



Naturvernforbundet går mot utvidelse av E6 til firefelts vei mellom Ranheim og Værnes

Det er nå ute på høring en reguleringsplan for strekningen Ranheim i Trondheim til Værnes i Stjørdal. Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for å utvide dagens E6 til fire kjørefelt inkludert doble tunnellopp for de tre tunnelene på strekningen, samt parallelle bruer. Prosjektet har en estimert prislapp på 6,30 milliarder kroner.

Fylkeslagene i de to trøndelagsfylkene går mot den planlagte utvidelsen til firefeltsvei mellom Ranheim og Værnes. Dette vil øke trafikken, både i Trondheims-regionen og i byene lenger nord i strid med klimaforliket og nasjonale og lokale målsettinger. Klimaavtalen som ble signert i Paris i desember gjør det ytterligere viktig å sikre klimavennlige transportløsninger slik at Norge oppfyller sine forpliktelser.

I tillegg til at utbygging av Trønderbanen må forseres, bør det isteden brukes betydelige ressurser på trafiksikkerhetstiltak, blant annet utbedring av trafikkfarlige steder på nåværende E 6. Dette vil, sammen med en god arealpolitikk som fortetter i byene og rundt stasjonene, danne grunnlag for god byutvikling og nullvekst i biltrafikken, samtidig som vi tar vare på verdifull natur og matjord.

1. Personbiltrafikken i storbyområdene skal ikke vokse.

Økt veitrafikk er hovedbegrunnelsen for denne utbyggingen. Men at personbiltrafikken inn til Trondheim ikke skal vokse er viktig både utfra et klimahensyn og hensyn til lokal luftforurensing, noe som er slått fast av både lokale og nasjonale myndigheter:

Stortingsmeldinga «Norsk klimapolitikk»¹ fra 2012 slår fast at personbiltrafikken inn til byene ikke skal vokse:

Denne Stortingsmeldinga inngikk i klimaforliket på Stortinget fra 2012. I tillegg har sittende regjering slått fast at klimaforliket fra 2012 skal innfris og forsterkes².

¹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-21-2011-2012/id679374/?q=&ch=6>.

² https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/politisk-plattform/id743014/#miljo_klimapersonbiltrafikken (Se første avsnitt i kap. 13):



Målet om nullvekst i personbiltrafikken ligger også inne i Miljøpakken i Trondheim. Dette er også påpekt i en flertallsmerknad (MDG, AP, SV, V, KRF) i Bygningsrådet i Trondheim kommune: «*Saken strider slik den framsettes mot intensjonene i klimaforliket som sier at trafikkvekst inn mot byene skal skje med bedringer i kollektivtilbudet og mot målet om nullvekst i biltrafikken i Miljøpakken*».

Statens vegvesen var en pådriver for nullvekstmålet i 2012. Nå tenker deler av etaten tydeligvis helt annerledes. Om bompengene fjernes når veien er nedbetalt, regner etaten med at trafikkveksten på E 6 blir på 70–90 prosent fra 2014 til 2040. Videreføres bompengene, blir veksten fortsatt på hele 45–55 prosent. Men om klimaforliket tas på alvor og nullvekstmålet innfris, og vi greier å få mer gods på bane, som også har vært et politisk mål lenge, vil det ikke bli behov utbygging av motorveien. Med andre ord: En trafikkvekst som ikke skal komme, er begrunnelsen for at E 6 skal bygges ut for flere milliarder kroner.

Og dersom motorveien først bygges ut, er det vanskelig å hindre at trafikken vokser. Prognosene blir selvoppfyllende. Blir det «fri flyt» og kortere kjøretider, vil flere pendle over lengre strekninger. Vi låser samfunnet til en arealbruk og et høyt energiforbruk, som det blir vanskelig å endre på seinere. En ond sirkel er i gang, og ytterligere arealer i form av natur og matjord kan bli lagt under asfalt, og trafikken vokser ytterligere.

2. Sats på Trønderbanen fremfor vei.

Det er et stort engasjement for videre satsing på Trønderbanen. Det er bra. Forbedringen av togtilbudet fra Steinkjer og sørover, fra tidlig på 90-tallet og fram til i dag, har vært en suksess. Dette må følges opp. Men om E 6 bygges ut til firefelts motorvei, skjer det motsatte. Da svekkes miljøeffekten av bedre jernbane kraftig.

Beregninger utført av Vista Analyse for en tilsvarende situasjon i Hedmark/Oppland viser en trafikknedgang for toget på om lag 15 prosent, dersom veinettet bygges ut i tillegg til jernbanen. Nasjonal transportplan 2010–2019 viser at utbygging av både E 6 og jernbanen langs Mjøsa, som nå pågår, vil øke de totale klimagassutslippene. Utslippsveksten fra veitrafikken som den nye veien legger til rette for, overskrider kraftig de reduksjonene vi får av togsatsingen.

Planene i Trøndelag kan imidlertid ikke sammenliknes med situasjonen i Hedmark/Oppland. I Trøndelag vil det bli enda verre, sett fra et miljøståsted. Her jobbes det med detaljplaner for motorveien, mens planene for jernbanen ligger langt



Naturvernforbundet
i Nord-Trøndelag



Naturvernforbundet
i Sør-Trøndelag

etter. Motorveien skal bygges ut først, mens jernbanen kanskje vil bli prioritert flere år seinere. Da blir nok trafikkveksten på vei samt klimagassutslippene enda større enn hva vi kan lære av beregningene for Hedmark/Oppland.

Trønderbanen skal riktignok elektrifiseres. Det er bra, men det vil ikke gi vesentlig kortere reisetider med tog eller gi plass til særlig flere person- og godstog. Dersom dagens gamle og svingete bane mellom Trondheim og Hommelvik og via Skatval blir elektrifisert, frykter vi at det vil ta enda lengre tid å bygge ut banen og styrke toget i konkurransen med bilen. Derfor må ny trasé, med dobbeltspor dels i tunnel mellom Trondheim og Stjørdal og ny tunnel under Forbordsfjellet, komme samtidig med elektrifisering.

3. Nedbygging av matjord og naturmiljø

I konsekvensutredningen fra Statens Vegvesen kommer det fram at en utbygging medfører stor konsekvens for naturmiljø og meget stor konsekvens for naturressurser (jord og skog). Det slås fast at «Betydelig beslag av dyrka mark på delstrekning 1 medfører at tiltaket vil være i strid med nasjonale mål for landbruket». De avbøtende tiltak som foreslås er ikke konkretisert, og vil ikke kunne veie opp for de om lag 170 daa med matjord av høy verdi som bygges ned som følge av veiutbygginga.

For tema som naturmiljø og nærmiljø / friluftsliv viser vi til Forum for Natur og Friluftslivs uttalelse.

Naturvernforbundet i Nord-Trøndelag

/S/

Rune Logstein, leder

Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag

/S/

Steinar Nygaard, leder

Naturvernforbundet i Malvik

/S/

Martin Fagerheim Stuevold