

Oslo, 14. oktober 2020

Samferdselsminister Knut Arild Hareide
Samferdselsdepartementet

TRANSPORTKORRIDOREN OSLO–HADELAND–GJØVIK–MJØSBRUA

Nye Veier har i sitt innspill til Nasjonal transportplan foreslått ny riksvei 4 mellom Oslo-området og Mjøsbrua, parallelt med Gjøvikbanen. Dette kommer, til tross for at det har vært stor enighet blant kommuner og fylkeskommuner at det er jernbanen som skal prioriteres i transportkorridorene inn mot Oslo. Deler av strekningen har også vært gjenstand for en konseptvalgutredning, som var ferdig i 2016.

Vi har vanskelig for å forstå at en ny motorvei for høyere fart og mer trafikk vil bidra positivt i arbeidet med å løse miljø- og trafikkutfordringene på Østlandet. Mange veier trenger opprusting og bedre vedlikehold. Det er et stort ønske om at jernbanen rustes opp. Og vi har byer og tettsteder som opplever økende trafikkutfordringer og har behov for grønne løsninger. Oslo-regionen omfattes av målet om nullvekst i personbiltrafikken, og Oslo har et ambisiøst mål om redusert trafikk. Det er derfor svært bekymringsfullt at Nye Veier ikke forholder seg til nullvekstmålet. Motorveier som pumper enda flere biler inn i byene og tettstedene, er ingen løsning, men en stor kostnad både i penger og i form av økt ressursbruk og nedbygging av natur, matjord og friluftsområder.

Naturvernforbundet mener det er svært tvilsomt at Nye Veier kan foreslå konkrete utbygginger uten at dette først går gjennom en grundig prosess i tråd med statens prosjektmodell. Å nå markedsføre en idé som ikke har vært gjenstand for vurderinger etter firetrinnsprinsippet og i lys av andre viktige samfunns mål, anser vi som svært uheldig. Å markedsføre nye, store utbygginger kan også resultere i at behovet for vedlikehold og utbedring av eksisterende infrastruktur ikke vies nok oppmerksomhet og taper kampen når samferdselsprioriteringene skal gjøres.

Det er også verd å minne om at Statens vegvesen ved flere anledninger har dokumentert og pekt på at utbygging av motorveier for høy fart på strekninger med lave og moderate trafikkmengder gir dårlig samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Etaten har tidligere anbefalt at nedre grense for når det bygges firefelts motorvei, bør økes til ÅDT 15 000.

Samfunnet er i stadig endring. Koronapandemien har lært oss å bruke digitale kommunikasjonsløsninger i langt større grad enn tidligere. Vi ser sannsynligvis kontorene av et samfunn der digital kommunikasjon kommer til å bli stadig viktigere. Nye teknologiske løsninger vil trekke i retning av mindre fysisk transport og mindre behov for ny veiinfrastruktur. Samfunnsnytte og lønnsomhet må ses i lys av både dette og kommende generasjoners preferanser og verdsetting av blant annet natur og miljø.

I transportkorridoren Oslo–Hadeland–Gjøvik–Mjøsbrua trenger vi å utbedre jernbanen, og mye kan oppnås med forholdsvis små midler. Veinettet i hele regionen må vedlikeholdes godt framfor at det bygges enda mer motorvei, som krever store bevilgninger – også i form av bompenger – og som gjør det vanskeligere å finansiere andre samfunnsnyttige tiltak. Vi forventer at også Nye Veier må forholde seg til både nullvekstmålet, behovet for å ta vare på natur, friluftsområder og matjord samt kravet om konseptvalgutredninger og ekstern

kvalitetssikring, i tråd med statens prosjektmodell. Vi vil derfor oppfordre samferdselsministeren til å være tydelig på dette og prioritere midlene i kommende Nasjonal transportplan 2022–2033 slik at viktige mål på naturbevaring og kutt av klimagassutslipp innfris.

Vi diskuterer gjerne dette og relaterte temaer nærmere i et møte.

Med vennlig hilsen



Silje Ask Lundberg
leder i Naturvernforbundet



Heidi Kristoffersen
leder i Naturvernforbundet i Oppland

Kopi til: Finansdepartementet