



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

Høringsuttalelse E6 Gyllan – Kvål. Tilleggsutredning

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

Slik det framgår av vårt høringsinnspill til detaljreguleringens første runde, har premisset om en hastighet på 110 km/t uakseptable konsekvenser. Det gjelder fortsatt, og innvendingen mot hastighet på 110 km/t gjelder for hele strekningen.

Nye Veier har akseptert at hastighet spiller en vesentlig rolle både når det gjelder naturtap, arealtap og økonomi. Dessverre følges ikke denne erkjennelsen opp annet enn deler av strekningen. Vi viser til anførslene i vår forrige høringsuttalelse som berører dette grundig.

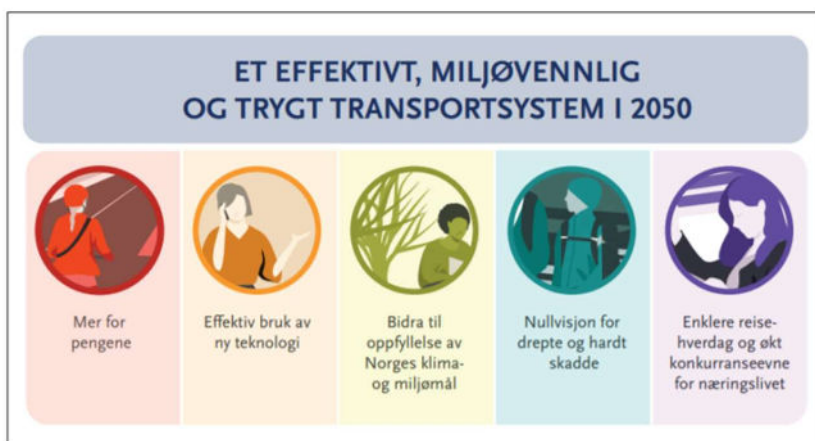
Vi kan ikke se at våre anførsler om at Nye Veiers planer for strekningen Gyllan – Kvål er i strid med de overordnede målene i nasjonal transportplan, nasjonale klimamål og mål for biologisk mangfold og bevaring av dyrket mark, er besvart eller ivarettatt.

Våre innsigelser mot detaljplanen gjelder derfor for det aller meste fremdeles.

De endringene Nye Veier har gjort med prosjektet viser at det er mulig å finne løsninger med lavere hastighet enn 110 km/t. De positive konsekvensene for natur, klima og arealbruk bør videreføres for hele strekningen.

Overordnede mål

Målene i nasjonal transportplan gjelder fortsatt for hele prosjektet, men vi kan ikke se at prosjektet, til tross for forbedringer, bidrar til å nå disse målene.



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

Prosjektet har fremdeles en svært dårlig samfunnsøkonomisk profil.

Det finnes samfunnsøkonomisk lønnsomme veiltak, 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.

Selv om det er gjort noen flere undersøkelser og tilpasninger, kan vi ikke se at tillegg rapporten i tilstrekkelig grad svarer på utfordringen påpekt 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 flere steder er **svært alvorlige**.

Utbyggingen forutsetter en rekke dispensasjoner fra det varige vernet til Gaulavassdraget.

- **Viser igjen til vårt høringsinnspill til detaljreguleringen.** 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».

Vi ber om at dispensasjoner ikke blir gitt.

Svekkelse av Norges klima- og miljømål

De siste måneders globale ekstermvær, fra tørke til flom, har vist noen av konsekvenser ved å ikke oppnå klimamålene. Klima- og naturtap henger tett sammen, og forsterker hverandre. Å realisere prosjekter med sterk negativ økonomisk samfunnsnytting, samtidig som det ikke ganger noen av de ikke-økonomiske samfunnsmålene, svekker Norges mulighet til å oppnå både nasjonale mål og internasjonale forpliktelser.

Undergraving av byvekstavtalen Nye Veier forutsetter fortsatt 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.

Motstridende kommunevedtak er ugyldige. Melhus kommune kan derfor ikke fatte vedtak som er i strid med byvekstavtalen.

- **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 er også sterkt knyttet til hastighet.**

Ikke behov for fire felt og 110 km/t fartsgrense

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

Prosjektet er fremdeles 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

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)

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.

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.

Også dette viser politisk ønske om å prioritere hastighet lavere enn det som fremdeles ligger i planene.

Naturvernforbundets konklusjon:

Naturvernforbundet støtter reduksjonen i hastighet og ber om at dette videreføres til hele strekningen.

I stedet for å vedta noen av alternativene, bør det framlegges en plan innenfor målene for nasjonal transportplan, regionalt fastsatte kollektivløsninger og byvekstavtalen.

Dette kan gjøres ved å 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

