsa bygges ut etter moderne hastighetsstandard.