

Oslo, 21. juli 2007

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

HØRINGSUTTALELSE TIL RV. 2 NYBAKK-KONGSVINGER – KONSEKVENsutREDNING FOR ALTERNATIVE VEGSTANDARDER

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom avgir herved en felles uttalelse til konsekvensutredningen, som har vært på høring med høringsfrist i feriemånedens juli.

Først vil vi sterkt beklage at rv. 2 Nybakk–Kongsvinger er unntatt fra kravet om kvalitetssikring i tidlig fase (KS1). Det er svært betenkelig at det planlegges bygd ut en ny veg på ca. 50 km uten at vi har fått svar på om det er andre tiltak som kan tilfredsstillende samfunnets behov på en bedre måte. Det er derfor ekstra viktig at arbeidet med konsekvensutredning (KU) gjennomføres på en grundig måte.

Når det er sagt, vil vi gi Statens vegvesen ros for at etaten nå anbefaler å bygge rv. 2 med rundkjøringer istedenfor arealkrevende toplanskryss – og med skiltet hastighet på 80 km/t (istedenfor 90 eller 100 km/t), noe som er gunstig med tanke på drivstofforbruk og utslipp. Dette er et stort framskritt i forhold til hva som har vært tenkt tidligere, men det er likevel langt igjen til en miljømessig forsvarlig løsning. Vi vil nedenfor anføre våre viktigste ankepunkter:

Opprusting av rv. 2 i hovedsak i dagens trasé er ikke gitt en seriøs vurdering

Det mest alvorlige ankepunktet er at opprusting av rv. 2 i hovedsak i dagens trasé ikke har fått en seriøs vurdering. Dagens veg har kun status som sammenlikningsgrunnlag uten oppjustering i form av kryssløsninger, sykkelveg/lokalveg, støyskjerming, midtrekkverk etc. og er da selvfølgelig dømt til å "tape". Etter at beslutningen om valg av hovedlinje for ny veg er fattet, er det kommet til en rekke premisser som rokker ved denne beslutningen:

a) Sektorvise klimahandlingsplaner

En av disse er Norges forpliktelse til kraftig reduksjon i utslipp av klimagasser med tilhørende arbeid med sektorvise klimahandlingsplaner, også for samferdsel. På oss er det da uhørt at man tillater seg å fortsette som om ingenting har hendt og planlegge for løsninger som vil gi økte utslipp av CO₂. Det er i denne sammenheng naturlig også å vise til framskrivningen av trafikken på rv. 2 på hele 36 prosent fra 2005 til 2036 som ligger til grunn for konsekvensutredningen. Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom er forferdet over at det ikke er foretatt noen problematisering i relasjon til klimaproblematikken.

b) Jordvern / produktive arealer

Et annet forhold er nedbygging av produktive arealer der regjeringen har besluttet at det skal skje en vesentlig innstramming, jamfør også brevet fra Miljøverndepartementet som er sitert i planprogrammet for KU-en, der departementet mener det er av avgjørende betydning at vegløsningen blir grundig vurdert med tanke på å unngå nedbygging av dyrka mark. Vi har store problemer med å se at nedbygging av 835 dekar fulldyrka jord (utenom nedbygging av annen produktiv mark – for øvrig ikke omtalt i KU-en) i det foreslåtte alternativ 2 er i tråd med regjeringens mål. Sammenliknet med en løsning basert på opprusting av rv. 2 er denne arealødeleggelsen uakseptabel.

c) Kollektivtilbudet samt bilrestriktive tiltak

Miljøverndepartementet er tydelig på at KU-en er tydelig på at trafikkprognosene skal ses i lys av offensiv satsing på togtilbudet på strekningen (underforstått Kongsvingerbanen), jamfør planprogrammet. KU-en viser kun til en tilleggsutredning om dette temaet. Tilleggsutredningen fra COWI peker på at et "offensivt" togtilbud ikke er tilstrekkelig for å få en vesentlig reduksjon i biltrafikken, men at det vil være nødvendig både med bilrestriktive tiltak og tiltak som gjør det lettere/raskere å komme seg til/fra jernbanestasjonene. Vi kan ikke se at dette er vurdert i KU-en.

Vi mener at et bedre togtilbud og effekter av dette ses i sammenheng med restriktive virkemidler overfor bilbruk, som parkeringsrestriksjoner og vegprising (særlig i Oslo-området, som er en del av vegprosjektets influensområde) samt redusert utbygging av rv. 2. Effektene av dette er ikke synliggjort i KU-en.

KU-en framstiller alternativ 1 som best for kollektivtransporten. Dette vitner om snevre vurderinger, som i liten grad tar hensyn til at kollektivtransporten konkurrerer med privatbilen. Alternativ 1 innebærer fartsgrense 100 km/t og dermed enda kortere reisetid for privatbil sett i forhold til buss (som ikke får kjøre fortere enn 80 km/t) og tog. Erfaringer fra bl.a. ny E 39 i Sør-Trøndelag viser at bygging av ny veg i ny trasé også på andre måter er negativt for busstrafikken. Bussen må da enten kjøre den nye vegen, noe som kan føre til at bussen mister noe av sitt trafikkgrunnlag. Alternativt kan bussen kjøre "gamlevegen", for å fange opp flest mulig passasjerer. Men da blir bussens framføringshastighet lavere, og den taper ytterligere i konkurransen med privatbil. Også dette tilsier at rv. 2 må opprustes i hovedsak i dagens trasé.

Trafikkstrømmene i den aktuelle korridoren er forholdsvis beskjedne. Vi er derfor i sterk tvil om det vil være grunnlag for å bygge ut jernbanen dersom det bygges en ny firefeltsveg. Vi kan ikke se at effektene av dette er belyst i KU-en.

Store miljøkonsekvenser av ny trasé

Vi er enig i at miljøkonsekvensene mer er knyttet til ny veg i ny trase enn til standard på vegen. Disse er imidlertid meget store, og vi kan bl.a. nevne nedbygging og oppsplitting av produktive arealer samt trussel for den direkte truede fuglearten hortulan, som har en av sine siste norske forekomster like sørvest for Skarnes. Dette viser at det må gås en ny runde med hensyn til opprusting av rv. 2 i hovedsak i dagens trasé.

Virkinger utenfor planområdet ikke analysert

Vi har gjentatte ganger påpekt overfor Statens vegvesen at det er uakseptabelt at analyser av parametre som støy og ulykker innsnevres til virkningene innenfor det såkalt planområdet (her Nybakk–Kongsvinger). Denne konsekvensutredningen er

ingen forbedring i så måte. Det betyr at det blir underslått at den økte trafikken, som følge av ny trasé med økt kapasitet og økt hastighet, får miljøkonsekvenser utenfor planområdet, bl.a. i det allerede overbelastede Oslo-området.

Vegstandard og trafikkmengder

Som nevnt er vi strekt kritiske til at trafikkprognosene som brukes i KU-en. Den alvorlige klimatrusselen tilsier at det må brukes virkemidler som reduserer bilbruken. Da blir en politikk som baserer seg på – og legger til rette for – økt trafikk, helt uakseptabel.

Det nyeste forslaget til vegnormaler, presentert i stamvegutredningene høsten 2006, legger opp til at det bør bygges firefeltsveg når årstdøgnetrafikken (ÅDT) overstiger 12 000. Ifølge kart på side 20 i KU-en hadde rv. 2 øst for Nybakk i 2005 en ÅDT 11 900, mens den var på mellom 6600 og 8300 mellom Vormsund og Kongsvinger, bortsett fra på Skarnes og i Kongsvinger, der den var noe høyere. Skal trafikken øke til 12 000 øst for Vormsund, må trafikkveksten bli på hele 45–82 prosent. I denne sammenhengen er det også verd huske på at ved bygging av ny veg ved eller rundt tettsteder vil en betydelig del av lokaltrafikken fortsatt bruke "gamlevegen".

På side 14 i KU-en heter det at det ved vurdering av smalere vegbredder skal det i henhold til planprogrammet ligge fast at vegen skal ha enhetlig standard på hele strekningen med hensyn til vegbredde, linjeføring og fartsnivå. Dette er en føring som må omgjøres. Vi ser ingen grunn til at standarden ikke skal kunne tilpasses de lokale forholdene. Over en strekning på ca. 40 km, fra Rød øst for Nybakk til nær Kongsvinger by, tilsier selv de "miljøfiendtlige" prognosene at trafikken i 2036 på ny rv. 2 ikke vil overstige vegnormalenes anbefalte grense for bygging av firefeltsveg (jæmfør kart på side 22 i KU-en).

Pågående reguleringsplanarbeid må legges på is

Mye av poenget med KU-er er å få svar på om det aktuelle tiltaket skal gjennomføres, og eventuelt etter hvilket alternativ. Vi reagerer derfor på at det allerede er i gang arbeid med reguleringsplaner på noen av parsellene før KU-en er sluttbehandlet. Det gir oss en følelse at KU-arbeidet kun er et spill for galleriet. Vi ber derfor om at reguleringsplanarbeidet øyeblikkelig blir stanset inntil KU-prosessen er slutført.

Avsluttende kommentarer

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom sitt hovedinntrykk er at den aktuelle KU-en i stor grad er basert på fortidens tankegang, og at den i utilstrekkelig grad tar hensyn til tidens store utfordringer, først og fremst klima og areal. Den er dessuten "som vanlig" svært mangelfull når det gjelder miljøkonsekvenser utenfor planområdet.

Vår konklusjon blir derfor at KU-en ikke er egnet som grunnlag for videre arbeid med rv. 2, og at det må settes i gang nye utredninger som tar høyde for tidens store utfordringer. Det betyr at en løsning som innebærer opprusting av rv. 2 i hovedsak i dagens trasé, må på bordet. Som vi har vært inne på, må det innebære at arbeidet med reguleringsplaner øyeblikkelig legges på is inntil man har fått et bedre beslutningsgrunnlag.

Uansett trasévalg mener vi at utbygging av rv. 2 til fire felt er uakseptabelt. Dersom det likevel – mot våre klare anbefalinger – blir vedtatt å bygge ny rv. 2 i ny trasé, må det velges en tofeltsveg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, noe som vil

beslaglegge mindre areal, være rimeligere og bidra mindre til trafikkvekst enn hva en firefeltsløsning vil gjøre.

Til slutt nevner vi at Norges Naturvernforbund er i gang med et prosjekt som har som formål å vise hvilke muligheter som ligger i opprusting av rv. 2 i Nes kommune, i hovedsak i dagens trasé. Dette arbeidet forventes avsluttet i løpet av sommeren og vil bli ettersendt Statens vegvesen som vedlegg til nærværende uttalelse.

Vi viser også til vedlagte dokumenter, som drøfter de miljømessige konsekvensene av bedre veger og belyser sammenhengen mellom trafikksikkerhet og miljø.

Med vennlig hilsen

Ragnar Johnsen (sign.)
samferdselsutvalget i
Norges Naturvernforbund

Lene Liebe (sign.)
2. nestleder i Natur og Ungdom

Vedlegg:

- Brev til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité om [miljømessige konsekvenser av bedre veger](#)
- Faktaarket [Trafikksikkerhet og miljø går hånd i hånd](#)