

Stange kommune
Postboks 214
2336 Stange

Natur og Ungdom
Postboks 4783 Sofienberg
0506 Oslo

11.04.08

Merknader til planforslaget for kommunedelplanen for Stange kommune: E 6 Kolomoen–Hamar grense fra Natur og Ungdom og Norges Naturvernforbund

1. Innledning

Statens vegvesen ønsker å utvide E 6 i Stange mellom Kolomoen og Hamar grense til fire felt. I sammendraget til kommunedelplanen begrunnes behovet for utvidelsen med at det er mange alvorlige ulykker på strekningen, og at det er kapasitetsproblemer på enkelte delstrekninger. Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener en utvidelse til fire felt er feil løsning for å fjerne mange ulykker raskt, og at klimatrusselen krever at vi legger til rette for å flytte deler av trafikkarbeidet over på mer miljøvennlige transportmidler. Løsningen på transportproblemene på E 6 er en to- og trefelts vei med fysisk midtdeler og utbedring av sideterrenget der det er nødvendig, kombinert med en utbygging av dobbeltspor på jernbanen mellom Eidsvoll og Lillehammer.

2. Økte klimagassutslipp

2.1. Veikapasitet og klimagassutslipp

Veitrafikken står for en femtedel av norske klimagassutslipp, og er en av hovedgrunnene til at klimagassutslippene i Stange kommune har økt de siste årene. Mellom 1991 og 2006 har klimagassutslippene fra vegtrafikken økt med 38 % i Stange kommune.¹ En videre utbygging av E6 til fire felt gjennom Stange kommune vil legge til rette for økt trafikkvekst, og økte klimagassutslipp i mange år framover. Ved å doble kapasiteten på veien vil det bli plass til dobbelt så mange biler, og gi dobbelt så høye klimagassutslipp fra veien. Veien planlegges også for hastighet på 100 km/t, noe som vil bidra til økte utslipp. Når farten øker utover 70 km/t, stiger drivstofforbruket og utslippene per kjørte kilometer per bil.

2.2. Konflikt mellom vei og jernbane

En kapasitetsutvidelse av veien vil ødelegge konkurransefortrinnet til den miljøvennlige jernbanen. I dag er toget raskere enn bilen mellom Hamar og Oslo og mellom Stange og Oslo. Ved en utbygging til firefelts E 6 før dobbeltsporet jernbane er på plass på samme strekning, vil bilen bli raskere enn toget. Reisevaneundersøkelser viser at reisetid er det avgjørende for folks valg av reisemiddel. Når vi i tillegg vet hvor alvorlig klimautfordringen er, er det bakvendt å legge til rette for at de forurensende transportalternativene blir mer attraktive enn de miljøvennlige. I stedet for å legge til rette for økt trafikkvekst og også ytterligere behov for nye veiutbygginger, må et sett av

¹ Kilde: Statistisk Sentralbyrå

virkemidler tas i bruk for å redusere trafikken. Disse tiltakene må inkludere en arealplanlegging som minimerer klimagassutslippene, restriktive tiltak mot biltrafikken og en storsatsing på kollektivtilbudet både lokalt og på lengre strekninger.

I vegnormalene til Statens vegvesen (revidert 2007) er årsdøgntrafikken for firefeltsvei på minimum 12 000. Det står også at prognoser for trafikkvekst skal legges til grunn ved dimensjonering av veg. Årsdøgntrafikken på E 6 gjennom Stange er beskrevet i kapittel 2.4.2 Trafikksituasjon, tabell 2.2 i kommunedelplanen, fordelt på tre delstrekninger. I dag (nyeste tall er fra 2005) er ÅDT under 12 000 på alle tre delstrekninger. Beregninger for forventet trafikkvekst viser at ÅDT i 2025 vil være godt under 12 000 på den sørligste av delstrekningene, omtrent på grensen på den midterste delstrekningen, og noe over på den nordligste delstrekningen. Natur og Ungdom og Naturvernforbundet observerer at den beregnede trafikkveksten knapt overstiger grensen for behov for firefeltsutbygging, og understreker at en fortsatt vekst i trafikken er uforenelig med de alvorlige miljøutfordringene.

2.3. Motorveier og lokal arealbruk

Bygging av motorveier gjør det mer fristende å etablere butikker og næringsområder langs veiene framfor på mer sentrale steder. Slik arealbruk vil ofte kunne bidra til å utarme eksisterende by- og tettstedssentre og dermed øke transportbehovet og gjøre folk mer bilavhengige. Dette er et viktig moment som taler for å ikke bygge ut veinettet, men heller satse på jernbanen som ryggrad for å føre en lokal arealpolitikk som bygger opp om eksisterende sentre. En utflytende og bilavhengig arealpolitikk er klimafiendtlig og øker presset på matjorda ytterligere.

3. Konflikter med naturmangfoldet

På grunnlag av kunnskapen om Åkersvika naturreservat som framkommer under, stiller Natur og Ungdom og Naturvernforbundet seg svært skeptiske til at konsekvensene for naturmiljø i kommunedelplanen utelater påvirkningene E 6 i Stange vil utgjøre på Åkersvika, og til at det samlede konsekvensvurderingen settes til «liten til middels negativ». Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener også at kommunedelplanen ikke tar tilstrekkelig hensyn til andre naturverdier. Sammenstillingen av de ikke prissatte konsekvensene viser at naturmiljøet vil få negative konsekvenser uavhengig av utbyggingsalternativ.

3.1. Åkersvika

3.1.1. Åkersvika – samordning med Hamar kommune

Åkersvika naturreservat representerer det største naturinngrepet som vil skje ved en eventuell utvidelse av E 6 mellom Kolomoen og Biri/Lillehammer. Den største delen av dette reservatet ligger i Hamar kommune, men planene for E 6 gjennom Stange kommune legger sterke føringer på hvordan E 6 gjennom Åkersvika planlegges. I forslaget til kommunedelplan for Stange er kun ett trasévalg for E 6 gjennom Åkersvika foreslått, nemlig å utvide dagens vei gjennom midten av reservatet. Dette er Statens vegvesens anbefaling til trasé, og har tidligere blitt vurdert til stor negativ konsekvens. Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener de store inngrepene i verdifull natur som dette vil forårsake, tilsier at E 6 ikke kan utvides til fire felt, verken gjennom Stange kommune eller Hamar kommune.

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet finner det problematisk at Stange kommune har sin kommunedelplan på høring med høringsfrist før Hamar kommune har lagt fram sitt forslag til kommunedelplan. Det er viktig at Stange kommune ikke låser trasévalget gjennom/forbi Åkersvika.

3.1.2. Naturverdiene i Åkersvika

Åkersvika er et av Norges største innlandsdeltaer (4150 dekar). Deltaet er bygget opp av Svartelva og Flakstadelva. Det er vernet som naturreservat, som er den strengeste formen for vern. Det ble fredet ved kongelig resolusjon allerede i 1974, og formålet med fredningen er «å bevare et viktig

våtmarksområde med tilhørende plantesamfunn, fugleliv og annet dyreliv som naturlig er knyttet til området, særlig med hensyn til områdets betydning som raste- og hekkeområde for våtmarksfugl».²

Våtmarksområder er en unik naturtype med mange spesielle arter som er avhengige av disse områdene for å overleve. Det er svært rike, men samtidig svært sårbare områder. Åkersvika er et spesielt viktig område for fugl. Om lag 200 fuglearter er påvist i området, hvorav 21 står på den nasjonale rødlista over sjeldne og truede arter.³ I tillegg til et rikt fugleliv er det flere sjeldne plantesamfunn i området, med nesten 300 arter høyere planter. Det er også funnet oter. Dette er arter som vi har et spesielt ansvar for å ta vare på. Tap av leveområder er den største trusselen mot det biologiske mangfoldet i verden, fordi menneskelige inngrep som for eksempel veibygging ødelegger og stykker opp artenes leveområder på en slik måte at det blir umulig å leve der.

3.1.3. Internasjonale forpliktelser

Åkersvika er beskyttet gjennom Ramsarkonvensjonen, som er den internasjonale avtalen for bevaring av verdifulle våtmarksområder. Den har som formål å ta vare på de mest verdifulle våtmarkene i verden gjennom lokalt, regionalt og internasjonalt samarbeid, for å oppnå bærekraftig utvikling og redde de artene som er avhengige av disse områdene. Åkersvika har internasjonal betydning for fuglelivet, og var Norges første Ramsar-område i 1974, samme år som Norge underskrev den.

3.1.4. Forskriftsbestemmelse mot veiutbygging

I verneforskriften for Åkersvika står det spesifikt at «Det må ikke iverksettes tiltak som kan endre de naturgitte forhold, som f.eks. (...) bygging av veger, drenering og annen form for tørrlegging, uttak, oppfylling, planering og lagring av masse (...)». Forvaltningsmyndigheten har ifølge forskriften heller ingen anledning til å gi tillatelse bygging av veier. Stange kommune må derfor endre planene om å legge firefelts E 6 gjennom naturreservatet.

3.2. Ryehagen

I Ryehagen er det rester av tidligere slåttenger, der det vokser solblom. Dette er en rødlistet art i kategorien sårbar (VU). For denne arten vil konsekvensene for en utvidelse av E 6 til fire felt være alvorlig. Utbygging av veier og fragmentering av leveområder er noen av de viktigste truslene mot arten.⁴

4. Tap av jordbruksjord

Norge har bare 3 % dyrkbar jord, og disse områdene må utnyttes til å dyrke mat på. Likevel bygges det ned over 20 000 dekar hvert år, og utbygging av veier er en av de viktigste årsakene til denne utviklingen. Ved utbygging av E 6 til fire felt gjennom Stange kommune vil det beslaglegges mellom 112 og 117 dekar dyrket mark, spesielt mellom Uthuskrysset og Hamar grense. I tillegg kommer arealbeslag som følge av eventuelle nyetableringer langs motorveien. Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener at dette er uakseptabelt.

5. Trafikksikkerhet

E 6 er en ulykkesbelastet vei. 38 % av ulykkene er møteulykker, og disse står alene for over 80 % av dødsulykkene. I kapittel 2.4.1 Ulykkesituasjon Kolomoen–Moelv skriver Statens vegvesen at en årsak til at en så stor andel av dødsulykkene skyldes møteulykkene, er fordi veien har stor trafikk som kjører med høy hastighet. Likevel foreslås det i kommunedelplanen en kapasitetsutvidelse på veien som vil føre til økt trafikk, og forutsetter at veien får økt fartsgrensen til 100 km/t (kapittel 2.3 Vegstandard).

2 Forskrift om fredning for Åkersvika naturreservat

3 Rødlista 2006

4 Artsdatabanken 2006

Kapasitetsutvidelsen omfatter også utbygging av fysisk midtdeler, et tiltak som i stor grad bidrar til å redusere antall ulykker, mens økt trafikkvekst og økt fart, som begge deler vil følge av utvidelsen, er faktorer som bidrar til å øke ulykkesrisikoen. I stedet for en stor veiutvidelse som det vil ta mange år å gjennomføre, mener Natur og Ungdom og Naturvernforbundet at man må utbedre veien med midtdelere og utbedret sideterreng slik at ulykkene kan reduseres raskt.

Fysisk midtdeler reduserer møteulykkene med ca 80 %.⁵ Bygging av midtdeler på eksisterende vei med nødvendige breddeutvidelser, koster ca. 1/10 av det en firefeltsutbygging koster⁶, og er langt raskere å bygge.

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet krever derfor at det i tillegg til dagens to alternativer: 0-alternativet og firefeltsalternativet, utredes et forslag til et sikkerhets- og miljøkonsept. Dette innebærer sikring av dagens vei med midtrekkverk og utbedret sideterreng, i tillegg til dobbeltspor på jernbanen. Denne utredningen bør skje gjennom konseptvalgutredningen, mens kommunedelplanen settes på vent. Se eget avsnitt om kvalitetssikring.

6. Kvalitetssikring i sen fase?

Prosjektet er underlagt såkalt KS1, kvalitetssikring i tidlig fase for å sikre at et samfunnsmessig godt beslutningsgrunnlag for valg av konsept, samt få bedre statlig styring av store samferdselsprosjekter. Som grunnlag for KS1 utarbeides det en konseptvalgutredning, som skal analysere samfunnets behov, beskrive mål samt vurdere ulike konsepters samfunnsmessige effekter.

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet ser det som problematisk og udemokratisk at høringsfristen for konseptvalgutredningen er lagt fire dager etter høringsfristen for kommunedelplanen for Stange. Prosessen av KS1 må ferdigstilles før man begynner arbeidet med kommunedelplanen, hvis ikke risikerer man at Statens vegvesen kun utreder noen få konsepter, uten at konsekvenser og kvalitetssikring av alle konsepter er tilstrekkelig dokumentert. Alternativene i kommunedelplanen går alle ut på å utvide veien til fire felt, enda KS1-prosessen ikke har konkludert i saken om hvilket konsept som i størst grad ivaretar samfunnets mål.

7. Konklusjon

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener at kommunedelplanen for E 6 gjennom Stange kommune må settes på vent til konseptvalgutredningen for E 6 Kolomoen–Lillehammer er ferdig, for å sikre at intensjonene om kvalitetssikring blir ivaretatt på en faglig og demokratisk måte.

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener også at E 6 ikke skal utvides til fire felt gjennom Stange kommune, men at det i stedet skal gjennomføres storstilte trafikksikkerhetstiltak på strekningen.

Med vennlig hilsen

Lene Liebe (sign.)
1. nestleder
Natur og Ungdom



Holger Schlaupitz
fagleder på energi, klima og samferdsel
Norges Naturvernforbund

⁵ SINTEF 2004

⁶ Utregning på bakgrunn av tall fra Statens vegvesen