

Elverum, 30. mai 2016

Innspill til Nasjonal Transport Plan 2018-2029

ntp.sekretariat@vegvesen.no

Hoveddokument er delt inn i del 1 og del 2

To vedlegg er inkludert i samme dokument

Utgave 2, erstatter utgave 1.

Innhold

Innspill til Nasjonal Transport Plan 2018-2029.....	1
Interessegruppa Bedre Byutvikling i Elverum (IBB)	1
Til orientering, krav til Elverum kommune	1
Odd Søgård styremedlem IBB.....	1
Mål i "Retningslinjer for etatenes og Avinors arbeid med Nasjonal Transportplan 2018-2029 "	2
Del - 1: Kopling av rv 25 fra Trysil til nye rv 3 v/Grundset, IBB Elverum.....	3
Beskrivelse av prosjektet: Forbikjøring av rv 25 nord for Elverum sentrum	3
Forslaget omfatter:.....	4
Del 2 - Overordnet vegnett som gater i Elverum by, Statens vegvesen region øst.....	7
Kommentarer til Vegvesenets planer for riksveger som gater gjennom Elverum by	8
Viktige forhold, konsekvenser	9
Vedlegg - 1 Detaljerte merknader til Overordnet vegnett som gater	11
Vedlegg - 2 De aktuelle kommunestyrevedtakene	14

Interessegruppa Bedre Byutvikling i Elverum (IBB)

Interessegruppa Bedre Byutvikling i Elverum er en ideell, partipolitisk uavhengig organisasjon som arbeider for en bærekraftig utviklingen av byen. Mindre forurensning, bedre oppvekstmiljø, økt attraksjon og en framtid med større forutsigbarhet.

Interessegruppa Bedre Byutvikling i Elverum ble formelt stiftet den 16. Februar 2010. Mer informasjon om *Interessegruppa Bedre Byutvikling i Elverum* og innspillene, finnes på skygger.no.

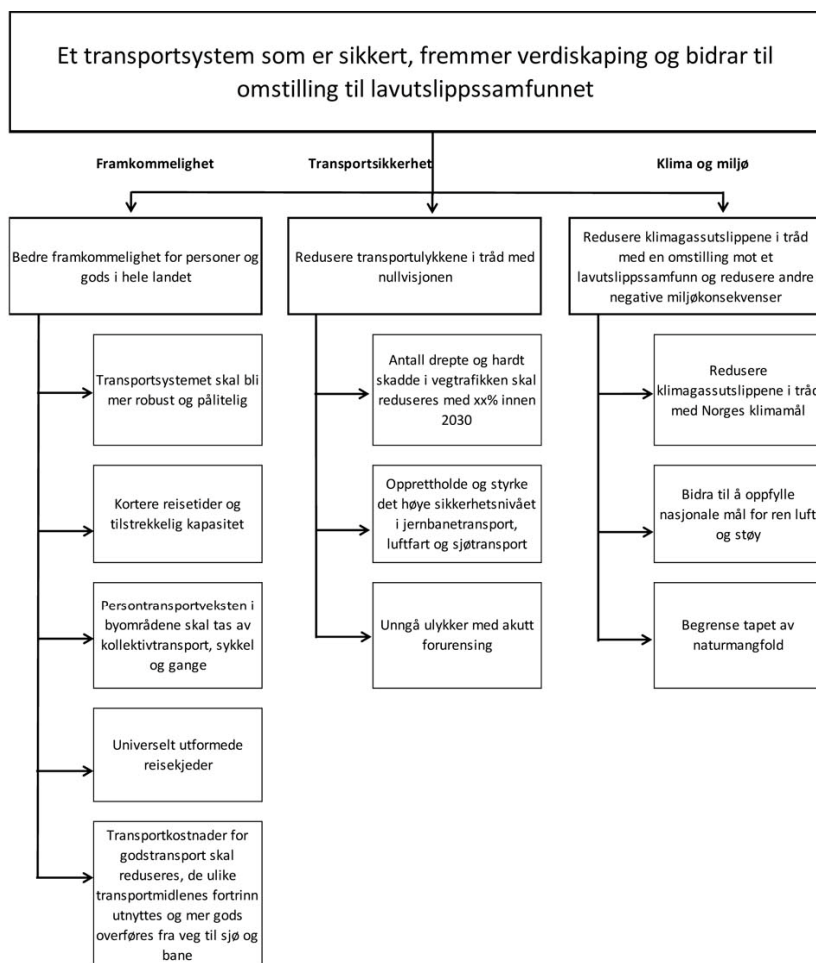
Til orientering, krav til Elverum kommune

Interessegruppa Bedre Byutvikling i Elverum har anmodet Elverum formannskap og Elverum kommunestyre om å vedta utsettelse av valg av vegsystem:

1. Til det foreligger en kvalitetssikret utredning av forbikjøringsveger (rv 2, rv 25) basert på en overordnet byplan
2. Til det finnes kalibrerte målinger som viser verdier for luftkvalitet i sentrumsgatene, boligområdene og ved skoler og barnehager, for å sikre folkehelsen.
3. Til kravene i den kommunale folkehelseplanen er oppfylt i planvedtak.

Interessegruppa Bedre Byutvikling i Elverum, Epost: bedreby@skygger.no
Arild Pedersen, sekretær IBB, Anne Moesgt 17, 2406 Elverum, tlf 99352846
Solvår Mjøen, kvalitetssikring, tlf 48138108
Odd Søgård styremedlem IBB

Mål i "Retningslinjer for etatenes og Avinors arbeid med Nasjonal Transportplan 2018-2029 "



3.3.1 Overordnet mål

Det overordnede målet skal peke ut den langsiktige retningen for utviklingen av transportsystemet:

Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet

3.3.2 Hovedmål

Hovedmålene beskriver både hva som er transportsystemets primære funksjon (framkommelighet) og hvilke hensyn som skal tas ved utviklingen av dette (trafiksikkerhet, universell utforming og klima og miljø).

Framkommelighet: Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet

Transportsikkerhet: Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen

Klima og miljø: Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Antall hovedmål er redusert fra fire til tre. Et universelt utformet transportsystem videreføres som transportpolitisk mål, men integreres i hovedmålet om framkommelighet.

Del - 1: Kopling av rv 25 fra Trysil til nye rv 3 v/Grundset, IBB Elverum

Vegsystem i tråd med regjeringens anbefalinger og føringer for hovedveger i Norge og bygger videre på den investeringen som nå gjøres for å bedre framkommeligheten på rv 3 vest for Elverum by.

Prosjektet består av en vegparsell i skogsområde nord for Elverum som understøtter transportutfordringene til-fra Trysil og utgjør første del av en samlet løsning for sammenkopling av vegkorridor rv 2 fra Kongsvinger til vegkorridor rv 3.

- Prosjektet er i tråd med regjeringens føringer, krav til framkommelighet for hovedvegnettet i Norge og skaper akseptabel framkommelighet for den nasjonale og regionale riksvegtrafikken
- Prosjektet er i tråd med regjeringens klimasatsing, reduksjon av utslipp av klimagasser fra transportsektoren
- Prosjektet understøtter sentrale føringer om økt attraktivitet og bærekraftig utvikling i Elverum by
- Prosjektet muliggjør fortetting av Elverum by.
- Prosjektet vil gi mindre trafikk i sentrum. Dette er et premiss for å lykkes med en sykkelstrategi fordi de fleste sykkelvegene går nær hovedvegsystemet (luftkvalitet!).

Traseen har ligget inne i kommunens arealplan helt fra 70-tallet, men flere ganger tilsidesatt av Statens vegvesen Hedmark, som alltid presser vegene inn i sentrum av byen. Nå er byen preget av dårlig luftkvalitet og tiden er moden for å finne andre løsninger som ivaretar en tidsriktig byutvikling og folkehelsen til innbyggerne. Se kommunestyrevedtakene i vedlegg 2.

Beskrivelse av prosjektet: Forbikjøring av rv 25 nord for Elverum sentrum

NB! Interessegruppa Bedre Byutvikling har ikke ressurser til egne utredninger og har derfor valgt å støtte seg på VISTA's ringvegutredning, selv om denne har en rekke uklarheter. Se vedtakene i vedlegg 2.

Prosjektet utgjør en parsell i denne utredningen, strekningen fra Løbergsmoen til rv 3 ved Grundset, betegnet som ringveg nord. Se skissen nedenfor.

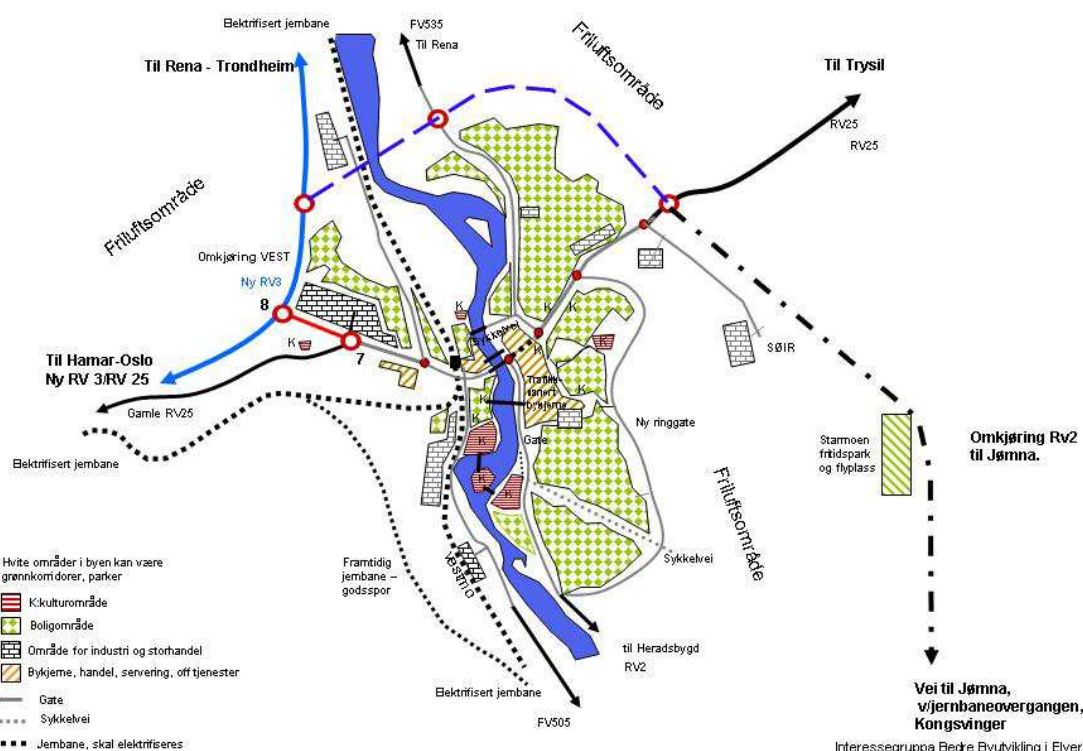
NB! Løsningen tilrettelegger for senere forbikjøring for rv2 fra Jømna til Løbergsmoen og vil gi en tidsriktig standard for rv 2 fra Kongsvinger til kopling med nye rv 3 nord for Elverum byområde. Planovergangen for rv 2 over Solørbanen ved Jømna, ble i sin tid (70-tallet) midlertidig anlagt i påvente av denne vegstrekningen. Samfunnsnyttene for parsellen i nord vil øke ved en videreføring av parsellen i øst (strategisk planlegging).

Til sammen utgjør satsingen en kortsiktig og langsiktig plan for den nasjonale og skandinaviske trafikken fra Sverige over Magnor, via Kongsvinger til rv 3 nord for Elverum og i retning Trondheim og i retning innlandet.

Forslaget omfatter:

- o En bru som strekker seg over Rørosbanen og Glomma nord for Elverum byområde, nær Strandfossen kraftverk
- o 6-7 km med veg i utmark
- o Kryss med fv 535 Elverum - Rena på østsiden av Glomma
- o Kryss med dagens rv 25 ut av byen østover, Trysilvegen

Prinsippskisse for forbikjøring nord og øst for Elverum, blå prikket for rv 25 og svart prikket for senere forbikjøring av rv 2. Hel blå er nye rv 3 vest for byen som er igangsatt.



- **Kostnadsestimat:** 730 mill. kroner.
- **Samfunnssikkerhet:** En bru over Rørosbanen og Glomma ved Strandfossen gir byen et redundant vegsystem og økt samfunnssikkerhet. I tillegg vil trafikken i sentrum reduseres, noe som bedrer framkommeligheten.
- **Klima:** VISTA har i sin rapport utelatt kunnskapen om utslipp av klimagasser fra forbrenningsmotorer ved forskjellige kjørehastigheter. Dette forholdet er godt dokumentert (TØI-rapport 1027/2009)
- **Samfunnsnytte:** Se også innspill fra VISIT Trysil som er meldt in til NTP, der de ber om raskt forbedring av framkommeligheten i Elverum. Beste løsning for å oppnå bedre framkommelighe, lavre klimautslipp og bedre milkjø, er forbikjøring

rundt Elverum by. Et prosjekt som tilrettelegger for senere forbikjøring for rv 2 (strategisk plan).

- **Trafikknytte for arbeidsreiser, fritidsreiser og godstrafikk.**
Hovedkomponenten her vil ligge på forkortet reisetid i forhold til reise gjennom Elverum sentrum der en reduksjon av kjørehastighet vil komme som følge av sentrumsutvikling og gi mer plass i gatesystemet for de mjuke trafikkantene (sykkel, gange), jmf. *St. meld. 23 2001 - Bedre miljø i byer og tettsteder*. **NB! VISTA rapporten har benyttet tall fra trafikkanalysen for Overordnet vegnett. Denne tar utgangspunkt i trafikkmodell av et sentralt vegkryss struktur. En trafikkanalyse for en ringveg må ta utgangspunkt i en overordnet byplan med ringveg.**
- **Kortere kjøretid til rv 3** vil bli nytte for de nordre bydeler for arbeidsreiser til Hamar og Rena, i tillegg betjene medisinfabrikken Curida. En god del reiser mellom industriområdene som ligger i periferiområdet rundt byen, vil skje på denne forbikjøringsvegen. Eksempelvis trafikk til resirkuleringsanlegget til SØIR, fritidsparken på Starmoen med flyplass. Gevinsten vil også ligge i et ryddigere og mindre forurensende trafikkbilde i sentrumsområdet
- **Forbikjøringsvegen kan skiltes til 70 - 80 km/t, som er en optimal hastighet for lavest mulig utslipp av klimagasser fra biltrafikk**, i følge rapport fra Transport Økonomisk Institutt - 1027/2009 (badekarkurven for forbrenningsmotorer). Klimagevinsten kan bli betydelig i forhold til en sentrumsløsning, der en får en stor andel blandingstrafikk og en rekke kryss og 5-8 rundkjøringer inne i byområdet avhengig av trasé. **NB! VISTA utredningen har oversett TØI-rapporten og konkludert feil mht. klima.** TØI-rapporten er bekreftet av flere europeiske rapporter. **Vegen vil få jevn framføring av person- og godstrafikken og lavere utslipp av klimagasser.**
- **Forbikjøringsvegen vil bidra til bedre luftkvalitet i boligområdet nord for sentrum**, som får redusert gjennomgangstrafikk (arbeidsreiser Elverum - Hamar og Elverum - Rena).
- **Folkehelseloven.** Her må satsingen ta sikte på å oppnå målet i **den kommunale folkehelseplanen** som ber om at unødvendig biltrafikk til sentrum skal reduseres. Vanskelig å oppnå uten en forbikjøring-ringveg løsning, spesielt for tungtrafikken. En kan ikke kjøre tømmer med buss eller sykkel!
- **Forbikjøringsvegen vil redusere luftforurensningen fra biltrafikken i byområdet og tilrettelegge for enklere fortetting.**
Partikkelforurensningen i Elverum er knyttet til vedfyring og biltrafikk. På kalde, vindstille vinterdager ligger det et brunt belte over hovedvegene i byområdet. Skal flere kunne bosette seg i sentrum, må luftkvaliteten bringes under kontroll. **NB! VISTA rapporten har valgt å utelate byutvikling og trafikksanering i sin**

Luftforurensningen ligger som et brunt belte over bruene i Elverum



rapport, noe som IBB ikke forstår. Trafikksanering er et hovedmål for en ringvegsatsing, forbikjøring.

- **Færre ulykker.** Forbikjøringsveger har statistisk sett færre ulykker enn veger med gjennomfartstrafikk i byområder, der en har et komplisert kjøremønster med stor andel blandingstrafikk og mjuke trafikkanter.

Forslaget til forbikjøring for rv 25, er framtidsrettet, i tråd med regjeringens føringer og i høy grad realistisk.

Se kommunestyrevedtakene fra 2012 og 2010 i vedlegg - 2

Del 2 - Overordnet vegnett som gater i Elverum by, Statens vegvesen region øst

Kopling av transportkorridor rv 2 med rv 3 via rv 25 inne i Elverum by. Meldt inn til NTP av SVV.

Prosjektet Overordnet vegnett for Elverum som gater v/ Statens vegvesen Hedmark og region øst, vil kople sammen nye rv 3 ved Åkroken vest for byområdet og via rv 25 til rv 2 på østsiden av Glomma.

Sammenkopling av de to transportkorridorene planlegges inne i sentrum og bykjernen, med hastigheter på 30 - 40 km/t og en rekke rundkjøringer.

Statens vegvesen region øst sier de har søkt fravik fra Samferdselsdepartementets føringer for hovedveger fra 19. desember 2014.

Interessegruppa Bedre Byutvikling mener en slik utbygging er i strid med regjeringens krav til framkommelighet for hovedvegene i Norge.

Nye riksveger som gater gjennom Elverum sentrum er et kortsynt prosjekt med meget store miljøkonsekvenser.

Elverum by er omringet av store skogsområder. Å løse nasjonale trafikkutfordringene som gater inne i sentrum, vil hindre en bærekraftig og attraktiv utvikling av byen og føre til meget lav framkommelighet for den nasjonale og regionale trafikken. Et slikt prosjekt burde ikke videreføres.

Samfunnssikkerhet

Et argument som Statens vegvesen bruker overfor NTP, for å øke samfunnssikkerheten i Elverum, er ny bru over Glomma i sentrum.

Interessegruppa peker på at vegen uansett vil gå i en bru over jernbanene og gjennom to rundkjøringer, en på hver side av Jernbanebrua. Dette gir høy sårbarhet!

Se faktaboks til høyre og vedlegg 1.

Full stopp i rundkjøringen ved Bast
Politiet melder at de ved 15-tiden oppsto problemer med trafikken i den nye rundkjøringen ved Bast. En semitrailer hadde fått motorstopp midt i rundkjøringen. Det tok en halv time å løse opp i situasjonen og få fjernet traileren. (Østlendingen avis 2011)

Økte klimautslipp:

Det er ingen tvil om at satsingen på riksveger som gater gjennom Elverum sentrum, vil gi økte utslipp av klimagasser. Årsaken er lav hastighet (badekarkurven for utslipp fra forbrenningsmotorer, ref TØI) og stor andel blandingstrafikk i et vegsystem med en rekke rundkjøringer.

Dårlig luftkvalitet og støy:

Overordnet vegnett som gater vil tilrettelegge for mer biltrafikk i sentrum og skape helseutfordringer med økte utslipp av svevestøv og støy.

Ref. Temarapport for beregning av luftkvalitet - NILU og beregninger for støy - Asplan Viak på Vegvesen.no

Det er i dag ingen permanent målestasjon for luftkvalitet i sentrum. Selv om en slik målestasjon er planlagt, trengs det lang kalibreringstid før underlaget kan benyttes i arealplanlegging.

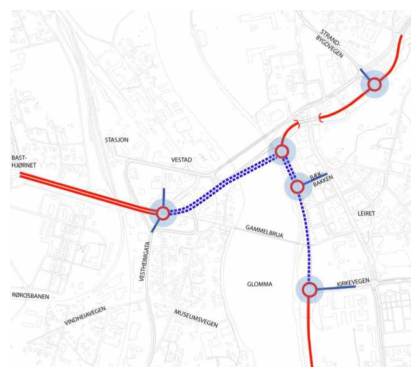
Kommentarer til Vegvesenets planer for riksveger som gater gjennom Elverum by

Prosjektet Overordnet vegnett for Elverum v/ Statens vegvesen Hedmark, vil kople sammen nye rv 3 ved Åkroken vest for byområdet, via rv 25 til rv 2 på østsiden av Glomma. Sammenkopling av de to transportkorridorene planlegges inne i bykjernen i Elverum med hastigheter på 30 - 40 km/t og en rekke rundkjøringer.

Rv 25 planlegges som firefelts veg inn til Vestad sentrum, dette som:

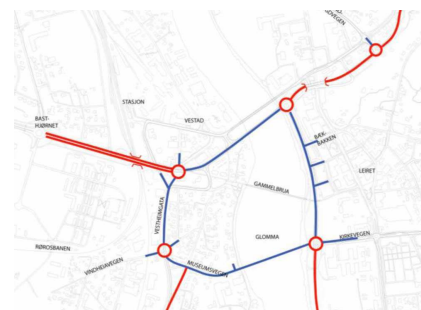
- Alternativ 1, fire felts gate til Vestad bydel og rundkjøring, videre i ny fire felts bru over Glomma til østre elvebredden til rundkjøring med rv 2. Rv 2 sørover planlegges som to-felts gate langs Glomma med rundkjøringer, for å kople gata til byen.

Tegningen er fra Hovedrapport-KDP-Elverum-01, Statens Vegvesen, Region øst



- Alternativ 2, som fire felts gate til Vestad bydel og rundkjøring, deretter splittes vegen som rv 25 videre i to-felts bru over Glomma som i dag til rundkjøring med Trysilvegen. Den andre linken blir to-felts veg gjennom boligområdet i Vestad bydel, gjennom Glomdalsmuseets eiendom og i ny to-felts bru over Glomma til rundkjøring med rv 2 ved Elverum videregående skole.

Tegningen er fra Hovedrapport-KDP-Elverum-01, Statens Vegvesen, Region øst



Viktige forhold, konsekvenser

- **Folkehelseloven.** Kommunedelplanen for Overordnet vegnett (KDP) viser ikke til målene i den kommunale folkehelseplanen som krever at biltrafikken til sentrum skal være redusert.
- **Sammenkopling av trafikken fra rv 3 og rv 2 inne i Elverum sentrum er uønsket av byens befolkning.** Interessegruppa samlet i 2010 inn 5600 underskrifter mot nye riksveger og ny bru i sentrum. Den største protesten noensinne i Elverum. Siden den gang har politikerne flere ganger vedtatt utredning av ringveg for å kople sammen vegkorridorene utenfor byen, men initiativene blir fortløpende motarbeidet av Statens vegvesen Hedmark. Se kommunestyrevedtakene i vedlegg 2.
- **Samfunnssikkerhet.** De nye gatene som riksveger løser ikke utfordringene med lav samfunnssikkerhet og høy sårbarhet. Selv med ny bru over Glomma vil vegsystemet ha en hovedveg over jernbanelinjene og all trafikk gjennom to rundkjøringer, en på hver side av Jernbanebrua. I tillegg høy grad av blandingstrafikk i vegsystemet.
- **Luftkvalitet. Utvidelse av riksvegene inne i byens sentrum vil tilrettelegger for mer trafikk.** Statens vegvesen tar ikke sin egen rapport om luftforurensningen i Elverum fra 2012 på alvor. Målingene viste overskridelse av grenseverdiene ved Terningen barnehage. En rapport som kom før ESA dommen falt mot Norge i 2015. Elverum sliter med dårlig luftkvalitet pga mye vedfyring og stor biltrafikk. Tiltak for å redusere virkningen av vedfyring er allerede igangsatt av kommunen. Når det gjelder biltrafikken, skjer det motsatte, tilrettelegging for mer trafikk og riksveger gjennom bolig- og kulturområder. Måling av luftkvaliteten i 2012 viste overskridelser langs dagens rv 3/25 inn til Elverum ved Terningen barnehage. Det ble ikke igangsatt tiltaksutredning, heller ikke etablert permanente målinger.
- **Dårlig klimaprofil.** Riksveg som gater gjennom Elverum by, der hastigheten senkes fra 60-70 km/t ned til 30-40 km/t gir økte klimautslipp i følge TØI rapport 1027/2009 "Gir bedre veger mindre klimagassutslipp?". Rapporten ble bestilt av Vegdirektoratet. I tillegg kommer flere stans og akselerasjon ved rundkjøringene inne i byområdet. Vegene har i dag 10-12 % andel tungtrafikk. En ringveg med jevn hastighet på 60-80 m/t vil ha en bedre klimaprofil en nye riksveggater gjennom sentrum i følge overnevnte TØI rapport og flere EU-rapporter (badekarkurven).
- **De nye riksvegene som gater fører til store arealbeslag i sentrum.** Bilens plass i bylandskapet prioriteres over andre behov og andel asfaltert areal i bykjernen vil overstige 40 %, et altfor høyt tall.
- **Nedbygging av grønnstrukturer i sentrum.** Befolkningen er bekymret for nedbygging av grøntarealer i sentrumsområdet. Elveparken langs Glomma fra Leiret, ned til Skogmuseet, over Prestøya til Glomdalsmuseet og nordover til Vestad sentrum, er det eneste sammenhengende grøntområdet i sentrum med god framkommelighet for barnevogner og rullestoler. Denne blir kuttet og forurenset av vegtrafikk.
- **Barrierer i hele sentrum.** Overordnet vegnett vil innføre en rekke barrierer for de mjuke trafikkantene. Barrierer mellom boligområder og rekreasjonsområder, barrierer mellom boligområder og Glomma, barrierer mellom bykjernen og Glomma.

- **Riksvegene sprer mye støy.** Utfordringene med riksveger er at de har trafikk hele døgnet, noe som skaper utfordringer for boligområdene i byen og langs innfartsårene. Noen måneder i året må Terningmoen overta skyteøvelsene fra regionfelt Østlandet på grunn av konsesjonsavtalen for regionskytefeltet. Summen av støy fra alle kildene er en utfordring i disse månedene.
- **Favik av Vegdirektoratets føringer.** Vegvesenet region øst har søkt fravik fra Samferdselsdepartementets føringer fra 19.12.2014, der hovedregelen er at det ikke skal anlegges rundkjøringer på hovedveger. Videre ber departementet om at hovedveger i størst mulig grad bygges utenom byer og tettsteder. Det virker utenkelig og svært lite tidsriktig, at hastigheten på to nasjonale riksveger skal senkes ned til 30 – 40 Km/t gjennom et sentrumsområde (rv 25, rv 2). De nye riksvegene får totalt 4-8 rundkjøringer, inkludert de som allerede er anlagt. Antall rundkjøringer varierer med trasevalg. Transportkorridoren rv 2 fører en økende trafikk fra Sverige, over Kongsvinger og gjennom Elverum sentrum og videre til rv 3. Rv 25 er en viktig samferdselsåre for turist- og hyttetrafikken til Trysil. **En søknad om fravik fra føringene, bør ikke godkjennes!**
- **Statens vegvesen Hedmark ser i denne saken helt bort fra prinsippene i St.meld 23 (2001-02) "Bedre miljø i byer og tettsteder".** Bærekraftig byutvikling og hensyn til folkehelsen tilsidesettes i utredningene, til tross for at dette er viktige nasjonale målsetninger. Statens vegvesen Hedmark har trukket fram Gjøvik som et eksempel på hvordan riksveger som gater kan anlegges i en by. Men, Gjøvik er den byen hvor Miljødirektoratet har registrert de høyeste verdiene av luftforurensning i Norge. Årsaken er vedfyring og biltrafikk.
- **Økt lengde og vekt for tømmertransporten til Vestmo virketerminal.** Ved Vestmo lastes tømmeret fra bil til jernbane. Terminalen skal nå få utvidet kapasitet. Det meste av tømmertransporten skjer i dag gjennom Elverum sentrum og gjennom rundkjøringene fram til omlasting. Total lengde med slep skal økes til 25 meter og totalvekten til 60 tonn. **Overordnet vegnett vil ikke bedre framkommeligheten for tømmertransporten til Vestmo, behovene er tilnærmet oversett i planene for Overordnet vegnett.** Trafikkanalysen for Overordnet vegnett omfatter ikke fylkesvegene inn til sentrum, bare hovedvegnettet, riksvegene, selv om fylkesvegene fungerer som reserveriksveger.
- **Overordnet vegnett vil tilrettelegge for mer biltrafikk inn til sentrum og sementere denne trafikken i 30-40 år framover.** Det forventes økende miljøutfordringer på alle innfartsvegene, noe som vil forsinke utvikling av Elverum som en bærekraftig og attraktiv by.
- **Overordnet vegnett vil hindre en bærekraftig byutvikling.**
- **Bompengefinansiering av bygater.** At riksvegene gjennom Elverum by i tillegg skal finansieres med bompenger (500 mill andel), er noe som vil føre til store utfordringer for næringslivet i en liten by som Elverum.

For detaljerte merknader, se vedlegg 1

Vedlegg - 1 Detaljerte merknader til Overordnet vegnett som gater

Detaljerte konsekvenser.

Kritikken fra Interessegruppa Bedre Byutvikling i Elverum over planene for utvidelse av riksveg 25 og riksveg 2 gjennom Elverum sentrum kan oppsummeres slik:

Vegsystemet gir:

1. **Gir meget lav transportkvalitet** for gjennomgangstrafikken for rv 2 og rv 25 gjennom sentrum. Mange rundkjøringer og mye blandingstrafikk; **i strid med regjeringens transportpolitikk som er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem med høy grad av framkommelighet**
2. **Gir også lav framkommelighet**, høyt energiforbruk, høy miljøbelastning og lav orienterbarhet for lokaltrafikken pga mye blandingstrafikk
3. **Gir lav framkommelighet for tømmertrafikken** gjennom sentrum til Vestmo virketerminal.
4. **Gir økte utslipp av svevestøv i sentrum** der folk bor og oppholder seg. Temarapporten for luftkvalitet beskriver hele Vestad sentrumsområdet som meget forurensert. Det finnes ingen permanent stasjon for måling av luftkvalitet i byen (bestilt i følge Vegvesenet, mai 2016).
5. **Folkehelseloven.** Kommunedelplanen for Overordnet vegnett (KDP) viser ikke til målene i den kommunale folkehelseplanen som krever at biltrafikken til sentrum skal være redusert. Ref. Riksrevisjonens Dokument 3:3 2015-2016
6. **Planen fører til høy miljøbelastning knyttet til luftforurensning og støy for Glomdalsmuseet**, spesielt nordre del av friluftssamlingen av historiske bygninger fra Østerdalen og Solør, i tillegg en åpen dansepaviljong som er under verving og for inngangspartiet til museet. Langs traseen ligger kommunalt vernede bygninger, de historiske arbeiderboligene ved Heramb jernstøperi. Besøk av skoleklasser er en viktig kundegruppe for Glomdalsmuseet. Glomdalsmuseets friluftsområde er eneste mulighet beboerne på Vestad syd har for lokal rekreasjon.
7. **Miljøproblemer knyttet til støy i sentrum langs rv 2, rv 25.** Det ene trasealternativet fører til at boligområder og deler av Glomdalsmuseets friluftssamling blir liggende i gul sone (> 60 dB). Inngangspartiet havner i rød sone (> 65 dB). Byen er allerede full av plankeskjermer mot støy. Støyrapporten anbefaler flere hundre meter med nye støyskjermer, inkludert støyskjermering på bruene over Glomma. Støyskjermer inne i et bylandskap er et fremmedelement.
8. **Gir høy barriereeffekt mot Glomma i Leiret og for bydelen Vestad** på alle kanter. Boligområdet Vestad syd blir liggende på en riksveg-øy.
9. **Grøntområdet langs Glomma vil bli kraftig redusert**, uansett alternativ som blir valgt.
10. **Ser bort fra Nasjonale Forventninger til regional og kommunal planlegging** i henhold til § 6-1 i Lov om planlegging og byggesaksbehandling (PBL) 24. juni 2011. Spesielt kap. om Klima og energi, kap. om By og tettstedsutvikling, kap. om

Samferdsel og infrastruktur, kap. om Natur, kulturmiljø og landskap og kap. om Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø.

11. **Ser bort fra Lov om planlegging og byggesaksbehandling, krav til bærekraftig utvikling.** Vedtatt 12. juni 2015.
12. **Økte utslipp av klimagasser.** I følge TØI 1027/2009 vil en reduksjon av kjørehastighet i riksvegnettet i byen til 30-40 km/t, øke utslippene av klimagasser. Lavest utslipp av klimagasser er i hastigheter mellom 50-80 km/t (badekar-kurven).
13. **Samfunnssikkerhet. Gir høy sårbarhet i transportsystemet med en hovedveg over jernbanelinjene og all trafikk gjennom en enkelt rundkjøring i Vestad sentrum.** Flere bruer over Glomma i sentrum, slik Vegvesenets NTP-søknad beskriver, løser ikke sikkerhets problemet, bare reduserer det. I 2011 stanset all trafikk opp for rv 25 i 30 minutter, pga motorstopp i en rundkjøring ved Bast. Denne rundkjøringen var nettopp åpnet og har fire felter. Bare en komplett vegtrasé i tillegg til bestående bru over Glomma og jernbanen, vil tilfredsstille kravet til samfunnssikkerhet.
14. **Gir dårlig framkommelighet for mjuke trafikkanter,** spesielt for de som ikke har førerkort eller egen bil. Syklister og fotgjengere tvinges ned i underganger eller på forurensede gang og sykkelveger langs riksvegene
15. **Gir dårlig funksjon for den godt voksne befolkningen pga høye nivåer av støy i gatenettet** (dårlig verbal kommunikasjon).
16. **Planen gir manglende muligheter for byutvikling i Leiret og på Vestad bydel,** meget store arealbeslag til vegsystemer. Byen vil få flere barrierer.
17. **Planene vil sementere riksvegtrafikken gjennom sentrum og i innfartsvegene til sentrum i lang tid framover.** Gir økte miljøproblemer langs innfartsvegene.
18. **Planen fører til sanering av viktig historisk bygningsmasse i sentrum,** bl.a. Elverums siste, bevarte industrihistorie fra 1900-tallet. Anlegget består av støperibygning, modellverksted, eierboliger og arbeiderboliger.
19. **Elverum har ikke ferdigstilt sin kulturminneplan.** I følge Fylkeskommunen skal byens kulturminneplan være et premiss for byutviklingen.
20. **Fører til verdireduksjon for boligeiendommer i sentrum og langs innfartsvegene (støy).** Estimert til 22,5 millioner i 2011
21. **Gang og sykkelveger med lav luftkvalitet.** Vegvesenet planlegger gang- og sykkelveger langs de utvidede riksvegene, men erfaring fra andre byer viser at dårlig luftkvalitet kan føre til helseskader. Områdene langs rv 2 og rv 25 vil ligge i rød sone både for luftkvalitet og støy. I Vangsvegen i Hamar (Se foto) ser en at de fleste syklister foretrekker å sykle på fortauet i stedet for i sykkelbanen for



å slippe unna støy eksos, dvs. lengst mulig unna biltrafikken. Fotgjengerne foretrekker å gå i sidegatene for å få renere luft og fordi avstandene i mindre gater oppleves kortere. På bymøtet i Hamar 5. april hadde Gehl architects kritiske bemerkninger til utformingen av Vangsvegen i Hamar (Statens vegvesen Hedmark). Denne vegen eller gaten blir av Statens vegvesen brukt som et eksempel på god gateutforming overfor politikerne i Elverum. Gehl er rådgivere for byutvikling i Hamar.

22. **Bompengefinansiering av sentrumsgater** (500 mill andel for riksveggatene) . I en liten by som Elverum vil dette få store konsekvenser for lokal næringstrafikk. Alle veger går gjennom sentrum og bykjernen, så alle blir berørt.
23. **Problematiske sykkelkampanje.** Elverum kommune har startet opp en sykkelkampanje, men alle sykkelveger er plassert langs hovedvegene, noe som ikke er særlig helsebringende pga. lav luftkvalitet.

Vedlegg - 2 De aktuelle kommunestyrevedtakene

KS-120/12 - 12.12.2012 Vedtak:

1. Kommunestyrets vedtak KS-067/12 av 21.06.2012 oppheves i sin helhet.
2. Elverum kommunestyre vedtar å legge forslag til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for overordnet vegnett i Elverum, datert 29.05.2012 ut til offentlig ettersyn. Planprogrammets angitte datoer og fremdriftsplaner fremskyves ca 6 mnd, og oppdateringen tas inn i planprogrammet før utsendelse. Vedtaket har hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-13.
3. Elverum kommunestyre ber rådmannen i egen prosess utrede et helhetlig ringvegalternativ med ny kryssing av Glomma i området Helset. Utredningen fremlegges kommunestyret og må foreligge før kommunestyret skal behandle Kommunedelplan jfr pkt. 2.
4. Kommunestyret henstiller rådmannen til å ansette en byplanlegger i kommunen med vekt på trafikk, veg og byutvikling for å sikre god fremdrift og gjennomføring av punkt 2 og 3. Finansiering av stillingen behandles under kommunestyrets vedtak av budsjett for 2013/økonomiplan 2013-2016.

KS-025/10 - 14.04.2010 Vedtak:

1. Kommunestyret finner ikke at alternativ 3 og 4 i Statens Vegvesens utredning tilfredsstiller kravene til miljø, støy og trafikkmønstre.
2. Kommunestyret vil at all gjennomgangstrafikk skal ha mulighet for å gå utenom sentrum av byen. Kommunestyret går inn for at det skal utredes en plan for et sammenhengende ringvegsystem. For å sikre langsiktighet skal denne inn i kommuneplanen. Utredningen vil vise hvilken del av ringvegsystemet som bør prioriteres som første omkjøringsveg.
3. Vegen skal legges mest mulig skånsomt i terrenget for å hindre støyforurensing og sikre tilgjengelighet til turterrenget for kommunens innbyggere. Dette skal bl.a. løses ved hjelp av kulverter og gangbruer.
4. Rådmannen pålegges å ha planene for det sammenhengende ringvegsystemet ferdigstilt innen 1.2.2011.