

Natur og Ungdom  
Norges Naturvernforbund  
Arbeidernes Ungdomsfylking  
Sosialistisk Ungdom  
Rød Ungdom  
Unge Venstre  
Kristelig Folkepartis Ungdom  
Morten Stensberg

12.3.2007

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete  
Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

## **GJØR NOE MED TRAFIKKULYKKENE NÅ – OG TA VARE PÅ KLIMAET**

Det er mange større eller mindre utfordringer i samferdselssektoren, men vi er ikke i tvil om hvilke som er de største. De mange tragiske trafikkulykkene samt miljøutfordringene – med klimatrusselen som en av de fremste – må settes øverst på dagsordenen. Samferdselsmidlene må brukes for å løse problemene – ikke til å skape nye!

Det har skjedd mange alvorlige ulykker på E 6 mellom Gardermoen og Otta. Det er derfor viktig å sette søkelyset på tiltak som kan hindre disse. På kort sikt må det iverksettes strakstiltak for å redusere ulykkesomfanget, bl.a. redusert fart. Samtidig må det planlegges og bygges midtrekkverk for å hindre møteulykker.

I tillegg ser vi at klimagassutslippene fra transportsektoren øker hvert år, og at transport står for en firedel av de norske klimagassutslippene. Klimaendringene er farlige, urettferdige og allerede i gang. Det er nødvendig å kutte i utslippene fra transport. Når trafikken øker, øker utslippene, og dette er også noe vi ser på strekningen mellom Gardermoen og Otta.

SINTEF-rapporten *Effekt av midtrekkverk på to- og trefelts veg* fra 2004 evaluerer fire teststrekninger med midtrekkverk på to- og trefeltsveger i Norge. Møteulykkene er blitt borte, og de øvrige erfaringene er stort sett gode. Rapporten anbefaler at midtrekkverk på to- og trefelts veg tas i bruk i Norge som et effektivt virkemiddel mot møteulykker.

Det er med andre ikke nødvendig å bygge kostbare og miljøskadelige firefeltsveger for å redusere ulykkene. Tvert imot. Firefeltsveger legger til rette for enda mer trafikk<sup>1</sup> og dermed mer forurensing og flere ulykker. Og kostbare firefeltsveger gjør

---

<sup>1</sup> Ny firefeltsveg i nordre Vestfold var ferdig høsten 2001. Tellingene fra Statens vegvesen viser en trafikkvekst på 25 prosent i perioden 2000–2005. Det er dobbelt så høy vekstrate som for hele landet i samme periode. Den såkalte SACTRA-rapporten *Trunk roads and the generation of traffic* fra 1994, som har studert trafikk på hovedveger, viser en langtidselastisitet for trafikkvolum i forhold til reisetid på -1.0, dvs. at trafikken øker med 1 prosent når reisetida reduseres med 1 prosent. (SACTRA står for *Standing Advisory Committee for Trunk Assessment* og er et ekspertorgan for det britiske transportdepartementet.)

at det blir mindre penger igjen til trafikksikkerhet andre steder. Det er godt å kunne erkjenne at det som gir best trafikksikkerhetseffekt, samtidig gir de minst negative miljøeffektene.

I diskusjonen om hva slags veger vi skal ha, er det verd å minne om at biler som kjører i 100 km/t, har om lag 20 prosent høyere CO<sub>2</sub>-utslipp enn biler som kjører i 80 km/t. Det betyr også litt!

### **Dagens vegplaner møter ikke utfordringene**

Statens vegvesen planlegger å bygge ut E 6 til fire felt på den 11 mil lange strekningen Gardermoen–Biri. En slik veg vil koste i størrelsesorden 7–10 milliarder kroner, dvs. en pris på 60–90 millioner kroner per kilometer. I tillegg kommer nærmere 2 milliarder kroner for å bygge ut strekningen Biri–Øyer til fire felt.

E 6 fra Gardermoen til Lillehammer er en vegstrekning som bør ha gode forutsetninger for å bli utstyrt med midtrekkverk uten store ombygginger og omlegginger. Den har en bredde på minst 10 meter og er stort sett avkjøringsfri.

På bakgrunn av erfaringer og planer flere steder i landet anslår vi at det vil koste i størrelsesorden 10 millioner kroner per kilometer å etablere midtrekkverk og forbikjøringsfelt på E 6 mellom Gardermoen og Lillehammer.

Lenger nord er det verre. E 6 mellom Øyer og Otta er delvis smal og med mange avkjøringer. Da er det ikke lett å etablere midtrekkverk uten betydelige investeringer. Vi innser derfor at det er behov for betydelige tiltak på denne strekningen. Statens vegvesens foreløpige planer viser en prislapp på ca. 5 milliarder kroner for å bygge en to- og delvis trefelts veg med midtrekkverk og såkalt stamvegstandard.

Men også i Gudbrandsdalen er det viktig å finne løsninger som gir mest sikkerhet for pengene. Noen steder må det bygges nytt, men mulighetene for mindre utbedringer må utnyttes så langt det er mulig. Eksempelvis kan det anlegges kombinert lokalveg og gang- og sykkelveg for kunne gjøre E 6 avkjøringsfri, noe som gjør det lettere å utvide vegen slik at det blir plass til midtrekkverk.

### **Gods fra veg til bane**

I 2006 omkom 45 mennesker i trafikkulykker der vogntog var involvert. Året før var tallet 34. På E 6 i Gudbrandsdalen utgjør tungtrafikken om lag 16 prosent av alle kjøretøy. En stor del er gjennomgangstrafikk som forholdsvis enkelt burde kunne overføres til jernbanen, til glede for både miljø, gjenværende bilister og de som ønsker å ferdes langs vegene til fots eller med sykkel.

### **Utbygging av jernbanen**

I tillegg til trafikksikkerhetstiltak og utbedringer av eksisterende E 6 mellom Gardermoen og Lillehammer trengs det et betydelig løft for jernbanen i samme korridor. Får vi flere til å ta tog istedenfor å kjøre bil, er det bra for både miljø og trafikksikkerhet.

Jernbanen må bygges ut til dobbeltspor og være et mulig første skritt i en eventuell høyhastighetsbane videre til Trondheim. Dobbeltspor gir mer effektiv og konkurransedyktig togtrafikk og er bra for både godstog og persontog.

### **Krav fra organisasjonene**

- Gjennomfør strakstiltak for å få redusere ulykkene på E 6, bl.a. redusert fart.

- Ikke bruk pengene på en kostbar og miljøskadelig firefeltsveg mellom Gardermoen og Biri. Utbedringer og etablering av midtrekkverk og forbikjøringsfelt vil bli langt rimeligere. De sparte pengene bør brukes til å forbedre E 6 i Gudbrandsdalen.
- Jernbanen må styrkes og avgiftene endres slik at det blir færre vogntog på vegene.
- Arbeidet med å bygge et moderne høyhastighetsdobbeltspor mellom Gardermoen og Lillehammer må intensiveres.

Med vennlig hilsen

Bård Lahn  
leder, Natur og Ungdom

Lars Haltbrekken  
leder, Norges Naturvernforbund

Morten Stensberg  
prest, Tangen

Martin Henriksen  
leder, Arbeidernes Ungdomsfylking

Lasse Juliussen  
leder, Hedmark AUF

Even Alexander Hagen  
leder, Oppland AUF

Kirsti Bergstø  
leder, Sosialistisk Ungdom

Mina Finstad Berg  
leder, Oppland SU

Linn-Marie Norstad-Nord  
leder, Hedmark SU

Mimir Kristjansson  
leder, Rød Ungdom

Silje Tønseth  
Hedmark RU

Lars Henrik Michelsen  
leder, Unge Venstre

Christoffer Biong  
Oppland Unge Venstre

Inger Lise Hansen  
leder, Kristelig Folkepartis Ungdom

Elin Kristiansen  
leder, Oppland KrFU

Vedlegg:  
Faktaarket [Trafikksikkerhet og miljø går hånd i hånd](#), fra Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom

Kopi:

- Regionvegsjef Sidsel Sandelien, Statens vegvesen Region øst
- Miljøverndepartementet