



29. januar 2010

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010
2625 LILLEHAMMER

KOMMUNEDELPLAN FOR E 6 KVAM–SEL GRENSE – HØRINGSUTTALELSE

Naturvernforbundet viser til kommunedelplan for E 6 Kvam–Sel grense og avgir herved sin uttalelse, som i stor grad gjelder generelt for hele strekningen Ringebu sør–Otta.

Lav trafikk tilsier enklere løsninger

Naturvernforbundet beklager at planene tar utgangspunkt i et konsept med så stor andel ny trasé. Ny veg vil gi betydelige inngrep i natur og sårbart kulturlandskap. Vi ser også med bekymring på de store mengdene jord som vil bli nedbygd. Bygging av ny trasé vil beslaglegge midler som alternativt kunne vært brukt til andre gode formål, f.eks. trafikksikkerhetstiltak på en større del av vegnettet. Ny trasé vil også kunne svekke kollektivtrafikken da denne ofte må svinge av hovedvegen for å betjene tettstedene, noe som gjør at privatbilen får et ytterligere forsprang.

Statens vegvesen peker i sitt høringsdokument på at det for E 6 Ringebu–Otta er valgt en dimensjoneringsklasse høyere enn hva trafikkmengdene tilsier er riktig. Dette er et argument for at det bør velges enklere løsninger, dvs. primært utbedring i dagens trasé. Siden vi mener det er fornuftig å anlegge midtrekkverk på vegen, er vi inneforstått med at det er behov for en veg med så få avkjøringer som mulig. Det krever lokalveg eller kombinert lokal- og gang-/sykkelveg langs hele strekningen.

Dersom det likevel skal bygges ny veg i ny trasé på delstrekninger, taler de lave trafikkmengdene for at det velges så enkle løsninger som mulig. Dette vil vi utdype nærmere.

Fartsgrense – viktig for utslipp, natur og trafikksikkerhet

Statens vegvesen legger opp til fartsgrense 90 km/t på den nye vegen. Dette til tross for at miljøhensyn tilsier en lavere hastighet. I TØI-rapporten *Gir bedre veger mindre klimagassutslipp?* fra Arvid Strand mfl.¹ kan vi lese bl.a. følgende (side 10):

Dersom bedring av vegstandard bidrar til økning i hastigheter fra 50–70 km/t i førsituasjonen til 80–90 km/t, anser vi at dette bidrar til noe økning i klimagassutslippene. Om farten i ettersituasjonen blir 90 km/t eller høyere, mens den i førsituasjonen er 70–80 km/t, anser vi at denne endringen bidrar til store økninger i klimagassutslipp.

Å bygge en veg som dimensjoneres for og skiltes 90 km/t vil derfor være et bevisst grep for økte klimagassutslipp. Når vi i tillegg tar hensyn til at fartsgrensene ofte brytes, blir situasjonen enda verre.

Det er også et poeng at lavere fartsgrense kan gjøre det mulig å legge vegen noe mer skånsomt i terrenget slik at negative konsekvenser på naturmangfold og kulturlandskap dempes. Det blir rett og slett lettere å gjøre avbøtende tiltak.

¹ Se: <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1027-2009/1027%202009.pdf>

Det er heller ingen tvil om at økt fart påvirker ulykkesomfanget. SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk*² viser at fartsgrense 90 km/t på en trefeltsveg med midtrekkverk gir hele 62 prosent flere hardt skadde eller drepte enn en tilsvarende veg med fartsgrense 80 km/t (forutsatt 10 000 kjøretøy i døgnet³).

Naturvernforbundet krever at ny veg får en fartsgrense på maksimalt 80 km/t. Høyere fartsgrense vil være en bevisst politikk for økte klimagassutslipp og større ulykkesomfang.

Vegbredden ikke i tråd med trafikkmengden

Som nevnt legger Statens vegvesen opp til å bygge E 6 mellom Ringebu og Otta etter en dimensjoneringsklasse høyere enn hva trafikkmengden tilsier, jf. vegnormalene (håndbok 017, Veg- og gateutforming, Statens vegvesen 2008). Sistnevnte sier at E 6 i Gudbrandsdalen bør få en bredde på 10,0 meter. Veg med midtrekkverk skal ifølge vegnormalen ha en bredde på minst 12,5 meter. Samtidig har vi gode erfaringer fra E 6 gjennom Øyer med midtrekkverk og bredde bare 10,0 meter.⁴ Likevel ønsker Statens vegvesen at tofeltsstrekningene på ny E 6 i Gudbrandsdalen får en bredde på 13,5, 1,0 meter mer enn minstekravet i vegnormalene (som kan fravikes) og hele 3,5 meter mer enn hva vi har gode erfaringer med fra E 6 i Øyer, der trafikkmengdene er høyere.

I Sverige har nye veger med tre felt og midtrekkverk normalt en bredde på 14,0 meter (mens det har vært tilstrekkelig med bredde på 13,0 meter ved utbedring av eksisterende veg). Vegnormalene i Norge sier 14,5 meter på strekninger med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i én retning. Men for E 6 Ringebu–Otta er det valgt en bredde på 15,5 meter, altså minst 1,5 meter mer enn hva svenskene har basert seg på og 1,0 meter mer enn hva vegnormalene for Norge tilsier.

Statens vegvesen har for E 6 Ringebu–Otta valgt å øke bredden for to- og trefeltsstrekningene sett i forhold til det vegnormalene angir, til tross for at trafikkmengden tilsier at vegen skal bygges smalere. Vi støtter at vegen utrustes med midtrekkverk, men vegen bør i hvert fall ikke bygges bredere enn hva vegnormalene tilsier. Bredden påvirker behovet for areal og har derfor en direkte innvirkning på nedbyggingen.

Vi påpeker for øvrig at vegen må få en type midtrekkverk som gjør at smådyr kan krysse vegen på tvers (noe som krever at det blir åpninger under rekkverket).

Kryssløsningene har stor betydning for arealforbruket

Toplanskryss er svært areal- og ressurskrevende. Heldigvis legges det opp til å bruke rundkjøringer noen steder på den nye vegen i Gudbrandsdalen – men i altfor liten grad. Rundkjøringer regnes også for å være sikrere, fordi farten må settes ned. Kombinert med fartsgrense 80 km/t bør rundkjøringer være en god løsning, som reduserer arealbehovet og gir økt trafikksikkerhet.

Avslutning

Naturvernforbundet mener at E 6 Ringebu–Otta primært bør rustes opp langs dagens trasé framfor å bygges i ny trasé. Dersom det likevel blir bygd ny veg i ny trasé, ber vi om følgende, av hensyn til miljø og trafikksikkerhet:

² Ytrehus, Ingvild og Kristian Sakshaug (2004):

http://www.sintef.no/upload/A04326_Ulykkeskostnader%20vegbredder.pdf

³ 10 000 kjøretøy i døgnet er betydelig mer enn hva en kan forvente i Gudbrandsdalen, men rapportens tall taler likevel et tydelig språk om at økt fart gir flere ulykker enn i en situasjon med lavere fart.

⁴ Se *Produktark 1.2.: Tofelts veg med midtrekkverk*: <http://www.vegvesen.no/binary?id=15380>

- Fartsgrensa må bli maksimalt 80 km/t. Fartsgrense 90 km/t, som er foreslått, betyr større klimagassutslipp og flere drepte og hardt skadde, og det blir enda vanskeligere å legge vegen skånsomt i terrenget
- Hensynet til natur og kulturlandskap tilsier at vegens bredde ikke må overskride det som angis for dimensjoneringsklasse S5 i vegnormalene. Det bør søkes enklere løsninger enn dette, jf. erfaringene med midtrekkverk på E 6 i Øyer
- Hensynet til arealforbruk og trafiksikkerhet tilsier at vegen bør utrustes med rundkjøringer framfor toplanskryss

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
fagleder i Norges Naturvernforbund

Kjell Fredrik Løvold (sign.)
leder i Naturvernforbundet i Oppland

Kopi:
Vegdirektoratet
Samferdselsdepartementet