

1.9.2006

Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

E 6 KOLOMOEN-MOELV – HØRING AV FORSLAG TIL PLANPROGRAM

Vi viser til oversendt høringsbrev datert 26.6.2006, med forslag til planprogram.

Norges Naturvernforbund avgir herved en sentral høringsuttalelse til forslaget til planprogram. Samtidig viser vi til egen uttalelse fra Naturvernforbundet i Hedmark, som noe mer detaljert drøfter lokale forhold.

Utvidelse av en dagens E 6 til fire felt gjennom sentrale deler av Stange, Hamar og Ringsaker er et stort landskapsinngrep med omfattende negative konsekvenser for naturmiljø, kulturlandskap, boligmiljøer og landbruk. Norges Naturvernforbund mener at dagens transportbehov ikke forsvarer de inngrep og konsekvenser som en utvidelse medfører, og vi ønsker en samfunnsutvikling og et transportmønster som også gjør en framtidig utvidelse overflødig.

Firefelts E 6 er sløsing med liv, penger og miljø

Utbygging av E 6 på strekningen Gardermoen-Moelv vil gi store, negative miljøkonsekvenser, og kostnadsoverslaget for delstrekningen Gardermoen-Kolomoen er økt vesentlig i forhold til hva som er forutsatt i NTP 2006-2015. Dette er sterke argumenter som taler for at hele utbyggingsstrategien for E 6 Gardermoen-Moelv må gjennomgås og vurderes på nytt.

Vi minner om at bygging av firefeltsveger er svært kostbart og gir lite trafiksikkerhet for pengene. NTP-dokumentet "En strategi for å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2016" beskriver dette på en god måte. Samtidig er det ingen tvil om at enklere tiltak for å skille venstre og høyre kjørefelt fra hverandre vil være langt rimeligere og kan gjennomføres raskere enn firefeltsutbygging. E 6 på strekningen Gardermoen-Moelv har i dag en bredde på minst 10 meter og er (stort sett) avkjøringsfri. Forutsetningene for å utvikle vegen til en to- og delvis trefeltsveg med midtdeler, som holder minst samme sikkerhetsstandard som en firefeltsveg, og til en rimelig pris, bør være svært gode.

Firefelts E 6 mellom Gardermoen og Moelv vil i gjennomsnitt koste ca. 65 mill. kroner per kilometer¹. Basert på erfaringstall anslår vi at det vil være mulig å sikre 6-8 ganger så mye veg for samme beløp som det koster å bygge firefeltsveg, dvs. vesentlig mer sikkerhet for pengene.

¹ Tallet forutsetter at kostnadsanslaget på 7 mrd. kroner for hele strekningen Gardermoen-Moelv holder, noe som kan være tvilsomt pga. store natur- og miljøutfordringer langs Mjøsa og ved Åkersvika.

De siste månedene har det vært stor oppmerksomhet rundt vedlikehold av vegnettet i Norge. Det er ingen tvil om at etterslepet er stort. Dette er i stor grad et spørsmål om prioritering av midler. Norges Naturvernforbund mener at behovet for økt vedlikehold av vegnettet er et tungveiende argument for ikke å sette i gang nye motorvegprosjekt som vil binde opp nye milliardbeløp i kommende tiårsperiode.

Norges Naturvernforbund sin hovedbegrunnelse til å si nei til utbygging av firefeltsveger er likevel miljøaspektet.

Firefeltsveger fører til mer nedbygging av areal og ofte store arealinngrep. For E 6 på strekningen Gardermoen–Kolomoen er konsekvensene for Mjøsas strandsone store. For strekningen Kolomoen–Moelv vil konfliktene med Åkersvika naturreservat bli omfattende, i tillegg til øvrig arealnedbygging.

Et minst like viktig miljøaspekt er konsekvensene for trafikkvolum og trafikkfordeling. En firefelts E 6 gir økt vegkapasitet og økt kjørehastighet (skal skiltes for 100 km/t).

Økt fart gir økte utslipp per kjøretøykilometer (gitt samme veggeometri). Økt gjennomsnittshastighet muliggjør økt mobilitet for samme tidsmengde (bl.a. økt pendlingsomland). Mye tyder på at dette bidrar til økt trafikk. Økt gjennomsnittshastighet styrker også vegtrafikkens konkurransekraft i forhold til jernbanen. Ikke overraskende viser flere forskningsresultater at kortere reisetider med bil og/eller økt vegkapasitet gir mer biltrafikk².

Utslipp av klimagasser er en av verdens største miljøutfordringer. Vegtrafikkens utslipp av klimagasser i Norge har økt med 28 prosent i perioden 1990–2005. Utfordringene er derfor meget store. Det er derfor feil medisin å gjennomføre tiltak som gir øker trafikken og gir høyere utslipp. Vegpolitikken må ses sammenheng med de sektorvise klimahandlingsplanene som skal utarbeides.

En bekymringsfull bieffekt av flere veger og økt trafikk er arealbrukskonsekvensene, i form av virksomhetsetableringer (butikker, kjøpesentre etc.) og byspredning langs hovedveger og rundt vegkryss, noe som skaper enda mer bilavhengighet. Utvikling av eksisterende sentre (rundt knutepunkter/stasjoner) vil være mye bedre.

Mer trafikk på E 6 nord for Gardermoen påvirker også trafikk og miljø i Oslo-området fordi en del av trafikken skal til, fra eller forbi dette området, der de lokale miljøkonsekvensene i form av støy, luftforurensing og arealknapphet er store. I den sammenhengen er det verd å minne om at ikke bare Oslo, men også Lillehammer, er blant byene som i 2005 hadde flere overskridelser av grenseverdiene for svevestøv enn hva som er tillatt ifølge forurensningsforskriften.

Utbygging av E 6 til fire felt begrunnes ofte med at køene må bort. Det er planlagt brukt 7 milliarder kroner på E 6 Gardermoen–Kolomoen, hvor det stort sett bare er køproblemer i kortere perioder i forbindelse med helger og ferier. Men dersom vegen gir mer trafikk inn og ut av Oslo-området, risikerer vi at korken bare flyttes, og at det oppstår nye krav om store og kostbare vegutbygginger i områder med stort arealpress. Vegbygging som svar på køproblematikken er ingen langsiktig løsning!

²² Se bl.a. SACTRA-rapporten *Trunk roads and the generation of traffic* fra 1994 i regi av det britiske transportdepartementet, som 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.

Åkersvika har lidd nok

Dersom planarbeidet for firefelts E 6 likevel fortsetter, krever Norges Naturvernforbund at Åkersvika naturreservat må skånes for nye inngrep som reduserer verdien av reservatet og dets randsoner.

Norges Naturvernforbund understreker at Åkersvika er et verneområdet med internasjonal status, under beskyttelse av Ramsar-konvensjonen. Åkersvika var Norges første Ramsar-område. Vi forutsetter at ansvarlige myndigheter fører en løpende dialog med Ramsar-sekretariatet i denne saken.

Forutsatt at E 6 skal utvides til fire felt, ser eneste akseptable alternativ ut til å være enten en omlegging i stor omgående bue over en lengre strekning – med antatt store konsekvenser for dyrka mark og jordbrukslandskapet – eller en tunnelloøsning. Norges Naturvernforbund kan derfor ikke godta at alternativ 1 med tunnelvariant ikke utredes videre.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund

Tore Killingland
generalsekretær