

Oslo, 27. mars 2020

Samferdselsminister Knut Arild Hareide, Samferdselsdepartementet
Finansdepartementet

KVU/KS1 FOR E16 KLØFTA–KONGSVINGER

Nye Veier AS har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å planlegge bygging av ny E16 mellom Kløfta og Kongsvinger. Dette skjer uten at det er gjennomført noen konseptvalgutredning (KVU) med eksternt involvering og kvalitetssikring (KS1), til tross for at statens prosjektmodell stiller krav om dette når store statlige investeringsprosjekter skal utredes.

Dette gjør at en helt avgjørende fase av utredningsprosessen utelates. Det er her grunnleggende spørsmål skal stilles, spørsmål som har avgjørende betydning for blant annet utbyggingskostnader, samfunnsnytte og negative virkninger på blant annet natur og klima.

Vi forstår det slik at Nye Veier AS vil planlegge og bygge en firefelts motorvei. Dette til tross for at trafikkmengdene på veien ikke tilsier noe behov for fire felt. Fra Nybakk-krysset og fram til Vormsund kjører det i gjennomsnitt rundt 13 000 kjøretøy i døgnet, mens tallet mellom Vormsund og Skarnes ligger på 8000–10 000. Det er først når gjennomsnittlig antall biler overstiger 15 000, at en tofeltsvei kan få kapasitetsproblemer, ifølge Statens vegvesens utredning om smal firefeltsvei for og standarder på veier med ÅDT 6000–20000, som nylig har vært på høring, samt en studie fra NTNU. I land som Sverige og Tyskland brukes to- og trefeltsvei for trafikkmengder langt over 15 000.

Alternativet til en firefeltsvei er å ruste opp dagens vei og bygge nytt på delstrekninger og dermed få en tofeltsvei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Det vil bli en vei som er like trafikksikker som en firefeltsvei, noe som er godt dokumentert i utredninger fra Statens vegvesen, SINTEF og Transportøkonomisk institutt.

Bredere veier og høyere fart skaper mange utfordringer. Flere kjørefelt krever mer arealer. Høyere fart krever rettete veier, som gjør at konfliktene blir større. Det blir rett og slett vanskeligere å ta hensyn til hus, matjord, natur, friluftsområder, kulturminner og mer. Og kanskje enda verre: Når en vei skal bygges for 110 km/t, blir det nærmest umulig å gjenbruke noe av eksisterende vei. Det må bygges en helt ny vei – i tillegg til den gamle – som gir store, ekstra inngrep og enda høyere kostnader. Både statens bidrag og bompengene vil øke betydelig, sett i forhold til om dagens vei rustes opp og nye delstrekninger bygges der det er nødvendig. Bygging av motorvei gir også store klimagassutslipp, og jo mer omfattende utbyggingene blir, jo større utslipp blir det.

Økt fart gir også enda mer støy, svevestøv og mikroplast fra dekkslitasje. Drivstofforbruket øker betydelig når farten økes, og elbilenes rekkevidde reduseres tilsvarende. Det gjør det vanskeligere å omstille transportsektoren i grønnere og mer klimavennlig retning.

Videre foreligger det grundig forskning på sammenhengen mellom reisetid og trafikkomfang. Går det raskere å kjøre bil, blir det mer pendling og annen reising over lengre distanser, og byer og tettsteder kan ese utover. Bussene blir tvunget til å svinge av fra motorveiene for å slippe folk av og på, og da taper bussen ytterligere i forhold til privatbilene, som kan suse av gårde på ny vei. Jernbanen vil fort bli utkonkurrert, når farten på veiene økes og det blir mer attraktivt å kjøre bil. Og de mange pengene som trengs for å bygge overdimensjonerte

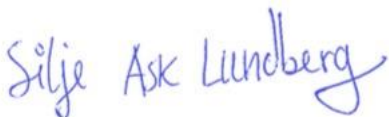
motorveier, gjør at det blir mindre igjen til for eksempel kollektivtransport og sykkelsatsing – og til utbygging av Kongsvingerbanen, som er viktig for å avlaste veinettet for både personbiler og tungtransport.

Mer biltrafikk forsterker de nevnte miljøutfordringene som også økt fart resulterer i: Det blir mer støy og utslipp av svevestøv og mikroplast samt høyere CO₂-utslipp og energibehov. Flere biler krever mer areal, med tilhørende konsekvenser for natur, matjord og trivsel i byene. Dette truer det viktige nullvekstmålet, som blant annet gjelder for hele Akershus. Da blir det meningsløst å bygge veier som skal forflytte enda flere biler.

Det er ennå ikke for seint å se helhetlig på strekningen Kløfta–Kongsvinger. Dagens krav om konseptvalgutredning med folkelig involvering og ekstern kvalitetssikring må naturligvis gjelde også her. Behovet forsterkes, nå som det kan skje store endringer i transportsektoren, med nye teknologiske løsninger som blant annet kan redusere behovet for veikapasitet ytterligere. Vi anser risikoen for feilinvesteringer til skade for natur, klima og økonomi for å være økende.

Naturvernforbundet forventer at Samferdselsdepartementet stiller krav om gjennomføring av konseptvalgutredning og ekstern kvalitetssikring for E16 Kløfta–Kongsvinger, før Nye Veier AS eventuelt kan gå videre med planlegging.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



leder