

Statens vegvesen, Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer
firmapost-ost@vegvesen.no

Oslo, 15. april 2008

Felles høringsuttalelse fra Natur og Ungdom og Naturvernforbundet til konseptvalgutredningen for Mjøsregionen

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet viser til Statens vegvesens konseptvalgutredning for Mjøsregionen, som er sendt ut på høring, og vil med dette gi våre felles innspill til konseptvalgutredningen.

Bakgrunn

Utslippene fra transportsektoren gir store miljøproblemer, både lokalt og globalt. Spesielt gjelder det utslippene av klimagasser. Trafikkvekst og nye veger utgjør også en trussel på andre områder, som naturmangfold, jordvern, støy, luftforurensning og trafikksikkerhet, og veksten på stamvegene forplanter seg utover i andre deler av vegnettet. For å få kontroll med utslippene, arealbruken og sikkerheten er det nødvendig å få kontroll med trafikken på vegene. En fortsatt ukontrollert vekst i person- og godstrafikken er ikke bærekraftig. Ved valg av transportkonsepter for framtida må man velge løsninger som reduserer vegtrafikken og legger til rette for mindre miljøskadelig transport av mennesker og varer.

Klimaendringene er farlige, urettferdige og allerede i gang, og vi bare har noen få år fram til 2015 før utslippene av klimagasser må begynne å gå ned og deretter må utslippene kuttes med 50-80 prosent innen 2050¹. Fra 1991 til 2006 ble klimagassutslippene fra andre sektorer enn vegtrafikken i kommunene Stange, Hamar, Ringsaker, Gjøvik og Lillehammer *redusert* med gjennomsnittlig 11 %. Klimagassutslippene fra vegtrafikken i de samme kommunene økte derimot med gjennomsnittlig 33 % og sørget for at utslippene i kommunene totalt sett gikk opp². Trenden er den samme om vi tar med de andre kommunene i Mjøsregionen.

Det må være helt klart at man i denne situasjonen ikke kan legge til rette for fortsatt vekst i vegtrafikken og utslippene, men må satse på kollektive løsninger for å avvikle transporten. Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener at målet om reduserte klimagassutslipp må være styrende for valg av konsepter for utbygging av infrastruktur i årene framover.

Mål og krav (3.2)

Kravene er definert ut fra at ”*Alle konsepter skal oppfylle kravene som har bakgrunn i:*

- 1. behovsanalysen (kap 2) og målformuleringer (kap 3.2.)*
- 2. tekniske og funksjonelle krav (vegnormaler, lover og forskrifter)*
- 3. økonomiske og tidsmessige krav (finansiering, tid, rekkefølge, fleksibilitet)*

¹ FNs klimapanel

² SSB: Utslipp av klimagasser til luft, 1991-2006. Kommunetall

- 4. arealmessige og estetiske krav
- 5. krav fra andre myndigheter”

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet reagerer sterkt på at selv om punktene 1, 2, 4 og 5 omfatter miljøkrav, er det ikke tatt med ett eneste i konkretiseringen av krav. Hovedmålet er et ”Trafikksikker og miljøvennlig transportsystem(...)” og ett av de tre delmålene er reduksjon av klimagassutslipp. Likevel er miljømålene satt opp som sideeffekter i målhierarkiet, uten konkrete krav. Dette strider mot all sunn fornuft.

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet vil påpeke at miljøaspektet, som er satt opp som ett av tre delmål, ikke er behandlet på lik linje som de to andre delmålene. Utredningen gir på denne måten inntrykk av at miljø er et delmål, samtidig som det i virkeligheten ikke stilles konkrete miljøkrav.

Valg av konsepter (4.2)

Firetrinnsmodellen, som er omtalt i konseptvalgutredningen, er en del av både stamvegnormalene og KS1-arbeidsprosessen. Den går blant annet ut på at man skal vurdere mulighetene for å oppnå målene gjennom mindre ombyggingstiltak før man vurderer større utbygginger. Konseptvalg-utredningen skal ta opp ulike konsepter, og gjennom en grovsiling vurdere hvilke av disse som skal tas med videre i utredningen. Konsepter som har kommet opp underveis i prosessen og på arbeidsseminaret bør tas med i denne grovsilingen.

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet ga innspill på et miljø- og trafikksikkerhetskonsept etter forespørsel fra Statens vegvesen Region øst (se vedlegg). Dette konseptet er ikke vurdert i KVVU-dokumentet i det hele tatt. Det er heller ingen omtale eller vurdering av noen av konseptene som framkom på idéseminaret på Honne. En løsning med 2/3-felts veg med midtdeler inngikk som en vesentlig del av konseptideene på idéseminaret, og en slik løsning er et opplagt alternativ å vurdere som alternativ til full utbygging til fire felt.

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener utvalget av konsepter er svært mangelfullt og ikke oppfyller formålet med en konseptvalgutredning.

Alternativt konsept: miljø- og trafikksikkerhet

For strekningen Kolomoen-Lillehammer kan Natur og Ungdom og Naturvernforbundets konsept for bedre miljø og trafikksikkerhet i grove trekk oppsummeres slik:

- Jernbanen bygges ut med dobbeltspor til Lillehammer.
- E6 oppgraderes til 2/3-felts veg med midtrekkverk i dagens trasé for skåne miljøet samtidig som man raskere oppnår god trafikksikkerhet
- Strakstiltak for bedre trafikksikkerhet
- Streng arealpolitikk
- Bedre forhold for gående og syklende
- Bruk av bompenger til investering i jernbane og drift av kollektivtrafikken

Se vedlegg for utfyllende informasjon.

Vurdering av konsepter (4.3)

I grov-vurderingen av konseptene i avsnitt 4.3 vurderes måloppnåelsen kun i forhold til to av de tre delmålene. Konseptene er ikke vurdert i forhold til miljø på noen måte. Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener dette gir en svært mangelfull vurdering i forhold til å oppnå hovedmålet og delmålet om miljø.

Vi stiller oss også undrende til noen av vurderingene som er gjort i tabellen. I en slik vurdering skal konseptene vurderes opp mot referansekonseptet. I begrunnelsen for forkasting av konsept 1 står det

derimot at det ”vil medføre økt reisetid i tråd med trafikkveksten pga. at kapasiteten holdes uendret.” Dette er en utvikling tilsvarende referansekonseptet, og skal dermed ha vurderingen 0, med mindre konseptet også inneholder tiltak som øker reisetida. På samme måte har vi problemer med å se hvordan utbygging av høyhastighetsjernbane skal føre til dårligere trafiksikkerhet og økt reisetid innen Mjøsregionen i forhold til referansekonseptet.

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener et konsept basert på utbygging av jernbanen og reduksjon av vegtrafikkulykkene er mer forenlig med det samlede hovedmålet, og mener derfor at et slikt konsept må utredes.

Modeller, tidsperspektiv og arealpolitikk

I forhold til det lange tidsperspektivet på analysene (fram til 2040) er vi skeptiske til at det nesten utelukkende opereres med trafikkmodeller uten at det oppgis slingringsmonn for disse. Som det vises til i avsnitt 7.2 i rapporten er det ikke tatt hensyn til endret arealbruk som følge av endret infrastruktur eller andre endringer i kollektivtilbudet enn reisetid. Dette gir veldig store slingringsmonn, og gjør at modelltall for 2040 blir meningsløse, selv for sammenlikning mellom konseptene så langt fram i tid.

Det må sterke arealpolitiske føringer til for å kontrollere arealbruken etter utbygging av ny infrastruktur. Kortere reisetid på veg kan gi nye boligområder, næringsområder og kjøpesentre som anlegges langt fra eksisterende sentra. Dette forsterker de samme negative miljøkonsekvensene vegutbyggingen fører til, med økt bilavhengighet og trafikk, økte utslipp og tap av verdifull matjord og natur. Infrastrukturutbygging er en vesentlig del av arealpolitikken, og det er derfor viktig å framheve de negative endringene i arealbruken som følger av nye større veger, dersom det ikke samtidig føres en langt strengere arealpolitikk enn tidligere.

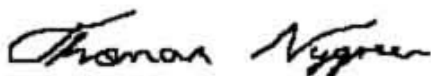
Medvirkning og informasjon

Det ble arrangert et nokså omfattende idéseminar på Honne konferansesenter 24.-25. mai 2007, der det ble jobbet fram oversikt over behov og mål, samt konseptideer på hvert av de fire trinnene i firetrinnsmodellen. Ingen av disse konseptene er omtalt i KVVU-rapporten, heller ikke i vedleggene. Det er heller ikke miljø- og trafiksikkerhetskonseptet som Natur og Ungdom og Naturvernforbundet utarbeidet på forespørsel fra Statens vegvesen Region øst. Det ville vært naturlig å omtale disse, spesielt siden konseptvalgutredningen nettopp skal få fram og vurdere alternative konsepter.

Konklusjon

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener at ingen av konseptene oppfyller målene for prosjektet godt nok. Vi krever derfor at det også utredes et miljø- og trafiksikkerhetsalternativ, der utbygging av E6 er begrenset til oppgradering til 2/3-felts veg med midtdeler i dagens trase. Med en slik løsning skåner man miljøet samtidig som det raskere vil gi en holdbar trafiksikkerhetssituasjon.

Med vennlig hilsen



Thomas Nygreen
Fagmedarbeider
Natur og Ungdom



Holger Schlaupitz
Fagleder
Naturvernforbundet