

NATURVERNFORBUNDET I TELEMARK

Vetle Mulesvei 16, 3944 Porsgrunn, tlf 481 47 322 / 907 27 181

e-post: i-gran@frisurf.no

Statens vegvesen Region sør
Serviceboks 723
4808 Arendal

Porsgrunn, 07.05.2010

Naturvernforbundet viser til høring av planprogram for E 18 Rugtvedt–Dørdal og avgir herved sin uttalelse.

Innledning

Planen om utbygging av E 18 på strekningen Rugtvedt–Dørdal er viktig i et miljøperspektiv. Utbyggingsplanene må ses i lys en strategi for utvikling av hele veistrekningen fra Langangen til Grimstad.

Veitrafikken har økt sine klimagassutslipp i perioden 1990–2008 med 31 prosent. Framskrivninger som er gjort i det statlige Klimakur-arbeidet, viser at utslippsveksten for veitrafikken vil bli på 55 prosent i perioden 1990–2020 og på i overkant av 70 prosent i perioden 1990–2030, om politikken ikke legges om.¹ Dette står i sterk motsetning til Norges klimamål. Ifølge FNs klimapanel (IPCC) er det nødvendig at rike land kutter sine utslipp med 25–40 prosent i perioden 1990–2020 og 80–95 prosent i perioden 1990–2050 for at vi skal greie å stabilisere CO₂-konsentrasjonen i atmosfæren på 450 ppm. Dette er imidlertid ikke nok for å nå 2-gradersmålet, som er offisiell norsk politikk.²

Dersom ikke veitransporten skal ta sin del av utslippsreduksjonene, er det all grunn til å spørre hvilken annen sektor som skal ta dem.

Utover klimagassutslipp bidrar veitrafikken til dårlig luft, særlig i byområdene, og til nedbygging av matjord og naturområder og til støy og trafikkulykker. Det er et viktig poeng at alle disse miljøparametrene i stor grad avhenger av trafikkmengden. Jo mer trafikk, jo mer utslipp, støy og ulykker. Og jo mer trafikk, jo mer behov for veier og nedbygging av arealer.

Sterk sammenheng mellom reisetid og trafikkmengde

Bevisstheten om at kortere reisetid med bil øker veitrafikken, er blitt større. Britisk forskning på 90-tallet viste en klar sammenheng mellom raskere veier og økt trafikk. Et viktig funn var

¹ Klimakur 2020 (2010): *Sektoranalyse transport – Tiltak og virkemidler for redusert utslipp av klimagasser fra transport*. Side 54–55: <http://www.klimakur.no/PageFiles/1137/KlimakurTransport.pdf>

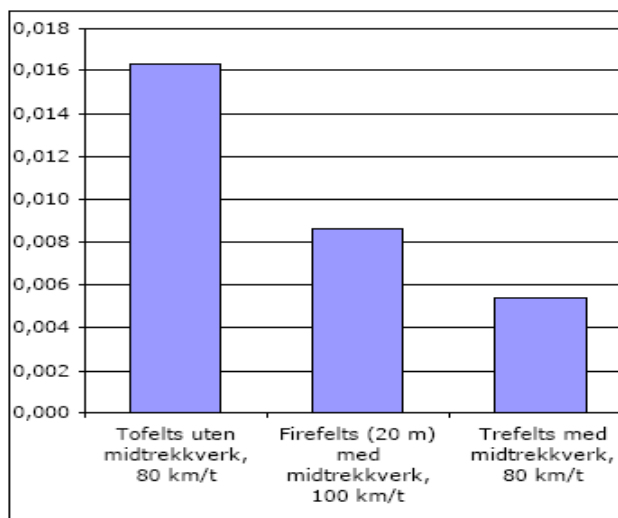
² Artikkel på Norges Naturvernforbunds nettside: *Bakgrunn: Hvor mye må utslippene reduseres?* Sist oppdatert 23.10.2009: http://naturvernforbundet.no/klima/fakta_om_klimaproblemet/bakgrunn-hvor-mye-maa-utslippene-reduseres-article82-751.html

at opptil all reduksjon i reisetid bidrar til økt trafikk på lang sikt.³ Dette betyr at dersom reisetida reduseres med f.eks. 1 prosent, vil trafikkveksten bli på opp mot 1 prosent. Trafikkveksten skyldes i stor grad at det blir attraktivt å reise mer fordi kortere reisetid gjør det mulig å komme lenger med samme tidsbruk som før, noe som gjør det attraktivt å f.eks. pendle over lengre strekninger eller handle på steder som ligger lenger unna.

En helt fersk nederlandsk rapport antyder at summen av totalt sett mer reising og mer bilbruk på bekostning av kollektivtransport fører til at 1 prosent reduksjon i reisetida med bil gjør at biltrafikken øker med 1,34 prosent.⁴ Den norske rapporten *Gir bedre veiger mindre klimagassutslipp?* fra Transportøkonomisk institutt i 2009⁵ er også tydelig på at kortere reisetid gir økt trafikk. Denne rapporten, og andre studier, viser også betydelige utslipp fra bygging av ny infrastruktur.

Konseptvalgutredningen for E 18 Langangen–Grimstad presenterer beregninger utført av ViaNova for Statens vegvesen⁶, som viser at en firefelts E 18 vil øke veitrafikkens klimagassutslipp i området med ca. 40 prosent, sett i forhold til om veien ikke bygges ut til fire felt. Et kollektivalternativ vil derimot redusere utslippene med 14 prosent. Utslippetsveksten som følge av firefeltsveien skyldes både mer trafikk og økt hastighet. Effekten av at arealbruken i kommunene kan endre seg som følge av raskere veier, er ikke inkludert i denne studien.

Trafikksikkerhet tilsier enklere løsninger



Når vi diskuterer trafikksikkerhet, er det minst tre momenter som må tas i betraktning. For det første: Firefeltsveier gir færre ulykker enn vanlige tofeltsveier. Men situasjonen blir en annen når vi sammenlikner med andre veier med midtrekkverk. SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk*⁷ viser at en firefeltsvei med fartsgrense 100 km/t gir 59 prosent flere drepte og hardt skadde enn en trefeltsvei med fartsgrense 80 km/t (ved trafikkmengder på 10 000 kjøretøy i døgnet). Se figuren, som viser antall hardt skadde og drepte per millioner

kjøretøykilometer ved ulike vegtyper og fartsgrenser når antall kjøretøy er på 10 000 i døgnet.

³ Goodwin, Phil B. (1996): *Empirical evidence on induced traffic, a review and synthesis*. Transportation, 23:1, s. 35–54. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht.

⁴ Otten, Matthijs og Huib van Essen (2010): *Why slow is better – Pilot study on the climate gains of motorway speed reduction*. CE Delft. Delft:

http://www.ce.nl/publicatie/why_slower_is_better/948?PHPSESSID=3dae8ce9482da0449216ecd98f2e9708

⁵ Strand, Arvid, Petter Næss, Aud Tennøy og Christian Steinsland (2009): *Gir bedre veiger mindre klimagassutslipp?* Transportøkonomisk institutt. Oslo:

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

⁶ ViaNova (2008): *Konseptvalgutredning E 18 Langangen–Grimstad – Vedlegg: Prissatte konsekvenser*. ViaNova Plan og Trafikk AS. Sandvika: <http://www.vegvesen.no/binary?id=44814>

⁷ Ytrehus, Ingvild og Kristian Sakshaug (2004): *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk*. SINTEF Bygg og miljø. Trondheim:

http://sintef.net/upload/A04326_Ulykkeskostnader%20_vegbredder.pdf

For det andre er firefeltsveiene svært kostbare. Det er betydelig rimeligere å utbedre eksisterende veier. Da kan vi sikre og utbedre en langt større del av veinettet for samme pengesum. Det betyr at langt flere liv kan spares. Den anerkjente trafikksikkerhetsforskeren Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt sier det for øvrig slik: "Vil vi redusere antall drepte og hardt skadde ved hjelp av bedre veier, er bygging av firefelts motorveier den desidert dyreste måten å gjøre det på."⁸

Når vi i tillegg tar hensyn til at firefeltsveiene skaper ny trafikk, også på tilstøtende lokalveier, blir sluttresultatet for firefeltsveiene enda dårligere. Mer trafikk gir flere ulykker.

Rugtvedt–Dørdal sett i en større sammenheng

Naturvernforbundet mener helt klart at strekningen Langangen–Grimstad ikke må bygges ut til firefelts motorvei. Store deler av strekningen kan forholdsvis enkelt rustes opp til en tofeltsvei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Naturvernforbundet vil peke på at dersom det bygges firefeltsvei Rugtvedt–Dørdal, vil det legge føringer for videreutbygging f.eks. Eidanger–Rugtvedt, en vei som går gjennom et sårbart område og som vil være svært kostbar å utvide til fire felt pga. tunneler og bruer. Trafikkutfordringene på denne bynære strekningen krever helt andre grep enn ytterligere tilrettelegging for mer biltrafikk.

Regjeringens beslutning 25.01.2010 om firefelts motorvei på strekningen Rugtvedt–Dørdal er tatt på grunnlag av Statens vegvesens konseptvalgutredning fra oktober 2008 og ekstern kvalitetssikring fra konsulentfirmaene Metier AS og Møreforskning Molde AS fra april 2009. Dette til tross for at kvalitetssikringen dokumenterer at det ikke er formulert noe effektmål i konseptvalgutredningen. Dens behovsanalyse og anbefalte løsning om firefelts motorvei mellom Langangen og Grimstad bygger bare på målene om kort reisetid og høy trafikksikkerhet, og ikke på målet om redusert trafikkvekst for å begrense økningen i CO₂-utslipp.

Naturvernforbundet finner det sterkt kritikkverdig at regjeringen har sett bort fra ønsket om begrenset trafikkvekst og CO₂-reduksjon, selv om dette målet står sentralt i Stortingens klimaforlik og i Nasjonal transportplan. Kritikken forsterkes ved at kvalitetssikringen har vært unntatt fra offentlighet fram til nylig. Regjeringen har dermed ikke åpnet for offentlig debatt om saken etter høring på konseptvalgutredningen rundt årsskiftet 2008–2009.

Konseptvalgutredningen for E 18 Langangen–Grimstad og etterfølgende kvalitetssikring viser også en svært dårlig samfunnsøkonomi for en firefeltsløsning. Det samfunnsøkonomiske resultatet for en firefelts E 18 i omtrent dagens trasé på hele strekningen Langangen–Grimstad er ifølge kvalitetssikringsarbeidet på minus 9 milliarder kroner. Opprustningsløsningene oppnår et langt bedre samfunnsøkonomisk resultat.

Lange delstrekninger mellom Langangen og Grimstad har lav trafikk. Ved Sundbøvann (i Telemark) var årsdøgntrafikken (ÅDT) på 6600 i 2009, mens den ved Vinterkjær (I Aust-Agder) var på 7900. Statens vegvesens håndbok 017 Veg- og gateutforming sier at trafikkmengden skal være på minst 12 000 ÅDT for at det skal være aktuelt med firefeltsvei.

⁸ Elvik, Rune (2009): *Dyrt å redde liv med motorveger*. Artikkel i tidsskriftet Samferdsel, nr. 3 2009. Transportøkonomisk institutt. Oslo: <http://samferdsel.toi.no/article27645-98.html>

Konsekvensanalysen til håndbok 017 peker for øvrig på at det ikke oppstår kapasitetsproblemer på en tofeltsvei før trafikken er på 15 000 ÅDT.

Ifølge kvalitetssikringen oppnår en firefelts motorvei på strekningen Langangen-Tangen det oppsatte lønnsomhetskravet først når trafikkmengden blir 35 % høyere enn beregnet trafikk i 2014. Ved tellepunkt Stokkebakken på strekningen Rugtvedt–Dørdal, som nå er aktuell å bygge ut, hadde en årsdøgntrafikk på 10 000 i 2009. Lenger nord er trafikken marginalt høyere. Hva trafikkmengden vil bli etter nybygging, avhenger av flere forhold, bl.a. hvor mye av trafikken som vil fortsette å bruke gamleveien. Dersom 10 prosent av trafikken vil fortsette å gå på gamleveien, vil trafikken måtte øke med hele 33 prosent før det er aktuelt med firefeltsvei, ifølge Statens vegvesens håndbok 017. Sett i lys av klima- og miljøutfordringene er en slik trafikkvekst totalt uakseptabel. Den vil også bidra til mer trafikk på tilstøtende veinett og dermed forverre trafikksituasjonen i byområdene i Grenland ytterligere, med enda mer køer, ulykker, støy og luftforurensing.

I arbeidet med konsekvensutredningen må trafikkutviklingen ses i lys av langsiktig kollektivsatsing i korridoren Larvik–Porsgrunn–Skorstøl–Arendal–Kristiansand, der en moderne jernbane – først med Eidangerparsellen, som deretter kan videreføres som en kystnær høyhastighetsbane – som binder byene sammen og skaper et helt nytt kollektivtilbud. Trafikkutviklingen må også ses i lys av de grep som må gjøres i Grenland for å redusere bilavhengigheten, bl.a. gjennom Framtidens byer og de grep som den statlige belønningsordningen kan og bør resultere i.

Valg av løsning for Rugtvedt–Dørdal

Naturvernforbundet er derfor helt klar på at strekningen Rugtvedt–Dørdal må bygges ut etter en standard som i minst mulig grad bidrar til økt trafikk. Tidligere planer om en tofeltsvei må oppdateres slik at veien bygges med midtrekkverk og forbikjøringsmuligheter. Uavhengig av veistandard må veien dimensjoneres for og få fartsgrense på maksimalt 80 km/t.

Som påpekt tidligere i denne uttalelsen vil en tofeltsvei med midtdeler, forbikjøringsmuligheter og fartsgrense 80 km/være langt tryggere enn en firefeltsvei med midtrekkverk. Det er også verd å understreke at kjøring i jevn hastighet i 100 km/t, som kan være aktuelt ved utbygging til fire felt, gir om lag 20 prosent høyere drivstofforbruk og CO₂-utslipp enn ved kjøring i jevn hastighet i 80 km/t.⁹ Effektene på støy og lokal luftforurensing kommer i tillegg.

En tofeltsvei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt vil bli både billigere og mindre arealkrevende enn en firefeltsvei.¹⁰ At veien blir billigere, er bra for trafikksikkerheten. Det gjør at vi med samme pengesum kan sikre og utbedre en større del av veinettet og dermed oppnå forbedringer som gir en større ulykkesreduksjon, og som flere trafikanter får glede av

⁹ Se den tidligere omtalte rapporten fra Otten og van Essen (2010) samt rapporten *Regeringsoppdrag om hastighetsgränserna på vägarna* fra det svenske Vägverket i 2005:

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2166/2005_100_hastighetsgranser_pa_vagarna_regeringsuppdrag.pdf

¹⁰ Ifølge Statens vegvesens gjennomsnittstall koster en tofeltsveg med midtrekkverk (bredde 12,5 meter) mellom 70 og 110 mill. kroner per kilometer. En firefelts vei (19,0–22,0 meter) koster i gjennomsnitt mellom 100 og 160 mill. kroner per kilometer. Se svar fra Samferdselsdepartementet til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité i 2009: <http://www.regjeringen.no/pages/2176955/sp162.pdf>
Prisforskjellen mellom tofeltsvei med midtrekkverk og firefeltsvei på den ca. 15 km lange strekningen Rugtvedt–Dørdal vil da bli på 450–750 mill. kroner, som kan brukes på andre fornuftige transporttiltak i regionen, f.eks. trafikksikkerhet, gang-/sykkelveier, veiutbedringer og kollektivtrafikk.

ved at veien blir mindre arealkrevende, og bidrar til mindre nedbygging av natur og mindre beslag av matjord.

Kort oppsummering

På grunn av økning av trafikkvolum, CO₂-utslipp og kostnader ved en firefelts motorvei, ber Naturvernforbundet om at E 18 på strekningen Rugtvedt–Dørdal må planlegges for og bygges som en tofeltsvei med midtrekkverk med forbikjøringsmuligheter og fartsgrense på 80 km/t. Det vil være den beste løsningen for trafiksikkerhet og miljø. De sparte kostnadene, sett i forhold til bygging av firefeltsvei, bør brukes på ytterligere trafiksikkerhetstiltak, flere gangveier og sykkelveier og bedre kollektivtransport. Det er viktig at utredningen vektlegger klima- og miljøkrav høyt, og tar hensyn til trafikkreduserende grep og bedre kollektivtransport, som må komme i Grenland.

Med hilsen
Naturvernforbundet i Telemark

Tormod Svartdal
styreleder

Karl Gran

Kopi til:
Samferdselsdepartementet
Vegdirektoratet
NRK Telemark
Varden
Telemarksavisa
Porsgrunns dagblad