



Stjørdal, 5. november 2020

Høringsuttalelse fra Naturvernforbundet i Stjørdal og Meråker

Til grunn for Naturvernforbundets holdning til de aktuelle planene, ligger hensynet til natur og miljø i vid forstand, herunder klimaet. Disse miljøproblemene er nå erkjent å være blant de aller viktigste spørsmål i tiden også på regionalt og lokalt nivå. I praksis har det blant annet ført til at Stjørdal sammen med de øvrige kommunene i Trondheimsområdet og fylkeskommunen har inngått den såkalte byvekstavtalen med staten, som vil gi milliardbeløp til miljøvennlige trafikktiltak i kommunene og regionen. Dette omfatter blant annet et nullvekstmål for biltrafikken, det vil si at all vekst i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel eller gange, som også er nedfelt i regjeringens gjeldende NTP. I denne sammenheng kan også tilføyes at Stjørdal har vedtatt en målsetting om å være en foregangskommune for miljø, og at kommunestyret i fjor erklærte at vi er inne i en klima- og miljøkrise.

Det politiske flertallet i Stjørdal har så langt sluttet seg til Nye Veiers plan om 4-felts veg og 110 km/t mellom Kvithammer og Åsen. **Vi mener at disse planene vil medføre en trafikkøkning som er i strid med nullvekstmålene i byvekstavtalen.** 110 km/t istedenfor 90 (veivesenets E6 plan vedtatt i 2016) vil medføre økte klimautslipp og mer forurensning av mikroplast og svevestøv. Vi vet også at transport er den største kilden til klimagassutslipp i Norge, med ca. 30 prosent av de totale utslippene. De nye E6-planene er lagt fram ut fra en forventning om mindre køer og bedre fremkommelighet. Transportøkonomisk institutt har imidlertid påvist at større og bedre veier gir mer trafikk og ikke mindre kø.

Vi legger merke til at kommunedirektøren i Stjørdal i sitt framlegg til politikerne også framhevet at økt hastighet på E6 er uheldig dersom en skal nå målene i byvekstavtalen. På tross av dette har det politiske flertallet sendt på høring en veiplan som altså motarbeider byvekstavtalen. Dette rimer etter vårt skjønn dårlig med tidligere vedtak om «klimakrise» og «foregangskommune for miljø». Vi kan ikke se at planen fra Nye Veier i det hele tatt har tatt opp temaet med økte utslipp av klimagasser som følge av den økte biltrafikken som utbyggingen vil medføre. Dette er etter vårt skjønn en alvorlig mangel ved utredningen.

Et av argumentene for den nye E6-traseen er at det har vært tragiske trafikkulykker på nåværende E6. Trafikksikkerhet er selvsagt svært viktig. Forskning viser at generelt er det veier med midtdeler som er trafikksikre og har lave ulykkestall. Det er ikke slik at 110 km/t og fire felt uten videre er mer trafikksikkert enn 90 km/t og to-tre felt med midtdeler. Tvert imot viser undersøkelser at det er en sammenheng mellom fart og ulykker. En amerikansk undersøkelse fant at ulykkene økte med 3 prosent ved å øke fartsgrensen fra 90 til 105 km/t, og dødsulykkene økte med 28 prosent (Kackelmann, 2006).

Vi er ikke uenige i at gamle E6 gjennom Langstein er «utdatert» og bør erstattes, men det må gjøres på en måte som ikke motarbeider, men fremmer nullvekstmålet i byvekstavtalen. Vi har lenge hevdet at dette best kan gjøres ved i første omgang å prioritere en oppgradering av jernbanen, og få mer av transporten over på skinner. Vårt prinsipielle standpunkt har derfor vært at jernbane må komme foran veg i dette området. Når vegen nå likevel kommer, er det ut fra det vi har nevnt ovenfor, vår konklusjon at **maksimal hastighet må settes til 90 km/t.**

Fra Kvithammer til Holan og i Langsteindalen, er traseen lagt gjennom verdifulle kulturlandskaper. Her vurderes temaene landskapsbilde, friluftsliv, bygdemiljø, naturmangfold, kulturarv og naturressurser, herunder dyrka mark. Veistrekninga vil medføre stor skade på naturmangfoldet. Konsekvenser for Vollselta er spesielt store med inngrep i en ravinedal med stor nasjonal verdi. Elva er planlagt løftet 2,7 meter og ravinedalen vil dermed tilnærmet bli utradert. Ved Volla påvirkes naturbeitemark negativt. Inngrepene vil også ha negative konsekvenser for vilt hvor særlig trekkveger forringes som følge av ny veg.

Mellom Kvithamar og Holan er det store beslag av dyrka mark. I Langsteindalen er det også tap av dyrka mark, men her skriver Nye Veier at tapet av dyrkamark skal kompenseres med nydyrking. Vi understreker at nydyrking ikke er et alternativ for nedbygging av dyrkamark. Boniteten på nydyrking arealet kan aldri bli like bra som fjordavsetningene under marin grense som blir beslaglagt. Et annet aspekt er at nydyrking går på bekostning av myr eller andre naturtyper i de områdene det nydyrkes.

En samlet konklusjon i utredningen er at tiltaket medfører **stor miljøskade**. Den er etter vårt skjønn **svært stor**. Det vil kunne begrense omfanget av inngrepet og miljøskadene noe dersom veien anlegges med to-tre felt i stedet for fire felt.

Vi viser for øvrig til notatet «Foreløpige vurderinger etter vannforskriften § 12 og nml kapittel II» (08.09.20) fra vannområdekoordinator for Stjørdalsvassdraget, der det påpekes at vilkårene etter vannforskriften ikke er oppfylt med planforslaget. Vi slutter oss til denne vurderingen, og forutsetter at Nye Veier og kommunen vil sørge for videre miljøkartlegging, samt utredning av alternative løsninger og avbøtende tiltak. Det må gjøres de konkrete undersøkelser som notatet etterlyser, og det påligger utbygger å utarbeide en systematisk kartlegging som dokumenterer tilstand og konsekvenser for vassdrag og økologi i hele nedbørfeltet. **Dette kunnskapsgrunnlaget må foreligge før saken legges fram for politisk behandling.**

Ellen Andersson
/s/
Leder Naturvernforbundet i Stjørdal og Meråker

Magne Vågsland
/s/
Leder i Naturvernforbundet i Trøndelag

