

Oslo, 22. juni 2009

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref.: 2008/053301-097

INNSPILL TIL STATENS VEGVESENS HANDLINGSPROGRAM 2010–2013

Vi viser høringsbrev datert 25. mai 2009 om handlingsprogrammet for 2010–2013. Norges Naturvernforbund avgir herved en uttalelse.

Videre planlegging

NTP 2010–2019 trekker opp rammene for transportpolitikken, noe som gjør at vi ikke bruker tid på å drøfte de store linjene i vegpolitikken i denne høringsuttalelsen. Vi vil likevel kort nevne at Norges Naturvernforbund i alt påvirkningsarbeid ønsker å peke på behovet for å hindre ytterligere tilrettelegging for økt biltrafikken. I alt planleggingsarbeid må det søkes løsninger som ikke øker vegkapasiteten eller på andre måter stimulerer til mer trafikk. En vegpolitikk som bidrar til trafikkvekst, vil undergrave arbeidet som gjøres for å redusere transportsektorens klimagassutslipp og andre miljøproblemer. Trafikkveksten bidrar også til flere ulykker.

I perioden 2010–2013 vil det foregå et omfattende planleggingsarbeid i regi av Statens vegvesen, også for tiltak som eventuelt skal igangsettes etter 2013. Et stort problem er at NTP 2010–2019 ikke presenterer klimagassbudsjett for mange vegprosjekter. Stortinget har med andre ord godkjent en transportplan uten å kjenne klimakonsekvensene. St.meld. nr. 16 (2008–2009) peker på flere utbyggingsprosjekter som kan være aktuelle etter 2013, men vi understreker at utbyggingsløsning ikke nødvendigvis er definert, f.eks. for E 6 Kolomoen–Lillehammer. Ordet *utbygging* trenger ikke – og bør ikke – tolkes som firefeltsveg.

Vi vil også understreke behovet for at det ikke fattes detaljvedtak for prosjekter som omfattes av KS1-ordningen. Vi har dessverre i flere tilfeller opplevd at det vedtas f.eks. kommunedelplan før KS1-prosessen er ferdig. Slikt kan ikke aksepteres.

Norges Naturvernforbund setter pris på at det skal brukes mer penger på gangveger og sykkelveger. For at økt satsing på dette kan bli realisert, er det nødvendig med planleggingsressurser og personell som kan håndtere dette både i Statens vegvesen og i kommunene.

Utbedringsløsninger

Norges Naturvernforbund mener at det i langt større grad på satses på vegutbedringer med trafikkikkerhetstiltak framfor bygging av ny veg. Slike løsninger bør innebære maksimal fartsgrense 80 km/h, mer bruk av rundkjøringer (for å spare areal) heller tofeltsveg med forbikjøringsmuligheter og midtrekkverk framfor fire kjørefelt. Valg av en slik strategi vil være bra av hensyn til både trafikkikkerhet, klima/miljø, arealforbruk, inngrep i natur og matjord og utbyggingskostnader.

Vi mener at det må velges en utbedringsløsning framfor nybygging av motorveg på mange strekninger, bl.a. på E 18 fra Vinterbru og østover, på rv. 2 Nybakk–Kongsvinger,

på E 6 Kolomoen–Lillehammer og Ringeby–Otta, på rv. 4 både i Nittedal og på Hadeland, på E 18 Langangen–Grimstad og på E 6 Trondheim–Steinkjer.

Fartsgrenser

Norges Naturvernforbund legger vekt på at Statens vegvesen i større grad må ta hensyn til miljøet samt forholdene for myke trafikanter når fartsgrensene bestemmes. Vi mener at fartsgrensene generelt ikke bør være høyere enn 70 km/t når det ikke foreligger alternativ veg for syklister og gående. I byområder bør farten ikke overstige 30 km/t i slike tilfeller. Hensynet til driftsstofforbruk, trafikkmengde, naturvennlig linjeføring og trafiksikkerhet tilsier at farten på motorveger bør reduseres og i hvert fall ikke økes.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Holger Schlaupitz
fagleder