



Dato: Lillehammer/Gran, 20. mai 2011

Deres ref.: Kommunedelplan rv. 4 Roa–Gran grense, sveisnr: 2010201927

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER
firmapost-ost@vegvesen.no

HØRINGSUTTAELSE TIL PLANPROGRAM FOR RV. 4 ROA–GRAN

Naturvernforbundet i Oppland og Naturvernforbundet i Gran og Lunner viser til høring av planprogram for rv. 4 Roa–Gran og avgir herved en felles uttalelse.

Innledning

Vi vil først rose kommunestyret i Lunner, som i 2007 sa nei til å vedta reguleringsplan for ny firefelts rv. 4 over matjord og kulturlandskap. Dette var et modig og helt nødvendig vedtak som vi forventer at følges opp videre. Denne saken handler om mer enn bare miljø og jordvern. Den er avgjørende for om Hadeland skal kunne framstå som en grønn og fornybar region og med de positive verdiene det representerer for både nåværende og framtidige innbyggere.

Naturvernforbundet vil sterkt fraråde en løsning med firefelts rv. 4 Roa–Gran–Jaren, av hensyn til matjord, kulturlandskap, naturverdier og utslipp av luftforurensing og klimagasser. Bygging av firefeltsveg på strekningen planprogrammet vil gjelde for, vil ha store negative miljøkonsekvenser direkte. I tillegg vil en firefeltsveg her gi føringer for utbygging av rv.4 lenger sør, noe som kan resultere i nye store inngrep gjennom Nittedal og på strekningen Stryken–Roa og ytterligere tilrettelegging for økt bilbruk.

Naturvernforbundet ber om at det isteden satses sterkt på trafiksikkerhetstiltak på rv. 4 og eventuelt tilstøtende vegnett, og at dette kombineres med økt satsing på Gjøvikbanen. Vi trenger en bevisst politikk som prioriterer matjord, natur, miljø og trafiksikkerhet, ikke en politikk som legger til rette for mer bilbruk og undergraver de kollektive transportformene.

Grunnlag for planarbeidet

Naturvernforbundet vil først minne om at Samferdselsdepartementet høsten 2006 innførte ordningen med ekstern kvalitetssikring i tidlig fase (KS1) for samferdselsprosjekter med en antatt prislapp på over 500 mill. kroner. Eventuell bygging av ny rv. 4 Roa–Gran vil helt klart være et vegprosjekt i denne kategorien. Vi mener derfor at det må gjennomføres en KS1-prosess før det er aktuelt å gå videre med planprogrammet. Som ledd i KS1-arbeidet må det gjennomføres en såkalt konseptvalgutredning (KVU) for å vurdere behov og mål for transportsystemet, der alle aktuelle tiltak, som mindre vegutbedringer, økte satsing på kollektivtransport etc. også vurderes. Naturvernforbundet forventer at arbeidet med planprogram, konsekvensutredning og kommunedelplan legges på is inntil en KS1-prosess er gjennomført.

Helt uavhengig av spørsmålet om KS1 vil vi peke på at Statens vegvesens håndbok 017 *Veg- og gateutforming* (kap. 4.1) beskriver en firetrinnsmetodikk for vegplanlegging. Vi siterer følgende fra håndboka (side 17):

Det er utviklet en firetrinnsmetodikk for å unngå dyre investeringer dersom utfordringene i trafikksystemet kan løses effektivt gjennom mindre kostbare tiltak. Firetrinnsmetodikken er en systematisk arbeidsmetode som følger opp rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. De fire trinnene i analysemetodikken er:

1. Tiltak som påvirker transportbehovet og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende vegnett og kjøretøyer
3. Mindre ombygginger
4. Nyinvesteringer og store ombygginger

Naturvernforbundet etterlyser hvilke utredninger som er gjort for å kartlegge tiltak og effekter av punkt 1, 2 og 3 i firetrinnsmetodikken.

Vi vil også nevne på at det i utkastet til planprogram (side 15) står at ny rv. 4 Gran–Jaren skal påbegynnes i 2013. Ifølge Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019 (stortingsmelding, nr. 16 (2008–2009) (side 249) er dette prosjektet aktuelt i siste seksårsperiode av planen (altså ikke fra 2013), og under forutsetning av delvis bompengefinansiering. Det er helt avgjørende at dette prosjektet ses i sammenheng med standardvalg for strekningen Roa–Gran, og at dette vurderes i en felles KS1-prosess.

Miljø- og klimapolitikken

Det er liten tvil om at en firefelts rv. 4, som gir bedre framkommelighet og kortere reisetider med bil, vil øke vegtrafikken. Økt trafikk vil øke presset på vegnettet andre steder og dermed skape nye køer andre steder, som igjen kan utløse behov for store investeringer og nye inngrep i naturområder og kulturlandskap. Da vil trafikken kunne øke ytterligere, med påfølgende økte utslipp av klimagasser og annen forurensing. Økt fart kan også gi økt drivstofforbruk.

Naturvernforbundet vil henvise Lunner kommunes klima- og energiplan for perioden 2009–2014, vedtatt av kommunestyret 26. mars 2009. Planen viser at 65 prosent av Lunnens klimagassutslipp i 2006 skyldes vegtrafikken. I planen kan vi bl.a. lese følgende (side 20):

Gjennomgangstrafikk er en utfordring som kommunen må jobbe med på et regionalt og nasjonalt nivå. Den delen av trafikken som kan påvirkes i særlig grad er den lokale trafikken – og først og fremst privatbilismen. Det må legges til rette for at folk kan og vil kjøre mindre bil.

På side 22 og 23 lister klima- og energiplanen opp mange transportrelaterte tiltak som kommunen skal gjennomføre. Her inngår flere tiltak for å redusere bilbruken lokalt samt å jobbe aktivt for å oppgradere Gjøvikbanen og togtilbudet.

I denne diskusjonen er det viktig å få fram at store deler av trafikkmengden på rv. 4 er lokaltrafikk eller trafikk til/fra Oslo-området. Utkastet til planprogram (side 15) viser at trafikkmengdene ligger på 6500 kjøretøy i døgnet forbi Harestua, økende til 9000 på Roa og 11 800 sør for Gran, for så å falle til omtrent 5100 kjøretøy forbi Lygna. Dette forteller oss at det er lokaltrafikk og trafikk som genereres på Hadeland, som dominerer på strekningen Roa–Gran. Følgelig har kommunene og vegmyndighetene en vesentlig innflytelse på trafikkmengdene på rv. 4. Utbygging av firefelts rv. 4 vil være et tiltak som virker i motsatt retning av intensjonene i klima- og energiplanen og vil undergrave andre tiltak i planen samt mulighetene for – og realismen i – å få oppgradert Gjøvikbanen.

Vi vil også vise til NTP 2010–2019, der vi kan lese følgende (side 290):

Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.

Dette må gi føringer for hvordan rv. 4 og øvrig transportsystem i korridoren Oslo–Hadeland–Gjøvik utvikles.

Jordvern

I Norge er kun 1,3 prosent av arealet som egner seg til matkornproduksjon. Ifølge Statens vegvesens egne beregninger vil en firefelts rv. 4 fra Roa til Jaren, dersom den ikke legges i tunnel, forbruke minst 600 mål produktiv matjord. Hvor mye arealer som til slutt vil gå med, er et annet spørsmål. Erfaringene viser at det ofte går med langt mer enn hva som først var forutsatt, kanskje to–tre ganger så mye.

I NTP 2010–2019, side 309, kan vi lese følgende:

Valg av utbyggingsstandard har stor betydning for jordvernkonflikter av anleggene. I de nye vegnormalene fra 2008 er det lagt opp til at det bør brukes lavere utbyggingsstandard der det er store konflikter med biologisk mangfold, jordvern, kulturminner eller andre verneformål. Samferdselsdepartementet vil foreta en gjennomgang av vegnormalene for å sikre at det tas tilstrekkelig jordvern hensyn ved planlegging av all infrastruktur. Ved planlegging av de konkrete utbyggingsprosjektene skal en modifisering av standardene vurderes der jordvern- og andre inngrepshensyn utfordres ut fra en helhetlig vurdering av den aktuelle strekningen.

I tillegg er rv. 4 omtalt spesielt (side 249):

Jordvern hensyn må vektlegges ved videre planlegging av rv. 4 Roa–Gran.

Det styrende politiske dokumentet for utvikling av infrastrukturen i Norge sier med andre ord at det bør velges særskilte løsninger der konfliktene i forhold til bl.a. jordvern og natur er store. I tillegg sier dokumentet eksplisitt at jordvern hensyn må vektlegges for rv. 4 Roa–Gran. Stort tydeligere kan det ikke sies.

Vi har innledningsvis nevnt KS1-ordningen. NTP 2010–2019 omtaler også denne ordningen i forbindelse med jordvernkonflikter. Vi kan lese følgende (på side 309):

Ordningen med ekstern kvalitetssikring (KS1) for statlige investeringer over 500 millioner kroner i samferdselssektoren, skal i planperioden også brukes til å synliggjøre konflikter knyttet til direkte og indirekte effekter for jordvern, i en tidlig fase.

I tillegg til dette vil vi også vise til felles brev fra landbruksminister Lars Peder Brekk og miljø- og utviklingsminister Erik Solheim til kommunene, fylkeskommunene og fylkesmennene, datert 19. november 2010, som peker på behovet for å ta vare på jordvernressursene, og at det er kommunene som har hovedansvaret for jordressursene ved sin forvaltning etter plan- og bygningsloven og jordloven. Dette tilsier at kommunene på Hadeland må ta sterke jordvern hensyn når planer for rv. 4 behandles.

Andre miljøforhold

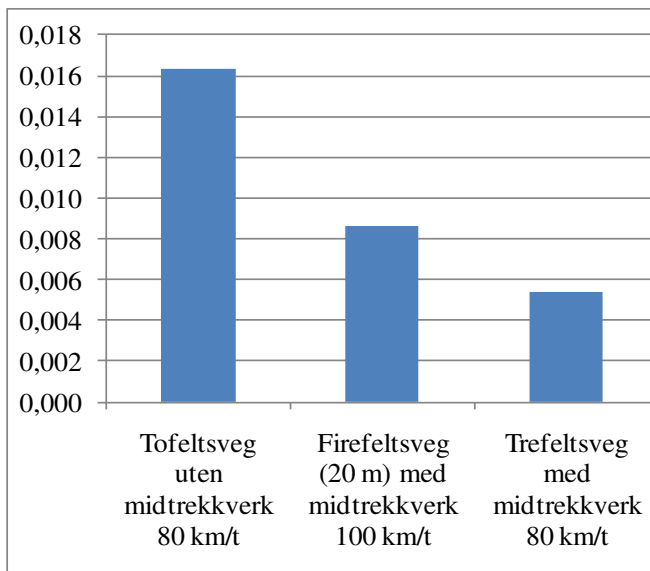
Utover beskyttelse av naturområder, kulturlandskap og matjord samt behovet for reduksjon av luftforurensing, støy og utslipp av klimagasser er vi opptatt av at tiltak på rv. 4 må gjennomføres i tråd med vanddirektivet og hindre nye inngrep i Vigga.

Trafikksikkerhet

For det første: firefeltsveger gir færre ulykker enn vanlige tofeltsveger. Men situasjonen blir en annen når vi sammenlikner med andre veger med midtrekkverk. SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende*

trafikk viser at en firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t gir 59 prosent flere drepte og hardt skadde enn en trefeltsveg med fartsgrense 80 km/t (ved trafikkmengder på 10 000 kjøretøy i døgnet). Se figuren under, som viser antall hardt skadde og drepte per millioner kjøretøykilometer ved ulike vegtyper og fartsgrenser når antall kjøretøy er på 10 000 i døgnet.

For det andre er firefeltsvegene svært kostbare. Det er betydelig rimeligere å utbedre eksisterende veger. Da kan vi sikre og utbedre en langt større del av vegnettet for samme pengesum. Det betyr at langt flere liv kan spares. Den anerkjente trafikksikkerhetsforskeren Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt sier det for øvrig slik:



"Vil vi redusere antall drepte og hardt skadde ved hjelp av bedre veier, er bygging av firefelts motorveier den desidert dyreste måten å gjøre det på."

Når vi i tillegg tar hensyn til at firefeltsvegene skaper ny trafikk, også på tilstøtende lokalveger, blir sluttresultatet for firefeltsvegene enda dårligere. Mer trafikk gir flere ulykker.

Vi erkjenner at utbedring av dagens rv. 4 og utruste den med midtrekkverk vil koste penger, men det vil etter alt å dømme være vesentlig rimeligere og gi langt mindre skade for miljø, matjord og kulturlandskap enn en ny firefeltsveg.

Konklusjon

Naturvernforbundet ber om at det gjennomføres en KS1-prosess for transportsystemet i korridoren Oslo–Hadeland–Gjøvik, som ser veg og jernbane i en sammenheng. Videre planlegging av delstrekningene Roa–Gran og Gran–Jaren må inntil videre legges på is.

Dersom dette ikke skulle skje, er det avgjørende at planprogrammet for rv. 4 Roa–Jaren inkluderer et utbedringsalternativ. Firetrinnsmetodikken, som beskrevet i vegnormalene, må tas på alvor. Det samme gjelder de klare anmodningene fra sentrale myndigheter om at det må tas jordvern hensyn, samt Lunner kommunes egen klima- og energiplan.

Et utbedringsalternativ innebærer at rv. 4 rustes opp i dagens trasé, noe som blir rimeligere enn en firefeltsveg. Dermed frigjøres midler til utbedring av hele strekningen fra Nittedal til Jaren, som må utrustes med midtrekkverk, for å hindre frontkollisjoner. Vegutbedring må kombineres med bedre forhold for gående og syklister samt kraftig opprusting av Gjøvikbanen.

Dersom det – mot vår klare anbefaling – likevel vil bli bygd ny veg på strekningen Roa–Gran–Jaren, ber Naturvernforbundet om at vegen legges i lang tunnel og ellers så skånsomt som mulig, for å hindre nedbygging av matjord og naturverdier.

Med vennlig hilsen

Bjørn Frøsaker
leder i Naturvernforbundet i Oppland

Hanne Magnussen
leder i Naturvernforbundet i Gran og Lunner