



Forum for Natur og Friluftsliv - Sør-Trøndelag

Sandgata 30, 7012 Trondheim

Tlf.: 91369378 E-post: sor-trondelag@fnf-nett.no

Trondheim kommune

byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Malvik kommune

postmottak@malvik.kommune.no

Uttalelse om utvidelse av E6 Ranheim – Værnes

FNF er et samarbeidsnettverk for naturvern- og friluftslivorganisasjoner på fylkesnivå. I Sør-Trøndelag er elleve organisasjoner tilknyttet FNF som til sammen har 33 000 medlemskap. Vi arbeider for å bevare natur og mulighetene å utøve friluftsliv, både i nærmiljøet og i villmark, i skogen og på fjellet.

Firefeltsvei er i konflikt med vedtatte mål

Utredningene tar ikke opp klimaeffekten av tiltaket, selv om det er krav om at det skal gjøres ved større veiprojekter (klimaforliket fra 2008). Hvordan stemmer utvidelse av veien overens med planer om å kutte utslipp? Vi har mange mål på alt ifra kommunal nivå til nasjonal nivå:

- Norge har som mål å kutte sine utslipp med 40 % fra 1990 til 2030. Vi har økt utslippene siden da, noe som tyder på at igangsatte tiltak ikke virker godt nok og at Norges politikk om å bygge flere veier samtidig som vi gjennomfører tiltak for å minske utslippene ikke virker.
- Meld. St. 21 (2011–2012) setter et mål om at biltrafikken ikke skal øke i storbyregionene, dagens regjering har ikke gått bort fra klimaforliket, men sagt at det skal styrkes.
- Trondheim kommune har i vedtatte klimaplan et mål om å begrense utslippene med 70-90 % fram til 2050. Sentrum-venstre-erklæringen for partiene i Trondheim framskynder målet til 2030. Å legge til rette for at flere skal kjøre bil inn til byen motvirker det målet.
- Malvik kommune har ikke en klimaplan etter hva vi kan se, men samarbeidserklæringen fra 2015 sier at kommunen skal være en foregangskommune.

Viktigste argumentet som framføres for utvidelse av veien er at det skjer mange ulykker i tunnelene. Trafikkmengden er i dag ikke så stor at det er et absolutt krav med to løp. Vi mener ikke heller at det er et argument for å utvide veien hele strekningen, det burde være mulig å bare utvide den i tunnelene og de forskriftmessige kravene om 10 sekunders kjøring i maksimalt tillatt hastighet utenfor tunnelene. Det burde også være mulig å sette opp midtdeler, fartskameraer og andre trafikksikkerhetstiltak for å minske antallet ulykker.

I veiutbygningssaker er det et vanlig argument at dagens vei ikke har nok kapasitet. Kjøddannelse i rushtiden på veistrekning er ikke større enn at en utredning om kollektivtrafikk hadde kunnet avdekke at det er rimeligere å utvide kollektivtilbudet enn å utvide veien. I utredningene er det lagt til grunn en dobling i biltrafikken fram mot 2040, selv om det er et nasjonalt mål om at biltrafikken ikke skal øke. Om det er så stor pessimisme om at det målet skal nås at man utvider veier for å legge til rette for en dobling biltrafikken må man sette i gang sterke tiltak for å begrense bilbruken, og heller la være å bygge ut veinettet som gir mer trafikk. Det er enda mer betenkelig at man legger en kraftig trafikkvekst til grunn når det er krav på to tunneløp som er hovedbegrunnelsen for prosjektet og det som utløste starten på planprosessen, men det trengs en trafikkvekst for at det skal være krav om det.

Under kommer innspill til planen om man likevel velger å gå videre med planene.

Friluftsliv

Malvik kommune krever at mulighetene til å utøve friluftsliv ikke skal bli dårligere etter at veien er utvidet, men heller motsatt. Det er noe vi stiller oss bak og mener at det også burde være målet for viltpassasjer. I rapporten om viltpassasjer er det foreslått mange avbøtende tiltak som vi mener burde bli fulgt. Mange tiltak for å bedre muligheten for vilt å passere er ikke bare bra for viltet, men også personer som skal ut på tur har nytte av underganger. Når mulighetene ikke skal bli dårligere må man ta utgangspunkt i at alle steder der det er mulig å krysse veien i dag skal også i framtiden gi muligheter til kryssing. Det betyr blant annet at man må velge alternativet der brua ved Reitankrysset beholdes.

Pendlerparkeringer må ikke bare tilgodese pendlernes behov for parkeringsplasser. Man må i tillegg legge til rette for at de kan brukes av de som går på tur og plassere dem ved populære turutfartsområder og synliggjøre turmulighetene med skilt og kart. På grunn av at flest går på tur når få er på jobb gjør ikke dette at det trengs mer kapasitet, men at parkeringsplassene utnyttes mer effektivt.

Mulighet å komme seg på tur både sommer og vinter må sikres. Utvidelse av veien må ikke være til hinder mot å legge skiløyper fra bebygde områder til marka.

En av de viktigste grunnene til at man går på tur er at man vil komme ut i rolige omgivelser uten støy. Derfor har veilederen for støy planlegging av støy, T-1442, egne krav til støy i rekreasjonsområder. For nærfriluftsområder er grensen på L_{den} 40 dB (gjennomsnittlig lydnivå gjennom døgn). Likevel har man ikke undersøkt hvor store områder man overskrider den grensen. For økt trivsel i naturen bør man ta sikte på å overoppfylle dette kravet.

Når det blir en del endringer i adkomsten til marka mener vi at kommunen må gjøre noen tiltak for å synliggjøre mulighetene til å komme seg ut på tur fra der folk bor. Merk turstier fra boligområder og opp i marka. Sett også opp kart og skilt.

Naturmangfold

Det er positivt at man har gjort omfattende biologiske registreringer for området. Det kommer man ikke bare å ha nytte av i denne saken, men det gir viktig informasjon for forvaltningen av området i øvrig.

På noen steder kommer utvidelsen av veien inn mot viktige naturtyper. Det gjelder blant annet ved Leistadåsen der det blant annet er planlagt skjæringer lengst i nordøst. Vi mener at man må legge veien lenger mot nord eller bygge veien under et overheng om det er teknisk mulig for å ikke være nødt å lage en skjæring som tar av viktige naturområder.

Det er flere passeringer av bekker der vannmiljøet blir påvirket negativt. Vi minner om at Norge er forpliktet i henhold til vanddirektivet å bedre vannmiljøet i vannforekomster der tilstanden er dårlig. Det er også strenge krav når det gjennomføres nye inngrep i vannforekomster som ikke når opp til god økologisk tilstand. Det er foreslått mange avbøtende tiltak for å minske de negative virkningene på vannforekomster, vilt og viktige naturtyper. Vi mener at utredernes råd må følges for å minske påvirkningen i mest mulig grad. Avbøtende tiltak må forankres i alle ledd, fra de som kjører gravemaskiner til de som planlegger utbygningen. Dette er viktig for å sikre at avbøtende tiltak skal bli fulgt.

Uttalelsen støttes av: FIVH-Trondheim, Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag, Norges Jeger og Fiskerforbund i Sør-Trøndelag, Norsk Botanisk forening Trøndelagsavdelinga, Norsk Ornitologisk Forening avdeling Sør-Trøndelag, Syklistenes Landsforening, Trondhjems Turistforening og Trondheim Turmarsjforening.

Staffan Sandberg
Fylkeskoordinator
FNF Sør-Trøndelag

Kopi: Fylkesmannen