Naturvernforbundet
i Trøndelag

Trondheim, 27. mai 2022

Melhus kommune
c/o Nye Veier AS
arkivtrd@nyeveier.no

Detaljregulering E6 Gyllan – Kvål-konsekvensutredning.

Viser til kunngjøring av saken på Melhus kommunes nettside, med henvisning til at innspill skal sendes til arkivtrd@nyeveier.no

Vi vil først kommentere den korte høringsfristen som er gitt i denne saken, som har en usedvanlig ordrik dokumentasjon. En enkel analyse tilsier at man med normal lesehastighet trenger 55 timer bare for å lese gjennom dokumentasjonen. Så skal kart og alternativer forstås, og kommentarer formuleres. Å forvente at medlemmer av frivillige organisasjoner skal finne tid til dette innenfor den knappe tidsfristen, er urimelig. Vi forbeholder oss derfor retten til å komme med innspill også etter den oppsatte fristen.

Vår forespørsel om å få kartene tilsendt i egnet papirformat ble avslått med to begrunnelser. Den ene «at det potensielt er hundrevis av interessenter» og den andre at alle skal behandles likt. Ja, det blir mange interessenter ved store prosjekter, men det betyr ikke at man skal få tilgang på dokumentasjonen på egnet måte. Kart er lite egnet på små skjermer. Begrunnelse to kunne enkelt løses ved at de som spør, kan få papirkopier. Prosjektet skal etter planen bruke milliarder av kroner, og har allerede negativ samfunnsøkonomi.

Formannskapet i Melhus kommune vedtok i fjor denne uttalelsen.

> I tilknytting til saken: Melhus formannskap er kritisk til den måten Nye Veier har agert ovenfor kommunens innbyggere med tanke på informasjon og prosessen rundt ny alternativ trasé for E6 Hovin-Grini. Dette har påført de berørte innbyggerne en unødvendig hard belastning gjennom Nye Veier sin framgangsmåte. Melhus formannskap ber Nye veier lære av denne prosessen slik at de unngår en slik håndtering av innbyggerne igjen.

Vi ber om at Nye Veier tar kritikken til seg, og legger opp til gode prosesser med reelle rom for medvirkning.

Adresse: Sandgata 20, 7012 Trondheim – Telefon: +47 92607318
E-post: trondelag@naturvern.no – Internett: www.naturvernforbundet.no/trondelag

Høringsuttalelse

Overordnede mål

Målene i nasjonal transportplan settes i høringsdokumentene opp i forbindelse med prosjektets formål og mål. Vi kommenterer her de mål som er mest relevante for Naturvernforbundet.

Figur 1-1 Målene for transportsektoren vist i Figur 3.3. i Nasjonal transportplan (Kilde: www.regjeringen.no).

Allerede ved **mål 1** – **Mer for pengene** – kommer første innsigelse mot prosjektets gjennomføring. Selv uten de siste måneders store kostnadsøkninger, viser Nye Veiers egne beregninger at prosjektet er svært lite samfunnsøkonomisk lønnsomt. Anbefalt løsning har et tap på 36 øre per investerte krone. Andre traseer har enda verre lønnsomhet, og referansealternativet kommer best ut når det gjelder prissatte konsekvenser. Med et mer oppdatert kostnadsbilde vil lønnsomheten ytterligere forverres. Byggekostnadsindeksen for veianlegg har økt med hele 15,9 prosent fra 4. kvartal 2020 til 1. kvartal 2022 og ser ikke ut til å avta.

Det finnes samfunnsøkonomisk lønnsomme veitiltak, blant annet vedlikehold og utbedringer av fylkesveier (også i denne regionen) hvor Norge har fått mye mer igjen for pengene. En to/tre felts løsning med 80-90 km/t lagt utenom tettstedene, ville vært en langt mer kostnadseffektiv løsning. Å gjennomføre en helt ny planprosess for en strekning det forelå en vedtatt plan for 100 km/t- løsning, er et annet eksempel på at «mer for pengene» har en svært snever forståelse som ikke kan aksepteres.

Mål 1- mer for pengene - i Nasjonal transportplan oppfylles ikke.

Mål 3 - Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.

Utbygging av E6 slik alle alternativene legger opp til, er en knallhard opp-prioritering av individuell biltransport på bekostning av alle andre transportformer og til stor kostnad for natur og miljø. Konklusjonene synes å være gjort på forhånd og oppfyllelse av Norges klima- og miljømål hovedmålet tillegges svært liten vekt i vurderinger og konklusjoner.

- **FN slår fast at vi står overfor to alvorlige kriser; klimakrisen og naturtapkrisen**. Det er ikke bare de rødlistede arter og naturtyper som må tas vare på. Presset på arealtap for alle naturtyper er så sterkt at det nå er på tide å verne om den helt alminnelige naturen, når arter og naturtyper er rødlistet, er det ofte for sent. Stanser ikke naturtapet, øker sannsynligheten for kollaps i naturens

økosystemer og dermed de «tjenester» naturen yter oss. Alle alternativ i utredningen trekker oss i feil retning med tanke på begge krisene.

- I rapport 22, punkt 2.3. oppsummering står det «*Tiltaksområdet fremstår som meget godt kartlagt og kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt og tilstrekkelig …*». Å oppsummere konsekvensutredningens innhold på denne måten er en forenkling og nedvurdering av de til dels store kunnskapshullene som er påpekt (f. eks på side 24, rapport 22: «*Det hefter videre en god del usikkerhet ved om utreder faktisk forstår og evner å ta inn over seg alle spekter ved en så omfattende utbygging som E6 prosjektet vil være. Omfanget av anleggsvirksomheten kan også bli større enn det man har klart å forutse i konsekvensutredningen. […] Noen ganger kan selv små justeringer av tekniske planer få betydelige følger for naturen».*

  Tar vi med usikkerhetene som delvis er omtalt i delrapportene, og delvis mangler helt, må konklusjonene være at inngrepene er svært alvorlige.

- **Utbyggingen forutsetter en rekke dispensasjoner fra det varige vernet til Gaulavassdraget**. Det er ikke framsatt noen argumenter som svekker vernebehovet, tvert imot viser Nye Veiers egen konsekvensanalyse at vernebehovet er stort og økende, og at konsekvensene ikke er fullstendig utredet. Gaula er fredet gjennom hele anleggsområdet. Det betyr at *ingen* inngrep skal forekomme. I kartleggingen er det kun de områdene som er ansett som mest verdifulle som er gjennomgått. Selv her er aksepteres alt fra «noe forringet til svært forringet».

  Naturmangfoldloven§10 sier at verdien av resterende og intakte naturområder gis høy verdi og at påvirkningskonsekvensene vurderes strengt. Det hjelper her lite, når man i konklusjonene ikke tar hensyn til de innsigelsene som framkommer. I Gaula er hele økosystemet vernet, det vil si også den alminnelige elva og den alminnelige elvebredden. Konklusjonen når selv «bare» de utvalgte områdene er vurdert tilsier at prosjektet må stanses. En samlet vurdering ville vist en ytterligere forverret tilstand.

  Gaula er en av landets beste lakseelver, og er habitat for en rekke arter. Elva og elvebredden er under restaurering som viser at de inngrep som allerede er foretatt vil være vanskelige og svært kostbare å reparere. Skadene E6 Gaula vil medføre er ikke kostnadsestimert, heller ikke reparasjonskostnadene. I tillegg til stor ikke-økonomisk skade, vil restaurering medføre store kostnader om det overhode er mulig å restaurere. Etter prinsippet om «forurenser betaler» skal slike kostnader belastes prosjektet.

- **Økosystemets samlede belastning**. Som konsekvensutredningen påpeker, er det allerede gjort en rekke inngrep i elva. Det er ingen unnskyldning for at nye inngrep skal foretas. Alle tiltak i og ved elva er i strid med vernebestemmelsene og skal unngås. I tillegg til at Gaula er vernet, er det utvidet vern av landskapet ved elva flere steder, som Gammelelva naturreservat. Andre særlig sårbare områder som Gausasumpen, Kåsadammen og flere flomskoger og kantsoner er vurdert. Ingen av områdene tillegges stor nok verdi, men ses på som forhandlingsbare utgangspunkt. I tillegg vet vi at selv små inngrep bidrar til en bit-for-bit-utbygging som samlet gir for stor belastning. Arbeidet med restaurering av Gaula vil få uoverkommelige oppgaver dersom alle inngrepene skal restaureres. Alle kostander til full restaurering r heller ikke tatt med.

  En samlet vurdering av ny E6- Gaula er ikke ferdigstilt, med begrunnelsen at E6-strekningene ikke er ferdig utbygd eller planlagt. Hensikten med en samlet vurdering er å vite på forhånd. Ny E6 Gaula bygges nå bit for bit, hvor helhetsbildet for veien hele tiden trekkes inn, mens helhetsbildet for elva og økosystemet der, underlegges hver utbyggingsetappe. På denne måten uthules helhetsperspektivet. At vi etterpå sitter med en samlet rapport som tilsier at

tiltakene som helhet ble for belastende, tjener bare etterpåklokskapen. Helhetlig tankesett og ufravikelig respekt for vern må inn som prinsipp.

- **Trondheim og nabokommunene har vedtatt nullvekst i biltrafikken.** Målet er essensielt i byvekstavtalen, og nullvekst i personbiltrafikken i byområdene er et klart mål både nasjonal og for Trondheim. Den utredede veien vil stimulere vekst i biltrafikken inn mot Trondheim fra sør. Nye Veier har forutsatt en vekst i lette kjøretøy på 39 prosent fra 2020 til 2050, stikk i strid med nullvekstmålet. En slik vekst, som ikke skal komme, er lagt til grunn både i trafikkmengden som "begrunner" firefeltsvei, og i det regnes som en positiv effekt i den samfunnsøkonomiske analysen. Prosjektet vil være enda mer ulønnsomt om vi legger til grunn at nullvekstmålet skal innfris.

  Oppnåelse av nullvekstmålet er en forutsetning for statlig medfinansiering av satsing på tiltak som kollektivtransport. Fire felts E6 med 110 km/t undergraver dermed både lokal og nasjonale mål.

  Vi minner om at Trondheim kommunes vedtak om utbygging av E6 i strid ned nullvekstmålet, ble opphevet av Statsforvalteren på grunn av slik motsetning i mål.

- **Uthuling av «føre- var»- prinsippet**. Det framkommer tydelig at fire felt og110 km/t er det førende premisset i planleggingen, Tilrettelegging for dette kalles «optimalisering». Når det gjelder naturmangfoldslovens bestemmelser om «føre var»-prinsippet, henviser høringsnotatet til «*en noenlunde edruelig beskrivelse av skadepotensiale og mest mulig realistisk verdivurdering* ..». Denne tilbakeholdenheten er kun forbeholdt vurderingen om natur, miljø og klima. En «noenlunde edruelig» beskrivelse av behovet for fire felt og 110 km/t, mangler totalt.

  Det mangler dermed kunnskap på flere viktige områder, og konsekvensene av enkelte av tiltakene er mangelfullt utredet. Dette gjelder spesielt konsekvensene for inngrepene i selve elvestrengen.

  Å konkludere med å anbefale dette prosjektet er ikke i tråd med intensjonene i «føre-var»- prinsippet, og verneprinsippet eller en samlet vurdering av økosystem.

- **Ingen av traséalternativene har akseptable konsekvenser for landskapsbilde, naturmangfold eller naturressurs**. At de likevel rangeres, gir et inntrykk av at temaene ikke er så viktige, når hovedargumentet for å gjennomføre er «helhetlig vei».

- **Tuneller skaper overskuddsmasser**.
  Naturvernforbundet savner en samlet plan for hvordan overskuddsmassene skal deponeres uten at de brukes til overdrevne fyllinger eller samles i deponier som skader natur og økosystemer.

- **Konsekvensene i driftsfasen** skal ifølge gjeldende forskrift om konsekvensutredninger §19 kommer det tydelig fram at «de viktigste trekkene ved tiltakets driftsfase» skal framkomme i beskrivelsen. Vi ser ikke at økt konsekvensene av økt bil trafikk og økt fart på f. eks energiforbruk og type naturressurser er med.

  - Investeringen og arealbruken gjør det vanskeligere å forbedre kollektivtilbudet, inkludert jernbanetilbudet.
  - Økt biltrafikk øker klimagassutslipp.
  - Økt fart øker drivstoff-forbruket vesentlig. En elbil i 110 km/t bruker 60 % mer energi (strøm) enn 80 km/t for å kjøre samme strekning. Økt farten går ut over rekkevidde og gir behov for større batterier. Dette gir i sin tur økt press på arealer og natur for å produsere batterier og strøm. For diesel

og bensinbiler øker energibehovet med 30% fra 80 km/t til 110 km/t på samme strekning. Det Internasjonale Energibyrået IEA har lagt inn maksimal hastighet på 100 km/t i sitt «veikart for Net Zero by 2050».

- Hvert år slippes 5.000 tonn mikroplast ut fra dekkslitasje. Halvparten av dette havner i havet. Dekkslitasjen øker med over 30 % når farten øker fra 80 til 110 km/t. Landbruksjorda langs veien kan få redusert verdi om det settes grenser for mikroplast i jord som benyttes til matproduksjon.
- Støy tredobles (76 db til 85 db) ved økning av hastighet fra 80 til 110 km/t. Dette tilsvarer økning fra nivå noe over høyrøstet tale til skipsmaskinrom. 85 db er øvre grense for eksponering over en åtte timers arbeidsdag med tanke på hørselsskade. SNL.no). Ved høy fart er støyen fra elbil og diesel/bensinbil omtrent lik.
- Tuneller krever vasking. Tidligere søknader om utslipp ved vasking viser store utslipp av skadelige kjemikalier og mikroplast. Forsvarlig håndtering av dette ser ikke ut til å være med i vurderingene.

Mål nr 3- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål – i Nasjonal transportplan, oppnås ikke.

Mål nr 4. Nullvisjon for drepte og hard skadde

Konseptet har ikke lavere risikoprofil enn to/trefelts vei med midtdeler. Statens vegvesens utredning om veistandarder fra 2019 viser at en to-/trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t gir 10 prosent lavere ulykkesrisiko enn en smal firefeltsvei for 110 km/t. Høyere fart gir flere og mer alvorlige ulykker. På toppen av dette, skaper høyere fart også mer biltrafikk. Og jo flere biler det er på veiene, jo flere ulykker skjer.

Utredningen fra Statens Veivesen viser at da Sverige økte farten på en del av eksisterende motorveinett fra 110 til 120 km/t, økte personskadeulykkene med om lag 10 prosent på disse strekningene. For oss er det åpenbart at dette strider med nullvisjonen.

Trafikksikkerhet er ikke et argument for firefeltsveier med høy fart. De store sikkerhetsgevinstene kommer med midtrekkverk som skiller kjøreretningene og hindrer frontkollisjoner, samt farten som avgjør hvilke energier som utløses ved sammenstøt. En god del veistrekninger kan utbedres og ombygges slik at de får midtrekkverk, til en langt lavere pris enn å bygge en firefelts motorvei for 110 km/t.

Noen av de sparte pengene kan sikre en langt større del av veinettet, slik at flere liv spares – og til mindre skade for naturen og miljøet.

Sårbarhetsvurderingen viser dessuten at alle alternativene har sikkerhetsbemerkninger når det gjelder naturbaserte farer (skred, ras, ustabil grunn, flom), fra moderat til svært sårbar. Konsekvensene av ras på E6 har vi nettopp fått en pekepinn på ved Stavsjøtunellen. Å akseptere slike risikoer svekker nullvisjonen betraktelig.

Mål nummer 4 – Nullvisjon for drepte og hard skadde – i Nasjonal transportplan oppnås ikke med dette tiltaket.

Mål nr. 5. Enklere reisehverdag og økt konkurransekraft for næringslivet

Enklere reisehverdag kan løses på flere måter, blant annet med godt kollektivtilbud. Ettersom mye av trafikken på denne strekningen er lokaltrafikk som vil gå langs eksisterende trasé, vil mange få en dårligere reiseopplevelse. Disse veistrekningene overlates til fylkeskommunen, som ikke har midler til å vedlikeholde det veinettet den allerede har ansvar for.

En stor del av trafikken i området, anslått til omtrent halvparten, er lokaltrafikk, og de ulike traseene vil i ulik grad være et praktisk alternativ for denne lokaltrafikken. Det innebærer at det reelle trafikkgrunnlaget er for lavt til å forsvare fire felts vei. En vei med lavere fartsgrense kan bedre tilpasses en kombinasjon av lokaltrafikk og gjennomfartstrafikk. 60 prosent av de som oppgir at de pendler, vil reise mer med kollektivtransport dersom tilbudet blir bedre, inkludert mulighet for innfartsparkering.

Et annet moment som påvirker lokaltrafikkens bruk av motorvei, er bompengesatsen. Dette har stor betydning både for lokale og regionale bedrifter, i tillegg til for lokalbefolkningen. En undersøkelse foretatt av TNS Kantar på vegne av Norsk Automobil Forbund viser at mer kollektivtransport og vedlikehold av veiene vi allerede har, er viktigere for folk enn nye veiutbygginger.

Påstanden om at *«utbygging av firefeltsveg gir en styrking [av bo- og arbeidsregionen] uavhengig av alternativ»* fremstår ubegrunnet.

Helhetlig veistandard

Argumentet om en helhetlig veistandard gjennom hele fylket, brukes som et konkluderende argument, som overprøver både samfunnsøkonomiske og natur/miljøødeleggelser, kulturlandskap, landbruk og lokalsamfunn. Veier i Norge må tilpasses forholdene, og forholdene varierer sterkt gjennom fylket vårt. Type trafikk, mengde trafikk, topografi og konsekvenser varierer sterkt. Argumentet blir spesielt hult ettersom fylkesveinettet er i til dels svært dårlig stand, og har i sum langt større betydning for næringsliv og arbeidsregioner enn E6.

Mål nr 5 – Enklere reisehverdag og økt konkurransekraft for næringslivet- i Nasjonal transportplan, er ikke begrunnet eller støttet i utredningen, og kan løses på andre, og bedre, måter.

Behov for fire felt og 110 km/t fartsgrense

Den årlige trafikkmengden i området gir ikke grunnlag for et veiprosjekt av denne størrelse og konsekvens. Mye av trafikken er lokaltrafikk, og vil fortsatt være det.

Prosjektet er i strid med politiske vedtak i kommen og regionen. Fylket har som ønske å satse mer på jernbane, noe denne utbygginga ødelegger for, både arealmessig og med hensyn til trafikkgrunnlag. Bedret togforbindelse vil redusere behovet for arbeidsreiser betraktelig, uten å belaste sentraene med økt biltrafikk og økte parkeringsproblemer.

Den store arbeidsregionen i fylket er Trondheim kommune. Sammen med andre kommuner har Trondheim vedtatt mål om nullvekst i biltrafikken. Å lede mer trafikk fra distriktene inn til Trondheim undergraver derfor politiske mål støttet lokalt, regionalt og nasjonalt.

En masteroppgave fra NTNU i 2021 viser også at trafikkmengden må overstige en ÅDT på 28.000 før veibygging for 110 km/t er mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn ved bygging for lavere fart. (Line Ølstad Male (2021): Lønnsomhet av motorveger med høy fartsgrense ved lav ÅDT, masteroppgave ved NTNU)

Viktige premisser for prosjektet - behovet for fire felts vei med 110 km/t er ikke begrunnet og dokumentert.

I rapporten «Delutredning Naturmangfold (rapport 22) side 28 og 29 gjøres det rede for tiltakshierarkiet som er lagt til grunn. Hierarkiet viser i fallende prioriteringsrekkefølge:

1. **Unngå** vesentlige skadevirkninger ved f. eks å endre/tilpasse lokalisering av tiltak
2. **Begrense** for å redusere vesentlige skadevirkninger som ikke kan unngås
3. **Istandsette** eller restaurere vesentlige skadevirkninger som ikke kan unngås
4. **Kompensere** for vesentlige skadevirkninger som ikke kan unngås, begrenses eller istandsettes.

Dessverre følger ikke Nye Veier opp denne prioriteringen.

Det er flere muligheter til å unngå at E6 i dette området skal ha de store skadevirkningene delrapportene vitner om. 110 km/t ikke er en absolutt standard. Det er fullt mulig å fravike standarden ved å søke om dette. Forskrift om anlegg av offentlig veg sier i klartekst at det skal tas lokale hensyn, jamfør § 3, sjette punkt: «*Vegnormalene skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet ut fra samferdselspolitiske mål. Vegnormalene vil derfor måtte inneholde en del standardkrav. Vegnormalene skal likevel gi frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet.*»

Vi ser i Trønderbladet at Statens Vegvesen, som forvalter veistandardene, også anbefaler redusert hastighet. 110 km/t og fire felts vei kan ikke brukes som en uunngåelig rammebetingelse og premiss slik det er gjort her.

En løsning med to/tre felts vei med lavere fartsgrense hadde blitt mer fleksibel og dermed i langt større grad vært i stand til å beskytte de vernede interessene og redusert skadene på alle områdene som er påpekt. Muligheten for samfunnsøkonomisk lønnsomhet hadde også vært større med en nedskalert løsning.

Stortinget påpekte i desember 2020 som ledd i avtalen om statsbudsjettet for 2022, følgende:

«Stortinget ber regjeringen:
- sørge for at Statens vegvesen og Nye veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i vegnormalene for å sikre at tapet av matjord og natur bli så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede.

Heller ikke dette er besvart eller hensyntatt i planarbeidet.

Det synes som hvilke prinsipper og overordnede mål som de facto hensyntas er svært selektiv. De eneste prinsippene som har styrt valg synes å være 110 km/t og firefelts vei, selv når dette ikke løser behovet på beste måte.

Utredede alternativ

Vi savner utredning av et reelt null-alternativ. Vi hadde en klar forventning om at vedtatt plan skulle utredes på lik linje med Nye Veiers alternativ. Her har man i stedet omdefinert null-alternativet til en «optimalisert» versjon, som forutsetter 110 km/t og fire felts løsning. Skal man først se bort fra det allerede vedtatte alternativet med 100 km/t, ber vi om en utredning av en to/tre felts løsning med 90 km/t. Det vil kunne gi en økonomisk forsvarlig løsning, samtidig som tilpasningen til natur, kultur, landbruk og den vernede elva langt bedre ivaretas.

Naturvernforbundets konklusjon

Naturvernforbundet anbefaler at ingen av alternativene vedtas.

Det er ikke framlagt et forslag som fyller målene for Nasjonal transportplan eller for dette spesifikke prosjektet. Utredningene viser stor usikkerhet med tanke på konsekvenser for vernet og sårbar natur. Prinsippet om «føre var» overholdes ikke.

Lokale, regionale og nasjonale politiske mål, både innen jordvern, naturvern, utviklingen i biltrafikk og vern av natur, undergraves og motarbeides med alle alternativene.

I stedet for å vedta noen av alternativene, bør en følge firetrinnsmetodikken og søke å minimere transportbehovet, se på bruken av eksisterende infrastruktur og hva vi kan få ut av mindre ombyggingstiltak før en går til det skritt å planlegge utbygging i ny trasé.

Med vennlig hilsen

Naturvernforbundet i Trøndelag
v/ Magne Vågsland
leder

Norges Naturvernforbund
v/ Pernille Bonnevie Hansen
nestleder