



13. januar 2010

Miljø- og utviklingsminister Erik Solheim  
Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep.  
0030 OSLO

## **E 6 GJENNOM/FORBI ÅKERSVIKA OG PÅ STREKNINGEN KOLOMOEN–MOELV**

Naturvernforbundet har forstått det slik at Miljøverndepartementet skal avklare trasévalg for E 6 gjennom/forbi Åkersvika etter at det er gjennomført befarings med Ramsar-sekretariatet til våren. Naturvernforbundet ønsker derfor gjennom dette brevet å bringe noen viktige momenter på banen som bør påvirke utfallet av saken. Vi ber samtidig om et møte med politisk ledelse i Miljøverndepartementet for å drøfte dette.

Vi tar det for gitt at Miljøverndepartementet ønsker å ta vare på Åkersvika naturreservat. Derfor bruker vi ingen plass på å argumentere for dette.

### **Manglende grunnleggende debatt**

Debatten om E 6 gjennom/forbi Åkersvika har dessverre nesten utelukkende dreid seg om hvordan en firefelts motorveg kan føres gjennom eller forbi Åkersvika. Grunnleggende spørsmål er dessverre i liten grad blitt stilt. Riktignok er det kjørt en KVV-/KS1-prosess, men denne skjedde dels etter høring og vedtak av kommunedelplanene, noe som er meningsløst. Det er også sterkt kritikkverdig at Statens vegvesen i sin KVV ikke gikk videre med alternativer som *både* er gode for trafiksikkerheten og ivaretar miljøhensyn, til tross for at et slikt alternativ var en sentral del av diskusjonen på idéverkstedet i forkant.

De store utfordringene gjennom og forbi Åkersvika, de tiltakende klimautfordringene samt økt bevissthet om å ta vare på matjord for ettertida bør være grunner nok til å revurdere hvilken vegløsning som er hensiktsmessig på strekningen Kolomoen–Moelv. Dette drøfter vi nærmere.

### **Mange store miljøutfordringer**

Naturvernforbundet vil også peke på at 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 bygges om til firefeltsveg. Vi nevner bl.a. følgende konfliktpunkter på strekningen Kolomoen–Moelv–Lillehammer:

- Kryssing av Åkersvika naturreservat
- 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 også infrastrukturens innvirkning på trafikkmengde og utslipp 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 i tråd med det som kreves for å nå 2-gradersmålet. Gevinster av det som oppnås av utslippskutt gjennom f.eks. mer klimavennlig teknologi og drivstoff, spises opp av en trafikkvekst som skyldes en villet politikk. En ytterligere trafikkvekst, som forsterkes av vegbygging, vil være til stor skade for både klima, luftkvalitet, naturmangfold, matjord, støy og trafikksikkerhet.

Et argument som brukes for å bygge firefeltsveg, er trafikkmengden. Vi vil derfor minne om at Vegdirektoratets konsekvensanalyse av nye vegnormaler (håndbok 017) av Tor J. Smeby, datert 21. april 2005, oppgir en trafikkmengde på 15 000 kjøretøy i døgnet som grense for når en tofeltsveg får kapasitetsproblemer. Rett nord for Kolomoen har E 6 en trafikk på 8300 kjøretøy i døgnet. Rett sør for krysset ved Åker er den på 12 200, mens den er på 14 700 rett nord for krysset. Videre fram til Brumunddal ligger den på ca. 16 000, mens den sør for Moelv er på under 14 000 og over Mjøsbrua på 12 400.

Spesielt på strekningen nord for krysset ved Åker fungerer E 6 i stor grad som en lokalveg for trafikk mellom Ringsaker og Hamar. Kommunene har til sammen ca. 60 000 innbyggere, og avstandene er forholdsvis korte. Mye kan gjøres for å påvirke trafikkmengden, bl.a. en transportreduserende arealpolitikk, trafikkbegrensende tiltak i byene/tettstedene og bedre kollektivtrafikk. Miljøutfordringene krever dette – og ikke en politikk som bidrar til ytterligere trafikkvekst.

### **Trafikksikkerhet taler for andre løsninger en firefeltsveg**

SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk*, skrevet av Ingvild Ytrehus og Kristian Sakshaug, slår fast "at en veg med midtrekkverk har betydelig høyere sikkerhetsstandard enn veg uten midtrekkverk. Hvilket tverrprofil (1+2 felt, 1+1 felt eller 2+2 felt) som velges, synes å ha vesentlig mindre betydning for trafikksikkerheten". Rapporten viser faktisk at en trefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t gir 35–40 prosent færre hardt skadde eller drepte enn en firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t.

Den store fordelene med midtrekkverk er at det er forholdsvis rimelig. Bygging av firefeltsveg på den 43 km lange strekningen Kolomoen–Moelv er foreløpig anslått å koste om lag 3 milliarder kroner. Vi anslår, på bakgrunn av liknende prosjekter, at kostnaden for midtrekkverk og breddeutvidelser på samme strekning vil komme på om lag 0,5 milliarder kroner.

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–Moelv–Lillehammer i dag holder en god standard. Vegene har en bredde på minst 10 meter og er uten lokale avkjøringer, noe som gjør at utgangspunktet for å etablere midtrekkverk raskt er svært bra.

Trafikksikkerhetsforsker Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt skriver for øvrig følgende som ingress i sin artikkel *Dyrt å redde liv med motorveger* i tidsskriftet Samferdsel nr.3/2009<sup>1</sup>:

Vil vi redusere antall drepte og hardt skadde ved hjelp av bedre veger, er bygging av firefelts motorveger den desidert dyreste måten å gjøre det på. Billigst og best er en kombinasjon av midtfelt, streknings-ATK, bedre vegbelysning og mindre utbedringer av sideterrang.

---

<sup>1</sup> Se: <http://samferdsel.toi.no/article27645-1148.html>

Et viktig poeng er også det faktum at mer trafikk gir flere ulykker. Statsbudsjettet for 2009 slår fast at trafikkveksten spiser opp mesteparten av nytten av trafikksikkerhetstiltakene som gjennomføres i Norge i perioden 2006–2009. Tiltakene vil isolert sett gi 130 færre drepte eller hardt skadde, men tallet reduseres kraftig fordi trafikkveksten fører til 90 flere drepte eller hardt skadde. Trafikkveksten spiser altså opp mer enn to tredeler av ulykkesreduksjonen vi kunne fått uten trafikkvekst. Dette understreker hvor viktig det er å velge løsninger som ikke stimulerer til mer trafikk. Midtrekkverk med breddeutvidelser framfor firefeltsveger er slik sett en svært god løsning, til glede for miljøet og trafikksikkerheten.

### Avslutning

Det er ikke ideelt å beholde dagens E 6 gjennom Åkersvika, men vi anser at både utviding til fire felt og omlegging i østlig sløyfe gjennom kulturlandskapet er mye dårligere løsninger. Ser vi på hele strekningen Kolomoen–Moelv–Lillehammer, er en to-/trefeltsveg med midtrekkverk framfor en firefeltsveg det klart beste av flere grunner:

- Det gir ingen vesentlige nye inngrep i Åkersvika naturreservat
- Det er ellers bra for både 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 gir økt trafikksikkerhet, både fordi vi får mer sikkerhet for pengene, og fordi tiltaket ikke øker trafikken

Til slutt vil vi minne om at en flertallsmerknad i NTP 2010–2019 fra Ap, SV, Sp og KrF sier bl.a. følgende om E 6 Kolomoen–Lillehammer:

Det er også viktig at det raskt blir satt inn effektive trafikksikkerhetstiltak på denne strekningen. *Flertallet* viser til at de foreslåtte trafikksikkerhetstiltakene på E 6 nord for Hamar er viktige, og at dette er tiltak som gjennomføres uavhengig av de planlagte utbyggingene på strekningen Kolomoen–Lillehammer.

Vi vil hevde at dersom det raskt blir etablert midtrekkverk på denne strekningen, vil kravet om å bygge firefeltsveg sannsynligvis dempes ganske fort.

Med vennlig hilsen  
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken  
leder

Hege Sjølie (sign.)  
landsstyrerepresentant, Hedmark