



Malvik/Trondheim, 15.12.2019

Plankontoret, MALVIK KOMMUNE
Postboks 140,7551 Hommelvik
postmottak@malvik.kommune.no

Reguleringsplan E6 Leistad - Helltunnelen, PlanID 201803.

HØRINGSUTTALELSE NATURVERNFORBUNDET I TRØNDELAG og Malvik

Naturvernforbundet i Trøndelag mener at denne planen medfører så store konsekvenser for natur og klima at den må avvises.

Planen er i strid med overordnede målsettinger og vedtak som er nedfelt i Bymiljøavtalen og Miljøpakken. Den er også i strid med Felleserklæring for Malvikpolitikken 2019 - 2023 mellom Arbeiderpartiet og Senterpartiet¹ hvor det står følgende:

«At Malvik kommune skal styrke sitt rennomme som en foregangskommune når det gjelder jordvern. (Jamfør nominasjon jordvernpriisen i 2015)»

«Være pådrivere for at alle miljøhensyn blir ivaretatt når det gjelder utvidelse av E6, spesielt forhold som gjelder støy, avrenning og hensyn til beslag av dyrkamark»

Det vil være et brudd på løftene i erklæringa vedrørende matjord og klima om Malvik kommune vedtar planene for utvidelse av E6 til 4-felts med 110 km/t.

Bakgrunn

I det siste har vi fått enda større kunnskap og bevissthet om alvoret i situasjonen når det gjelder Klima og Naturvern (Nye rapporter fra IPCC og FNs naturpanel 2019). Norge har forpliktet seg til målene i Parisavtalen og inngått avtale med EU om å redusere klimautslippene i transportsektoren med minst 40 % innen 2030. I mai 2019 gjorde Stjørdal kommunestyre vedtak om at vi er inne i en klima- og miljøkrise. Malvik kommunestyre har skrinlagt planer om travbane av hensyn til matjorda langs E6. Lignende forpliktelser til nullvekstmålet, kutt av klimagassutslipp og ivaretagelse av matjord er også vedtatt av Trøndelag fylkesting og nylig nedfelt i «Frostaerklæringa».

Dette er ikke forenelig med at Malvik kommune skal fremme og vedta en plan som medfører ytterligere vekst i trafikk og utslipp ved å øke hastighet og kapasitet på motorveien. Og det er påfallende, og avkrever en forklaring at rådmannen nå unnlater å kommentere og problematisere disse forholdene slik det ble gjort i 2016.

- SVVs prognoser er i konflikt med nullvekstmålet i Bymiljøavtalen.
- Det må satses på jernbanen nord for Trondheim

¹ <https://malviknytt.no/wp-content/uploads/2019/10/Felleserkl%C3%A6ring-malvikpolitikken-2019-2023-mellom-AP-og-SP.pdf>

- Klimaforliket fra 2012 slår fast at personbiltrafikken inn til byene ikke skal vokse (for den aktuelle strekningen er det beregnet at 96 % av trafikken vil ha Trondheim som målpunkt).
- Dersom en legger dagens begrensede trafikkvekst til grunn er det ikke krav om doble tunnellop på strekningen. Planleggingskravet i EUs forskrift om tunnelsikkerhet er allerede ivarettatt, og det er derfor ingen grunn til å forhaste seg.
- De fleste trafiksikkerhetstiltak (beskrevet i KU) kan utføres uavhengig av en firefelts motorveg.

Videre vil overinvestering i motorvei undergrave mulighetene for modernisering av jernbanen, som beskrevet i vedtatt Konseptvalgutredning for strekningen.

I denne planen er økonomi hovedpremiss, mens trafiksikkerhet og framkommelighet nevnes som tilleggsargument. Nye Veier AS prioriterer denne veien fordi de mener den gir høyest samfunnsmessig nytte, ettersom kalkulert nytte øker med økt hastighet og antall kjøretøy. Realiteten er imidlertid at økt fart fører til både økte klimagassutslipp og økt slitasje på bildekk og veibane. Dette bekreftes i en nylig utgitt rapport fra Vegdirektoratet som stadfester at 2/3 veg med 90 km/t er mer samfunnsnyttig både med tanke på pris, arealbeslag, støt og miljøkonsekvenser enn en 4-felts 110 km/t veg². Flere land, deriblant Nederland reduserer nå derfor fartsgrensen på sine veger for å spare miljøet³

Fragmenter fra bildekk er en hovedkilde til mikroplast i havet, men inngår ikke i beslutningsgrunnlaget. Klimagassutslippene som følger av selve veibyggingen nevnes heller ikke. Økningen i biltrafikken som utvidelsen av motorveien medfører, beskrives som om den er ønsket, og ikke et framtidig og økende problem. Denne mangelen på utredning av klimakonsekvensene ved veiutbyggingen er alene så graverende at planen ikke tilfredstiller forvaltningslovens krav til forsvarlig saksopplysning.

Slik selektiv kunnskapsinnhenting og bruk av samfunns mål illustrerer en strukturell årsak til at Norge ikke klarer å realisere tverrpolitiske vedtatte mål om reduksjon av klimagassutslipp. Planen illustrerer også utfordringen med å la et aksjeselskap prioritere og gjennomføre samfunnsmessige oppgaver som har omfattende konsekvenser ut fra et snevert mandat.

Stortinget har riktig nok gitt langsiktige bevilgninger til Nye Veier, men det er i realiteten inntjeningspotensialet i form av bompenger som gjør at trafikkunge strekninger som allerede har god vegstandard her prioriteres foran strekninger med lav standard og høy ulykkesrisiko.

Naturvernforbundet konkluderer også denne gang med at dette er «Firefeltsveien vi ikke trenger». Kommunen er arealmyndighet og partiene i flertallskoalisjonen er valgt på, og har nylig gjentatt sin forpliktelse til nullvekstmålet og vern av matjord i sin samarbeidsplattform. Avvisning av reguleringsplanen har god og saklig begrunnelse i manglende saksopplysning, og vil i tillegg være en håndstrekning som gjør det enklere for nasjonale politikere å realisere Stortingsflertallets vedtak om jordvern og reduksjon av klimagassutslipp.

Naturvernforbundet i Trøndelag

/s/

Magne Vågsland, leder

Naturvernforbundet i Malvik

/s/

Martin Stuevold

² <https://www.nrk.no/norge/seier-nei-til-smal-firefelts-motorveg-1.14758045>

³ <https://www.abcnyheter.no/motor/bil/2019/11/13/195626343/nederland-senker-farten-for-a-spare-miljoet>