



Norges Naturvernforbund

Friends of the Earth Norway

Oslo, 3. desember 2009
Deres ref.: 09/1163- MLI

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

MER MIDTREKKVERK – OPPFØLGINGSSVAR

Vi viser til felles brev fra Norges Naturvernforbund og Trygg Trafikk datert 4. november og takker for svar fra statsråden datert 26. november 2009. Norges Naturvernforbund vil her kort kommentarer svarbrevet.

Statsråden peker på at bygging av midtrekkverk på ingen måte er et strakstiltak. Da må vi legge til at dette naturligvis må ses i et relativt perspektiv. Vi kan begynne med å se på kostnadene. Med utgangspunkt i svar fra Samferdselsdepartementet på spørsmål nr. 162 om St.meld. nr. 16 (2008–2009) til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité kan vi sette opp følgende tabell, som angir byggekostnader (i mill. kroner) per kilometer veg av ulike typer:

Ny tofeltsveg med midtrekkverk (12,5 m) (S5)	70–110
Ny firefeltsveg (19–22 m) (S7–S9)	100–160
Utbedring av tofeltsveg: Midtrekkverk og en viss breddeutvidelse	15–20

Ut ifra disse opplysningene ser vi at bygging av ny firefeltsveg er 5–11 ganger dyrere enn om eksisterende veg utbedres i form av midtrekkverk og breddeutvidelser. Dette rimer godt med vårt anslag for strekningen Kolomoen–Biri på E 6 i Hedmark og Oppland, der vi i forrige brev anslo at utvidelse til fire felt er om lag 7 ganger dyrere enn etablering av midtrekkverk med nødvendig breddeutvidelse.

Vi kan derfor utbedre og sikre en langt større del av vegnettet for samme pengesum, dersom vi velger enklere løsninger enn utvidelse til fire felt. Dette kan også gjennomføres langt raskere. Vi understreker at strekningen Kolomoen–Biri og videre til Lillehammer i dag holder en god standard. Veggen har en bredde på minst 10 meter og er uten lokale avgjøringer, noe som gjør at utgangspunktet for å etablere midtrekkverk raskt er svært bra.

Norges Naturvernforbund vil også peke på bygging av firefeltsveg er svært konfliktfylt med tanke på natur og miljø. Dette er konflikter som i stor grad unngås dersom vegen utbedres med midtrekkverk framfor å utvides til firefeltsveg. Vi nevner bl.a. følgende konfliktpunkter på den nevnte strekningen Kolomoen–Biri–Lillehammer:

- Kryssing av Åkersvika naturreservat, som er et verneområde med internasjonal status
- Nedbygging av matjord
- Nedbygging av naturområder, særlig i Mjøsas strandsone
- Komplisert kryssing av Mjøsa

I denne sammenhengen ønsker vi også å minne om at det i Soria Moria 2 står at "regjeringen vil i tråd med føringene i Nasjonal transportplan føre en svært restriktiv linje i omdisponeringen av dyrket jord".

I et miljøperspektiv må infrastrukturens innvirkning på trafikkmengde og utslipp også tillegges stor vekt. Vi ønsker å peke på to rapporter om temaet som er publisert i Norge de siste månedene, nemlig TØIs rapport "Gir bedre veger mindre klimagassutslipp?" og Naturvernforbundets rapport "Motorveier på villspor". Begge rapportene peker på at nye veger som gir redusert reisetid, fører til økte utslipp av klimagasser. Også beregninger gjort for NTP 2010–2013 og på oppdrag for Statens vegvesen viser at nye motorveger gir mer trafikk og økte klimagassutslipp. Dette vil gjøre det enda vanskeligere for Norge å redusere sine klimagassutslipp.

Trafikkvekstens konsekvenser for trafikksikkerheten er også et viktig moment som vi berørte i forrige brev sammen med Trygg Trafikk.

Vi vil avslutte med å peke på at utbedring av veger slik at de får midtrekkverk framfor at de bygges ut til fire felt, har mange vinn-vinn-effekter:

- Det gir økt trafikksikkerhet, både fordi vi får mer sikkerhet for pengene, og fordi tiltaket ikke øker trafikken
- Det er bra for natur og matjord da det krever mindre arealer og mindre naturinngrep
- Det er bra for klima og miljø fordi det gir mindre trafikk og lavere kjørehastighet, som igjen gir lavere klimagassutslipp
- Det kan gi distriktpolitiske fortrinn da de innsparte vegmidlene kan brukes til f.eks. utbedringer og sikkerhetstiltak på en større del av vegnettet

Dette er viktige momenter som Samferdselsdepartementet må ta hensyn til i sine kommende retningslinjer for arbeidet med NTP 2014–2023, som vi antar at transportetatene skal sette i gang med i løpet av 2010. Konkret ber vi også om at prioriteringene av vegmidlene i inneværende NTP-periode omdisponeres slik at en større andel brukes på midtrekkverk framfor på store utbyggingsprosjekter. E 6 Kolomoen-Lillehammer er et eksempel på en strekning der midtrekkverk må komme høyere på prioriteringslista enn hva som er tilfelle i gjeldende handlingsprogram.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken
leder

Kopi:
Miljøvernedepartementet
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité