

Samferdselsdepartementet (elektronisk høringsportal)
Kopi: Innlandet fylkeskommune

JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET

HØYVANGVEGEN 40, BLÆSTAD

2322 RIDABU

TLF: 62 55 53 10

EPOST: INNLANDET@JORDVERN.NO

NETT: WWW.JORDVERN.NO/INNLANDET

02.06.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033: Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Jordvernalliansen i Innlandet, bestående av en rekke organisasjoner innen landbruk, miljø og fagbevegelse, arbeider for bevaring av dyrket mark og matjord, og mot en stadig forverring av norsk selvforsyningsgrad og matsikkerhet.

Jordvernalliansen i Innlandet viser til at Samferdselsdepartementet har sendt på høring transportetatens svar på oppdrag knyttet til Nasjonal transportplan 2022-2033.

Jordvernalliansen tar utgangspunkt i konkrete samferdselsprosjekter for Innlandet som framgår av innspillene fra Statens Vegvesen, Nye Veier og Bane Nor, samt innspill med prioriteringsliste fra Innlandet fylkeskommune, vedtatt av fylkesutvalget 12. mai.

Jordvernalliansen i Innlandet mener jordvern må tillegges avgjørende vekt i utbyggingsprosjekter mht valg av traseer, konsept/omfang og løsninger. Samferdsel er en av de største enkeltfaktorene for nedbygging av dyrket mark, og har således store konsekvenser for framtidens matproduksjonsgrunnlag.

Vi har følgende innspill til det som fra ulike instanser er fremmet som vesentlige prosjekter i Innlandet:

Riksveg 4:

På grunn av potensielt svært store konsekvenser for dyrket mark på Eina tar Jordvernalliansen i Innlandet til orde for å legge Rv 4 i ny trasé i området vest for Einafjorden, det såkalte Kutjern/Hennung-alternativet. Øst for Einafjorden går dagens Rv 4-trasé i all hovedsak gjennom arealer med dyrket mark av svært høy kvalitet. En utbedring og utvidelse av vegen her vil ta svært mye verdifulle dyrkingsarealer. Ved full utbygging med firefeltsveg, nye kryssløsninger, gang- og sykkelveg og behov for lokalveg ved siden av, kan tapet av dyrket mark i verste fall bli så stort som 3000 dekar. Vi mener dette vil være svært kritisk for matproduksjonen, og tar til orde for å planlegge for et framtidig transportbehov i ny trasé.



Jordvernalliansen er også bekymret for konsekvensene nord for Gjøvik. Her tar vi til orde for å legge ny veg øst for dagens trasé, opp i høyden, hvor det er mindre dyrket mark.

Ut fra dette tar vi til orde for en helhetlig planlegging av utbygging av hele strekningen, framfor en klattvis utbygging hvor trasealternativer ikke blir vurdert i tide.

Vi er av samme årsak bekymret for den strekningsvise og gradvise utbedringen som Statens Vegvesen tar til orde for, med utgangspunkt i delstrekningen Lygna-Reinsvoll.

Rv 25 Hamar-Løten:

Jordvernalliansen i Innlandet vil på det sterkeste advare mot en full firefelts utbygging her. Det er ikke mulig å finne en ny trasé som ikke i all hovedsak vil gå gjennom dyrket mark og dermed vil forårsake et svært stort tap av verdifulle matproduksjonsarealer. En opprustning av vegen må derfor skje i dagens trasé, uten breddeutvidelse til fire felts veg. Jordvernalliansen oppfordrer til å se etter andre løsninger for effektiv trafikkavvikling, bl a mht kryssløsninger.

I tillegg til disse riksvegprosjektene planlegges videreført store prosjekter for **E6 (Gudbrandsdalen) og E16 (Valdres og Kongsvinger-Kløfta), samt for riksveg 3 (Østerdalen)**. Også for disse prosjektene vil vi oppfordre til konsepter og løsninger som i størst mulig grad sparer dyrket mark. For E16 Kongsvinger-Kløfta foregår nå egen, ny prosess for trasévalg, der vi mener besparelse av dyrket mark må tillegges stor vekt og være utslagsgivende for beslutningen.

Vi vil her særlig peke på mulighetene som ligger i følgende for samtlige av disse vegprosjektene:

- Arealbesparende løsninger for gang- og sykkelveg. En tradisjonell gang- og sykkelveg med tre meter bane og tre meter grøft mot kjørevegen er en unødig arealkrevende løsning. Vi mener tre meter grøft vanskelig kan begrunnes i hensyn til snøbrøyting. Gang- og sykkelvegen krever uansett egen vinterbrøyting enten den ligger med en avstand på én meter eller tre meter fra kjørevegen. Jordvernalliansen tar både til orde for en endring av vegnormalene på dette punktet, og til enkeltvis prosjekter ved aktuelle utbygginger der en prøver ut og skaffer erfaringer med andre løsninger.
- Bred sikkerhetssone mot dyrka mark erstattes med autovern. I dag har vi norm med en sikkerhetssone på 8 m fra hvitstripe. Det framstår som en sløsing med jordbruksarealer å ta et

DISSE ORGANISASJONENE DELTAR I JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET REGIONALT ELLER PÅ FYLKESNIVÅ:

NATURVERNFORBUNDET – BONDELAGET – NATUR OG UNGDOM – LO INNLANDET – KOKKENES MESTERLAUG HEDOPP
NORSK NÆRINGS- OG NYTELSESMIDDELARBEIDERFORBUND – BONDE- OG SMÅBRUKARLAGET – BYGDEKVINNELAGET
INTERNASJONAL KVINNELIGA FOR FRED OG FRIHET AVDELING HEDMARK/OPPLAND – BYGDEUNGDOMSLAGET
NORGES MILJØVERNFORBUND REGION ØSTLANDET

bredt belte på utsida av selve vegen ut av produksjon så lenge det finnes alternativer. Med autovern kan viltgjerdet trekkes nærmere vegen.

- Unngå bruk av støyvoll på dyrka mark. Ved behov for tiltak for støyreduksjon på dyrka mark bør det brukes arealbesparende støyskjerm i stedet for jordvoll. Massedeposering på matjord i form av støyvoller er ikke akseptabelt.
- Kritisk gjennomgang av antall kryss på gitte strekninger. Planfrie kryss er svært arealkrevende, og vi har ved tidligere utbygginger beregnet besparelser på 30-35 dekar ved å unngå utbygging av ett kryss.
- Matjordhåndtering på fagmessig god måte, slik at jorda tas hånd om sjiktvis, og kan legges tilbake på egnede arealer for framtidig dyrking av mat.

Jernbane – Dovrebanen:

Jernbane er arealbesparende sammenliknet med vegtransport, og vi tar til orde for at en her følger tidsplanen for dobbeltspor til Hamar innen 2026 og til Lillehammer innen 2034. Når det gjelder trasévalg mellom Brumunddal og Moelv vil vi på det sterkeste advare mot det nylig framkomne alternativet over Åshøgda. Dette vil innebære svært store tap av dyrket mark. Vurderingene begrunnes i behovet for å få minst mulig stigning nordover fra Brumunddal. Forskjellen mellom Åshøgda og Rudshøgda er så liten at dette ikke kan forsvares, anslagsvis 15 høydemeter. Hvis det er helt nødvendig å gjøre noe med høydeforskjellen, må det i så fall bygges tunnel.

Med vennlig hilsen arbeidsutvalget i Jordvernalliansen i Innlandet,

Elektronisk godkjent, uten underskrift

Lars Opsal jr
Hedmark Bondelag

Lars Mæhlum
Naturvernforbundet i Hedmark

Odd Erik Kokkin
LO Innlandet

Lars Arne Mjørland
Oppland Bondelag.

DISSE ORGANISASJONENE DELTAR I JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET REGIONALT ELLER PÅ FYLKESNIVÅ:

NATURVERNFORBUNDET – BONDELAGET – NATUR OG UNGDOM – LO INNLANDET – KOKKENES MESTERLAUG HEDOPP
NORSK NÆRINGS- OG NYTELSESMIDDELARBEIDERFORBUND – BONDE- OG SMÅBRUKARLAGET – BYGDEKVINNELAGET
INTERNASJONAL KVINNELIGA FOR FRED OG FRIHET AVDELING HEDMARK/OPPLAND – BYGDEUNGDOMSLAGET
NORGES MILJØVERNFORBUND REGION ØSTLANDET