

Oslo, 27. februar 2009

Deres ref.: 2008/235089-002

Statens vegvesen Region sør  
Serviceboks 723  
4808 ARENDAL  
[firmapost-sor@vegvesen.no](mailto:firmapost-sor@vegvesen.no)

## **HØRINGSUTTALELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNING FOR E 18 LANGANGEN-GRIMSTAD**

Norges Naturvernforbund viser til høringsbrev om konseptvalgutredning (KVU) for E 18 Langangen–Grimstad med tilhørende dokumenter samt til supplerende informasjon fra prosjektleder Gunnar Ridderström.

### ***Innledning***

KVU-en for korridoren Langangen–Grimstad belyser et bra spenn i alternativer og drøfter viktige utfordringer i transportsektoren. Det fortjener ros. Men vi har vanskelig for å forstå konklusjonen om at E 18 på lang sikt skal utvikles til firefeltsveg.

Til tross for at vi har innvendinger mot en del av metodikken som er brukt, viser beregningene i KVU-en at firefelts E 18 Langangen–Grimstad vil øke klimagassutslippet fra vegene i området med ca. 40 prosent. Det er helt uakseptabelt. Vi merker oss også at alle konsepter unntatt 0-konseptet har en negativ netto nytte. Det anbefalte konseptet, fire felt i dagens trasé, oppnår ifølge KVU-en en netto nytte som er hele 33 ganger dårligere enn utbedringskonseptet.

### ***Behov, mål og krav***

Norsk miljøpolitikk må gjennomføres i praksis, i stor grad gjennom vedtak i enkeltsaker i kommunestyre, fylkesting og Stortinget. Norges Naturvernforbund betrakter KS1-prosessen som et viktig bidrag til å kvalitetssikre om nasjonale miljømål og miljøforpliktelser faktisk vil bli fulgt opp i den praktiske samferdselspolitikken.

Vi vil kort minne om følgende nasjonale miljømål eller miljøforpliktelser som er relevante ved kvalitetssikring av transporttiltak i korridoren Langangen–Grimstad:

- Klimagasser: Målet om maksimal global temperaturstigning på 2 °C samt mål om utslippskutt i klimaforliket
- Nitrogenoksider: Forpliktelser som fastsatt i Göteborg-protokollen
- Lokal luftforurensing: Forurensingsskriften og nasjonale mål om luftkvalitet
- Biologisk mangfold: FN-konvensjonen om tap av biologisk mangfold
- Jordvern: Nasjonalt mål om halvering av omdisponering av de mest verdifulle jordressursene
- Støy: Nasjonalt mål om å redusere støyplagen

Norges Naturvernforbund understreker at det for transporttiltak i korridoren Langangen–Grimstad må stilles krav om at utslipp av klimagasser, nitrogenoksider og lokal luftforurensing må reduseres. Konsekvensene for biologisk mangfold og matjord må ikke motarbeide forpliktelser og nasjonale mål.

## **Konsepter**

Sett i forhold til f.eks. KVVU for E 6 i Mjøs-regionen er det grunn til å rose arbeidet som nå er gjort. KVVU-en for E 18 Langangen–Grimstad belyser et sett av ulike konsepter for å møte utfordringene vi står overfor. Det er bra. Men det er likevel svakheter ved konseptene som gjør at vi ikke får et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag. Vi har derfor en del kommentarer, som må få konsekvenser for den videre beslutningsprosessen.

### Forholdet til vegnormalene

Vi understreker at konsepter i KVVU-ene må kunne fristilles fra vegnormalene, i og med at det er fullt mulig å søke om unntak fra disse.<sup>1</sup> Vegnormalene må derfor ikke ha status som et ufravikelig teknisk og funksjonelt krav (jmfør punkt 4.2 i KVVU-en).

Vegnormalene (Veg- og gateutforming, håndbok 017) omtaler den såkalte firetrinnsmetodikken slik (side 17):

Det er utviklet en firetrinnsmetodikk for å unngå dyre investeringer dersom utfordringene i trafikksystemet kan løses effektivt gjennom mindre kostbare tiltak.

Firetrinnsmetodikken er en systematisk arbeidsmetode som følger opp rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. 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.

### Manglende trafiksikkerhet i utbedringskonseptet

Norges Naturvernforbund er enig i at trafiksikkerhet er viktig. Sikkerhetsutfordringene brukes ofte som argument for å bygge firefeltsveger, noe som gjør det ekstra viktig for oss å peke på gode løsninger på dette feltet.

Vi mener det er helt avgjørende at utbedringskonseptet (konsept 2) inneholder fullverdige svar på trafiksikkerhetsutfordringene. Dette er ikke tilfelle så lenge strekningen Tvedestrand–Arendal ikke utstyres med fysisk skille mellom kjøreretningene eller andre tiltak med tilsvarende effekt. Vi frykter at nettopp dette vil bli brukt som argument mot å gå videre med konsept 2, til tross for at det skårer høyt på miljøområdet og på såkalt netto nytte.

Det må skisseres en løsning som innebærer at også strekningen Tvedestrand–Arendal kan utstyres med fysisk midtrekkverk. Statens vegvesen har flere steder i landet montert midtrekkverk uten at alle krav i vegnormalene er oppfylt. Likevel har erfaringene vært gode og sikkerhetseffekten stor.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Norges Naturvernforbund rapport *Alternativ stamvegnormal – med riksveg 2 gjennom Nes som eksempel* fra 2007 peker på muligheter til å utbedre eksisterende stamveger på en skånsom måte: [http://www.naturvern.no/data/f/1/11/03/1\\_2401\\_0/7\\_Alternativ\\_stamveinormal\\_rv\\_2\\_Nes.pdf](http://www.naturvern.no/data/f/1/11/03/1_2401_0/7_Alternativ_stamveinormal_rv_2_Nes.pdf)

<sup>2</sup> Se:

Statens vegvesens Nullvisjonsprosjekts produktark 1.2 om 10-meters veg med midtrekkverk:

<http://www.vegvesen.no/binary?id=15380>

Giæver, Terje og Arild Ragnøy, Trine M. Stene og Fridulf Sagberg (2007): *Evaluering av Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer. Delrapport 1: Samlet evaluering av alle vegtiltakene*. SINTEF Teknologi og samfunn:

[http://www.sintef.no/upload/Teknologi\\_og\\_samfunn/Veg%20og%20samferdsel/Rapporter/A07014\\_Evaluering%20av%20Nullvisjonsprosjektet%20p%C3%A5%20Lillehammer.pdf](http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Veg%20og%20samferdsel/Rapporter/A07014_Evaluering%20av%20Nullvisjonsprosjektet%20p%C3%A5%20Lillehammer.pdf)

Sakshaug, Kristian og Terje Giæver (2004): *Effekt av midtrekkverk på to- og trefelts veg*. SINTEF Bygg og miljø

Som et underalternativ til konsept 2 bør det skisseres en løsning der det bygges en kombinert to- og trefelts E 18 i ny trasé på strekningen Tvedestrand–Arendal.

Generelt mener vi at det på delstrekninger med lav trafikk bør brukes rundkjøringer som erstatning for kostbare toplanskryss. Dette gjelder både ved nybygging og ved utbedring. Rundkjøringer er langt mindre arealkrevende enn toplanskryss.

Uansett vegløsninger mener Norges Naturvernforbund at all utvikling av E 18 må baseres på øvre fartsgrense på 80 km/t. Dette er viktig av hensyn til:

- *drivstofforbruk og klimagassutslipp*, i og med at drivstofforbruket øker merkbart når farten overstiger 80 km/t
- *trafikkmengden*, i og med økt hastighet bidrar til mer biltrafikk<sup>3</sup>
- *busstrafikkens konkurransekraft*, i og med at busser har fartsgrense 80 km/t
- *natur og landskap*, i og med at lavere fartsgrense gjør at vegene kan tilpasses omgivelsene på en bedre måte
- *trafikksikkerheten*, i og med at denne øker når farten går ned

Det er viktig at utredningsarbeidet tar hensyn til at gående og syklistene får bedre forhold. Der gang- og sykkeltrafikk er liten, kan denne dele veg med lokal biltrafikk, forutsatt lav fartsgrense. Slike løsninger gir rom for å sanere avkjørsler fra E 18, gjennom å etablere gang- og sykkelveger som tillater lokal biltrafikk.

#### Mangler i kollektivkonseptet

KVU-en belyser et kollektivalternativ. Likevel er miljøeffektene av et bedre busstilbud ikke beskrevet. Det er kritikkverdig.

I kollektivalternativet er bygging av Eidanger-parsellen og Grenlandsbanen (Porsgrunn–Skorstøl) tatt med. Dette gir muligheter for raskere tog mellom Oslo/Vestfold og Grenland samt sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen slik at Sørlandsbanens tog kan kjøre via Vestfold, når Vestfoldbanen er modernisert. Disse forbedringene vil imidlertid ha liten betydning for trafikken på E 18 mellom Eidanger og Grimstad, all den tid jernbanen fortsatt går flere mil inni landet og ikke betjener sørlandsbyene øst for Kristiansand. Det er først når jernbanen blir et tilbud for reiser mellom byene, at den også vil kunne bidra til reell avlastning av E 18. Det er derfor kritikkverdig at KVU-en ikke skisserer et reelt kollektivalternativ som innebærer et bedre togtilbud *mellom byene*, i tråd med Norges Naturvernforbunds forslag om Agderbanen<sup>4</sup> (Skorstøl–Arendal–Kristiansand). Med ny jernbane mellom byene vil også effekten av både Eidanger-parsellen og Grenlandsbanen blir større.

#### Effekter av restriktive virkemidler må synliggjøres

Erfaringene fra bl.a. Stockholmsforsøket<sup>5</sup> viser at restriktive virkemidler (i dette tilfellet køprising) har en større effekt på privatbilbruken enn kollektivsatsing. Samtidig er det neppe tvil om at et velfungerende og attraktivt kollektivtilbud er en forutsetning for å få innført restriktive virkemidler.

Før konsept for strekningen Langangen–Grimstad kan velges, må effektene av restriktive virkemidler (bl.a. parkeringsbegrensninger og bruk av bompenger som trafikkreduserende tiltak) synliggjøres. Det samme gjelder effektene av en transportreduserende arealpolitikk som fremmer bruken av kollektivtransport, gange og sykling.

<sup>3</sup> Se litteratur nevnt i fotnote 7 samt rapporten *Regeringsoppdrag om hastighetsgränserna på vägarna* fra Vägverket i Sverige i 2005 (side 26):

[http://www.vv.se/filer/1046/uppdrag\\_om\\_hastighetsgranser.pdf](http://www.vv.se/filer/1046/uppdrag_om_hastighetsgranser.pdf)

<sup>4</sup> Mer om Agderbanen i Norges Naturvernforbunds notat fra 2002:

[http://www.naturvern.no/data/f/0/66/61/9\\_2401\\_0/Agderbanen\\_hele.pdf](http://www.naturvern.no/data/f/0/66/61/9_2401_0/Agderbanen_hele.pdf)

<sup>5</sup> Se <http://www.stockholmsforsoket.se> for utfyllende dokumentasjon

### Kombinasjonen av konsepter må synliggjøres

Norges Naturvernforbund finner det kritikkverdig at effektene av kombinerte konsepter ikke er synliggjort. Vi finner det sannsynlig at en kombinasjon av f.eks. konsept 2 og konsept 3 vil bidra til større måloppnåelse enn disse konseptene hver for seg. Vi nevner at KVU-en for Ringeriksbanen vurderer alle reelle kombinasjoner av konsepter.

### **Metodiske utfordringer**

#### Beregning av økt biltrafikk

Beregningene over endringer i biltrafikken som konsulentfirmaet ViaNova har gjort i KVU-arbeidet, inkluderer ikke endringer i reisemål, reisemiddelvalg og reisehyppighet for reiser på over 100 km. Heller ikke de trafikkmessige konsekvensene av endringer i arealbruk som følger av endringer i transporttilbudet, er inkludert.<sup>6</sup> Dette er kritikkverdig.

Det verd å understreke at det er vanlig å operere med en høyere trafikkvekst på lang sikt enn på kort sikt. Langsiktige arealbruksendringer kan bidra til dette, f.eks. gjennom at det oppstår nye boligområder i lengre avstand fra arbeidsplassene fordi ny infrastruktur gjør det mulig å pendle over en lengre avstand til samme tid som tidligere. Eller gjennom at nye motorveger trekker til seg nye bilbaserte kjøpesentre som gjør at folk reiser over lengre avstander og bruker bilen enda mer til innkjøp.

I en omfattende rapport fra midten av 90-tallet oppgir det britiske ekspertorganet SACTRA<sup>7</sup> en korttidselastisitet på -0.5 for trafikkvolum sett i forhold til reisetid, dvs. at én prosent reduksjon i reisetida fører til at biltrafikken øker med en halv prosent. Ekspertorganet oppga samtidig at langtidselastisiteten kan være på opp mot -1.0, som betyr at nær all reduksjon i reisetid på lang sikt spises opp av mer bilkjøring.

#### Verdsetting av innspart tid kontra innsparte klimagassutslipp

Norges Naturvernforbund mener det må tas en grunnleggende gjennomgang av prinsipper for verdsetting av miljøskader kontra f.eks. verdsetting av innspart reisetid. Vi ser at endringer i reisetid ofte har stor innflytelse på et tiltaks lønnsomhet, til tross for at dette går på bekostning av nasjonale miljømål og miljøforpliktelser.

Når utslipp av klimagasser skal vektas, er det nødvendig å ha et langsiktig perspektiv. Dette skyldes for det første at infrastrukturen har lang levetid og dermed påvirker transport, arealbruk og samfunnsutvikling i mange tiår, som igjen har konsekvenser for klimaet. For det andre er det viktig å ta høyde for at prisen på utslippsreduksjoner etter alt å dømme vil øke kraftig etter hvert som målet om maksimal temperaturstigning på 2 °C skal innfris, noe som gjør at tiltak som i dag bidrar til økt trafikk og utslipp – som kan bli vanskelige å reversere bl.a. som følge av endringer i arealbruk og samfunnsstruktur – må tillegges en høy karbonpris.

### **Valg av konsept – konklusjon**

Først vil vi minne om at rett virkemiddel må brukes for å løse "rett" utfordring. Dersom problemet er dårlige forhold for gange og sykling, så ligger ikke svaret i å bygge ny motorveg. Da er det gangveger og sykkelveger som bør være svaret. Og tilsvarende: Når problemet er at Norge øker sine klimagassutslipp, så ligger ikke svaret i å stimulere til og legge til rette for mer bilbruk. Tilsvarende kan vi resonere for andre utfordringer, f.eks. trafiksikkerhet, der svaret ikke er flere kjørefelt, men tiltak som skiller kjøreretningene fra hverandre. Enkle og rimelige trafiksikkerhetstiltak vil gjøre det mulig å redde flere liv for samme ressursinnsats, sett i forhold til om ressursene brukes på kostbare firefeltsveger. Her er det verd å nevne at trafikkveksten er en stor trussel mot trafiksikker-

<sup>6</sup> Jømfør e-post fra Gunnar Ridderström i Statens vegvesen Region sør, 18.12.2008

<sup>7</sup> SACTRA (1994): *Trunk Roads and the generation of traffic*. The Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment. The Department of Transport, London:  
<http://www.dft.gov.uk/pgr/economics/rdg/nataarchivedocs/trunkroadstraffic.pdf>

heten. Å bygge firefeltsveger som bidrar til og legger til rette for mer trafikk, vil derfor gjøre vondt verre. I Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2009 kan vi lese (på side 55) at dersom trafikken i Norge i 2010 hadde holdt seg på samme nivå som i 2006, ville vi hatt 90 færre drepte eller hardt skadde enn hva som forventes.

Den betydelige veksten i utslipp av klimagasser som firefeltskonseptene fører til (oppgitt til ca. 40 prosent i KVVU-en), er totalt uakseptabel. Det må velges løsninger som bidrar til å innfri nasjonale miljømål og miljøforpliktelser, ikke det motsatte.

Dersom vi ser på investeringskostnadene og beregningene av netto nytte etter prinsipper som er brukt i KVVU-en, ser vi at konsept 2, dvs. utbedringskonseptet, kommer desidert best ut av alle konsepter (unntatt 0-konseptet). Det anbefalte konseptet, fire felt i dagens trasé (konsept 4), oppnår en netto nytte som er 33 ganger dårligere enn utbedringskonseptet! Samtidig er investeringskostnadene for fire felt i dagens trasé 8 ganger større enn for utbedringskonseptet.

Norges Naturvernforbund er sterkt uenig i konklusjonen om langsiktig utvikling av E 18 til fire felt og mener at det er betydelige svakheter i KVVU-en, som gjør at den ikke er et brukbart beslutningsgrunnlag.

Vi vil avslutte med å anbefale følgende strategi for utvikling av transportsystemet i korridoren Langangen–Grimstad:

1. E 18 utvikles i hovedsak i tråd med utbedringskonseptet (konsept 2)
2. Også på strekningen Tvedestrand–Arendal må E 18 utstyres med fysisk skille mellom kjøreretningene, primært gjennom utbedring av dagens veg, sekundært gjennom ny to- og delvis trefeltsveg
3. Utvikling av E 18 må – uavhengig av utbedring eller nybygging – baseres på øvre fartsgrense på 80 km/t. På delstrekninger med lav trafikk bør det brukes rundkjøringer framfor toplanskryss
4. På strekninger der E 18 mangler tilfredsstillende løsninger for gående og syklister, må dette etableres. Der gang- og sykkeltrafikk er liten, kan denne dele veg med lokal biltrafikk, forutsatt lav fartsgrense
5. Utbedringskonseptet (konsept 2) må kombineres med kraftig kollektivsatsing. Foruten tiltak som er nevnt i konsept 3, må mulighetene for en kystjernbane på strekningen Skorstøl–Arendal–Kristiansand (Agderbanen) utredes grundig. Prioritering av Agderbanen må ses i sammenheng med planene om Grenlandsbanen (Porsgrunn–Skorstøl)
6. Gjennom statlige krav og insentivordninger må byene i regionen føre en transportbegrensende arealpolitikk som fremmer bruken av kollektivtransport, gange og sykling, i tillegg til at kommunene må innføre restriktive virkemidler mot privatbiltrafikken i form av bl.a. parkeringsbegrensninger
7. Bruken av bompenger må videreutvikles til et aktivt verktøy som begrenser biltrafikken og samtidig bidrar til ekstraordinær finansiering av utbygging av gangveger, sykkelveger og jernbane

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz  
fagleder i Norges Naturvernforbund

Tormod Svartdal (sign.)  
leder i Naturvernforbundet i Telemark