

Oslo, 18. april 2008

Statens vegvesen Region øst  
Postboks 1010 Skurva  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref.: 2006/099590-015

## **FELLES HØRINGSUTTALELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNINGEN FOR E 6 LILLEHAMMER–OTTA**

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom viser til Statens vegvesens konseptvalgutredning for E 6 på strekningen Lillehammer–Otta og avgir herved en felles uttalelse til denne.

Innledningsvis viser vi til brevet *KS1 Kolomoen–Lillehammer og Lillehammer–Otta*, datert 19. juni 2007, som presenterer Naturvernforbundet og Natur og Ungdoms miljø- og klimakonsept for transportløsning i korridoren fra Kolomoen til Otta, som er skrevet etter oppfordring fra Statens vegvesen og Jernbaneverket og gjennomgått i møte mellom etatene og organisasjonene.

Naturvernforbundet i Oppland har også sendt inn en uttalelse, som i stor grad bygger på samme innspill av 19. juni 2007.

Vi lister opp våre viktigste kommentarer:

### **Samfunns mål og krav**

Det er oppsiktsvekkende at natur, miljø og/eller klima ikke er tatt med som noe samfunns mål (delmål) i konseptvalgutredningen, jf. kap. 3.2. Vi finner det like oppsiktsvekkende at "Miljøkrav innen luft- og støyforurensing følges" anses som et mindre viktig krav, jf. kap. 4.6.

### **Forholdet til vegnormalene**

Forslag til vegnormaler (håndbok 017) fra desember 2007 omtaler den såkalte firetrinns metodikken slik:

"Det er utviklet en firetrinns metodikk for å sikre at man ikke går til dyre investeringer dersom utfordringene i trafikksystemet kan løses billigere og like effektivt gjennom mindre kostbare tiltak. Firetrinns metodikken er en systematisk arbeidsmetode som følger opp rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging på en god måte. De fire trinnene i analysemetodikken er:

1. Tiltak som påvirker transportbehovet og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende vegnett og kjøretøyer
3. Mindre ombygginger
4. Nyinvesteringer og større ombygginger"

Vi mener at denne delen av vegnormalene må forplikte like mye som øvrige tekniske krav i vegnormalene, som tross alt også kan fravikes.

Firetrinnsmetodikken må resultere i at det utredes et konsept for E 6 mellom Lillehammer og Otta som innebærer at dagens veg rustes opp til en trafiksikker veg uten nevneverdige inngrep i natur og kulturlandskap og uten at vegen legger til rette for mer trafikk. Det må søkes løsninger som gjør det mulig å etablere midtrekkverk på eksisterende veg med noe breddeutvidelser og gjennom bruk av kryss i plan. Gjennom tettstedene bør det fortrinnsvis etableres miljøgater. Parallell lokal- og gang-/sykkelveg må etableres lang hele E 6.

Satsing på en trafiksikker E 6 i dagens trasé må kombineres med langt større satsing på jernbanen for både person- og godstrafikk.

### **Kommentarer til konseptene**

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom mener at konsept 2 er et godt utgangspunkt for å utvikle et konsept med bedre trafiksikkerhet uten store naturinngrep og uten vesentlig tilrettelegging for økt trafikk, jamfør omtalen over.

Vi mener at konsept 3 og 3 B har flere alvorlige svakheter:

- Konseptet innebærer bygging av ca. 5 mil ny veg samt utvidelse til firefeltsveg på søndre del av vegen. Dette vil gi betydelige naturinngrep – og det legger til rette for mer trafikk når reisetida med bil reduseres.
- Nye veger og omkjøringsveger utenom tettstedene kan bidra til en utflytende arealbruk der næringsvirksomhet m.m. plasseres langs den nye vegen. Dette bidrar til ytterligere nedbygging av areal og kan føre til utarming av eksisterende tettsteder og dermed et samfunn som blir enda mer bilavhengig.
- Det store utbyggingsomfanget gjør prosjektet dyrt, slik at en mindre andel av samferdselsmidlene kan brukes til f.eks. trafiksikkerhetstiltak og tilrettelegging for gange, sykling og kollektivtransport.
- Konseptvalgutredningen betrakter økt hastighet i konsept 3 B utelukkende som et gode. Naturvernforbundet og Natur og Ungdom mener at det blir for snevert. Økt hastighet gir økt trafikkfare, økt drivstofforbruk samt redusert reisetid, som igjen bidrar til mer trafikk. Dette strider mot andre samfunns mål. Bruk av midtrekkverk må ikke føre til at fartsgrensene økes.

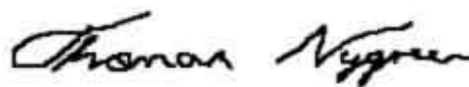
Det er viktig at det gjennomføres strakstiltak for å bedre trafiksikkerheten på E 6, gjennom bl.a. lavere fartsgrenser, mer trafikkovervåking og overflytting av godstrafikk fra veg til bane.

Vi viser ellers til brevet *KS1 Kolomoen–Lillehammer og Lillehammer–Otta* fra Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom, datert 19. juni, samt Naturvernforbundets rapport 7/2007 *Alternativ stamvegnormal – med rv. 2 gjennom Nes som eksempel*. Begge følger vedlagt.

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz  
fagleder  
i Norges Naturvernforbund



Thomas Nygreen  
sentralstyremedlem  
i Natur og Ungdom