



**Naturvernforbundet**  
i Nord-Trøndelag

Sandgata 30 7012 Trondheim  
[Nord-trondelag@naturvernforbundet.no](mailto:Nord-trondelag@naturvernforbundet.no)

Steinkjer 8. juni

Statens vegvesen Region midt, postboks 2525, 6404 Molde  
[firmapost-midt@vegvesen.no](mailto:firmapost-midt@vegvesen.no)

## Uttalelse til planprogram E6 Åsen – Mære

### Innledning

Naturvernforbundet i Nord-Trøndelag ønsker å bidra med innspill og kommentarer til planprogram for E6 i Nord-Trøndelag. Vi ønsker å være høringspart i alle saker som angår E6 i Nord-Trøndelag.

Naturvernforbundets primære standpunkt er at vi er imot en kapasitetsøkning på E6 som vil bidra til og legge til rette for miljø- og klimafiendtlig trafikkvekst, men vi innser at E6 trengs å utbedres med tanke på trafiksikkerhet og tettstedsutvikling. De forutsetninger om trafikkvekst som ligger til grunn for planprogrammet, mener vi er uholdbare. Vi kan ikke akseptere vegplanlegging ut ifra en forutsatt trafikkvekst på 33 % fra 2015 til 2048 (jmf. fylkesprognose, side 5).

Dette er en trafikkvekst som Statens vegvesen i Nord-Trøndelag må ha som oppgave å forhindre.

### Forutsetninger for planprogram - moderniseringskonseptet

Vi viser til side 4 i planprogrammet hvor det henvises til at konseptvalgutredning (KVU) for transportløsning veg/bane Trondheim – Steinkjer ble vedtatt av regjeringen i 2012 og at Konsept 1 - moderniseringskonseptet ble valgt som framtidig strategi for strekningen og at dette konseptet gir føringer for vegstandard og prioritering av strekninger.

Vi savner at planprogrammet beskriver hva som ligger i dette moderniseringskonseptet og vi savner en vurdering av hvordan planlagt veistandard svarer til moderniseringskonseptet. Vi ønsker at dette blir redegjort for.

### Valg av vegstandard

Planprogrammet beskriver at ÅDT på over 12 000 betinger fire felt. Det faglige grunnlaget for denne betingelsen er ikke beskrevet. Vi ber om at det blir redegjort for grunnlaget for denne kapasitetsgrensen på 12 000. Vi vet at det er faglig uenighet når det gjelder hvilken trafikkmengde som burde utløse krav om firefeltsvei og at kapasitetsgrensen er satt mye høyere i mange andre land. Til sammenlikning opererer svenskene med 20 000 ÅDT som grense. En NTNU-rapport av Arvid Aakre (2014)<sup>1</sup> anbefaler også at grensa for firefeltsvei i Norge heves til 15 000 ÅDT.

---

<sup>1</sup> Aakre, Arvid (2014) Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT grense for 4-felts veg, Trafikktknisk senter, NTNU.

## **Klimaeffekt og jordvern**

Vi viser til side 12 og at «det forventes at både regionale og kommunale myndigheter legger til rette for reduksjon av klimautslippene». Vi forutsetter at Statens vegvesen beregner effekten på klimagassutslippene av E6-utbygging i Nord-Trøndelag.

En ny E6 vil beslaglegge mye matjord. Vi kan vanskelig se at en ny E6 i ny trasé fra Åsen til Mære er i tråd med Stortinget nylig fastsatte mål om at den årlige omdisponeringa av dyrka jord må være under 4000 dekar. Av hensyn til mål for jordvernet og landbruket i Nord-Trøndelag må ny E6 i all hovedsak gjennomføres som en utbedring av dagens E6-trasé.

## **Byene på Innherred – Stjørdal, Levanger, Verdal og Steinkjer**

Planprogrammet er avgrenset fra Åsen til Mære. Og ingen av byene i Nord-Trøndelag er med i planområdet (jamfør tegning på side 10).

Vi regner med at den forutsatte trafikkveksten på 33 % også vil forplante seg inn i byene (Stjørdal, Levanger, Verdal og Steinkjer). Det er allerede i dag kø i rushtidene i byene, med tilhørende støyproblemer og dårlig luftkvalitet. Ingen av bykommunene har noen planer om å forhindre trafikkveksten i byene. Og det er ingen gode muligheter for såkalte «avlastningsveger». Det er ikke holdbart at man i dette planprogrammet ønsker å øke veikapasiteten på E6, samtidig som trafikksituasjonen for byene ikke drøftes.

Vi er kjent med at Statens vegvesen lar nullvekstmålet være gjeldende for bymiljøsatsninger. Stor trafikkvekst på E6 vil kunne vanskeliggjøre eventuelle bymiljøsatsninger på Innherred.

## **Mål for planarbeidet – gang og sykkel**

Side 5 i planprogrammet beskriver fem mål for planarbeidet, hvor nest siste mål er et *gjennomgående gang- og sykkelvegnett*.

Langs dagens E6 er det varierende grad av tilrettelegging for gange og sykling. Fra Åsen til Levanger er det relativt gode sykkelforhold på en lite trafikkert bilvei over Ronglan og Skogn. Fra Levanger til Verdal er det gang og sykkelveg, men problematiske krysningspunkt og sykkelunderganger flere steder på strekningen. Fra Fleskhus til Mære er det ikke gang og sykkelveg, sett bort fra korte strekninger på Røra og Sparbu.

Side 48 i planprogrammet beskriver at *Tiltak på lokalt vegnett (eksempelvis dagens E6) for å ivareta kollektiv, sykling og gåing inngår som en del av E6-utbyggingen*.

Vi tillater oss å kommentere at det er fokus på gang- og sykkelveg på dagens E6, men at dette gjelder for et scenario hvor mye av biltrafikken er overført til en ny E6. Dette er noe ulogisk. Dagens E6 på Innherred burde hatt sammenhengende tilrettelegging for gang og sykkel for lenge siden.

Hvis en utbygging eller forbedring av E6 fører til økte bevilgninger til gang- og sykkelveger er dette i og for seg positivt. Men midlene bør da brukes på en slik måte at de bringer mest mulig nytte for seg. Potensialet for sykkel og gange er størst i byområder hvor folk bor tettest, men samtidig er byene Steinkjer, Verdal og Levanger ikke omfattet av planprogrammet. Dette er noe ulogisk.

**Rune Logstein, fylkesleder  
Naturvernforbundet Nord Trøndelag**

**Holger Schlaupitz, fagsjef samferdsel  
Naturvernforbundet**