

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

## **E6 NEDGÅRD–ULSBERG–BERKÅK–VINDÅSLIENE**

### **Innledning**

Nye Veier planlegger å lyse ut kontrakt for parsellen Berkåk–Vindåsliene i april med tanke på nylig byggestart. Denne 15 km lange parsellen til om lag 2 milliarder kroner inngår i en 32 km lang strekning på E6 mellom Nedgård og Vindåsliene i Trøndelag som Nye Veier har i sin portefølje.

Budsjettforliket mellom Ap, Sp og SV om statsbudsjettet for 2022 inneholder et viktig punkt som må få betydning i praksis, også for dette veiprojektet. Om Berkåk–Vindåsliene bygges ut etter dagens planer, vil det legges føringer for resten av prosjektet. Det vil være nok et prosjekt som vil binde opp store beløp som gjør det vanskeligere å prioritere utbedring og vedlikehold av det veinettet vi har.

Punkt 21 i budsjettforliket lyder slik:

*Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i veinormalene for å sikre at tapet av matjord og natur blir så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede.*

### **Bakgrunn**

Ifølge anbefalingene i konseptvalgutredningen fra 2012 og etterfølgende regjeringsbeslutning skulle strekningen fra Ulsberg til Støren bygges ut til 2/3-feltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t. Statens vegvesen satte deretter i gang i planprosess som resulterte i at kommunene vedtok reguleringsplan for en slik vei i 2016.

Solberg-regjeringen bestemte så at Nye Veier skulle få ansvaret for veien. Til tross for at trafikkmengden bare er på om lag 5000 kjøretøy i døgnet, ville Nye Veier forkaste de vedtatte planene. Nå var det 4-feltsvei med fartsgrense 110 km/t det skulle bli, uten noen nærmere begrunnelse enn at farten skulle opp. Dette til tross for at regelverket (Håndbok N100) slo fast en slik veistandard kun skulle brukes når trafikkmengden forventes å overstige ÅDT 12 000.

Det var bare 4-feltsvei for 110 km/t på mesteparten av strekningen som var med i den nye konsekvensutredningen. Ingen løsning som var i tråd med regelverket, altså 2/3 felt og fartsgrense 90 km/t, var inkludert i utredningen. Dermed var det ikke mulig å sammenlikne konsekvensene mellom den regelstridige løsningen Nye Veier ville ha, og en mer skånsom løsning i tråd med regelverket.

Det er verd å minne om at en såkalt smal 4-feltsvei for 110 km/t, som det nå legges opp til, krever dobbelt så slake svinger som en 2/3-feltsvei for 90 km/t og også 35 prosent mer areal der veien går i dagen. Rettere og bredere veier gjør det langt vanskeligere å tilpasse veien til terrenget, med store negative konsekvenser for artsmangfold, friluftsliv og klima. Også støynivået og drivstoff-/energiforbruket øker betydelig. De negative konsekvensene av å bygge 4-feltsvei for 110 km/t framfor 2/3 felt for 90 km/t på strekninger med lav trafikkmengde er godt dokumentert i Vegdirektoratets utredning om ulike veistandarder fra oktober 2019.

Nye Veiers konsekvensutredning, som var ute til offentlig ettersyn våren 2019, inneholdt ingen omtale av prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet isolert sett eller sett opp mot den opprinnelig vedtatte løsningen. Dette er neppe i tråd med regelverket for konsekvensanalyser. I Nasjonal transportplan 2022–2033 fra mars 2021 kan vi imidlertid lese at utbygging av strekningen Ulsberg–Melhus vil påføre samfunnet et tap på 8,8 milliarder kroner.

Først etter at planene var vedtatt i kommunestyrene, sendte Nye Veier en såkalt fravikssøknad til Vegdirektoratet om å få bygge en overdimensjonert veiløsning, altså smal 4-feltsvei for 110 km/t istedenfor standardløsningen med 2/3 felt for 90 km/t. Direktoratet kunne ikke annet enn å innvilge søknaden, da det allerede var lagt tydelige føringer fra departementet i bompengeproposisjonen. I sitt svar på søknaden datert 23. september 2019 er imidlertid Vegdirektoratet tydelig: Nye Veiers ønske om smal 4-feltsvei for 110 km/t er både mer trafikkfarlig og gir dårligere samfunnsøkonomi enn standardløsningen.

Dette er naturligvis dumt for samfunnet, og det strider også med Nye Veiers vedtekter, som sier at strekninger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Etter vraking av rødgrønt konsept og vedtatt reguleringsplan fra 2016 og en etterfølgende tvilsom planprosess vil Nye Veier fortsatt bygge en overdimensjonert motorvei for høy fart, med store naturinngrep og klimakonsekvenser og som har større trafiksikkerhetsrisiko og enda dårligere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn en mer skånsom løsning med 2/3 felt og fartsgrense 90 km/t. Dette til tross for at Nye Veier har annonsert at selskapet vil ta mer miljøhensyn.

Det er på høy tid og med god grunn vi de siste ukene har fått en viktig politisk debatt om prioriteringene i samferdselssektoren. NAF, som er kjent for å være bilistenes talerør, er også tydelig på at mer vedlikehold av dagens veier må være det viktigste.

### **Konklusjon**

For å få til nødvendige vridninger av ressursbruken – til fordel for samfunnsøkonomi, trafiksikkerhet, natur og klima – ber vi samferdselsministeren gripe inn og sørge for at planene for E6 Ulsberg–Berkåk–Vindåsliene endres i tråd med det som er normal standard ifølge veinormalenes Håndbok N100. Det betyr bygging av 2/3 felt med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t. Dette lar seg også kombinere med doble tunnellop, om det er ønskelig.

Dersom Nye Veiers planer for strekningen ikke endres, vil det bety at veinormalene fravikes i motsatt retning av det punkt 24 i avtalen om statsbudsjettet for 2022 legger opp til. I så fall vil det være et klart brudd med avtalen.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen  
leder

Kopi til:

Medlemmene fra Ap, Sp og SV i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité