

Oslo, 15. oktober 2008

Samferdselsdepartementet
Postbok 8010 Dep.
0030 OSLO

KS1 I TRANSPORTSEKTOREN

KS1 er et viktig verktøy som må brukes for å avklare grunnleggende spørsmål i en tidlig fase – før det brukes ressurser på detaljplanlegging som legger føringer for hvilke tiltak som skal gjennomføres. Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom har med interesse fulgt arbeidet med KS1 i transportsektoren fra oppstarten høsten 2006, men må dessverre konstatere at det er store svakheter i hvordan ordningen praktiseres.

Vi er vitne til at viktige prosjekt har vært unntatt KS1, og at KS1-prosessen i flere andre prosjekt undergraves av at det samtidig utarbeides mer detaljerte planer for konsepter som det ikke er tatt stilling til om er fornuftige å gå videre med. Jo lengre planarbeidet kommer, jo vanskeligere blir det å snu. Da blir KS1-prosessen bare et spill for galleriet eller – i beste fall – en treningsrunde.

Minst like alvorlig er det at viktige alternativer siles ut i konseptvalgutredningen, slik at det etterfølgende kvalitetssikringsarbeidet ikke vurderer reelle alternative løsninger. Vårt inntrykk er at transportetatene har et eierskap til tidligere planer og dermed vanskeligheter for å tenke nytt. Sistnevnte bidrar til at KS1-arbeidet ikke får en reell effekt.

Det er bra at St.prp. nr. 1 (2008–2009) fra Samferdselsdepartementet er tydelig på at lokale vedtak ikke kan fattes før regjeringen har tatt stilling til kvalitetssikringsarbeidet, og at det som hovedregel kreves gjennomført KS1 for at et prosjekt kan bli prioritert i NTP, riktignok med noen unntak for perioden 2010–2013.

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom mener det er viktig at intensjonene bak KS1 etterlevs i praksis. Vi vil derfor kommentere to konkrete plansaker som er relevante i KS1-arbeidet, i tillegg til at vi ønsker å koble KS1-arbeidet til punktet i Stortingets klimaforlik om karbonbudsjett:

Planprogram for rv. 4 i Nittedal, strekningen Kjul–Oppland grense

Planprogram etter plan- og bygningsloven var på høring forsommeren 2008. Til tross for at planprogrammet skisserer vegutbygginger i milliardklassen i et krevende område med naturområder og kulturlandskap og i en transportkorridor med mye trafikk inn og ut av Oslo og med kollektivtransporten som et høyst reelt alternativ (både buss og tog), er ikke KS1-prosessen nevnt med et ord i planprogrammet. Vi er ikke kjent med at Samferdselsdepartementet har gitt dette prosjektet noe unntak fra KS1.

Det er riktignok gjennomført en KS1 for Oslopakke 3, men denne drøfter ikke utfordringene i den aktuelle transportkorridoren eksplisitt. Utfordringene med tanke på vegdimensjonering og behov for vegkapasitet samt vurderinger av jernbane og kollektivtransport som reelle alternativer er med andre ord ikke gjennomført. Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom kan ikke på noen måte se at det er grunnlag for å frita dette prosjektet for KS1.

KS1 for Mjøs-regionen og Lillehammer–Otta

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom har ved flere anledninger gitt innspill til KS1-arbeidet i disse to korridorene. Et sentralt budskap har vært å satse på trafiksikkerhetstiltak på vegene, kombinert med jernbane- og kollektivsatsing samt tilrettelegging for sykling i byene. På idéseminaret i juni 2007 om KS1 for Mjøs-regionen inngikk utbedring av E 6 til en to-/trefeltsveg med midtrekkverk som et sentralt alternativ i gruppearbeidet og den videre diskusjonen. I tillegg leverte Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom, etter forespørsel fra Statens vegvesen, et miljø- og klimakonsept for transportløsning i korridoren Kolomoen–Otta, der en to-/trefeltsveg med midtrekkverk var et vesentlig poeng.

Til tross for dette presenterte Statens vegvesen sin konseptvalgutredning med forslag om ikke å inkludere en slik vegløsning i det videre kvalitetssikringsarbeidet. Vi opplever dette meget provoserende. Statens vegvesen ønsker å utrede kun to varianter av vegutbygging, nemlig firefelts E 6 eller en veg som beholdes omtrent som i dag, uten etablering av midtrekkverk. Vi finner det åpenbart at en vegløsning uten midtrekkverk gir for dårlig trafiksikkerhet. Når da kun ett alternativ gir tilfredsstillende sikkerhet, er det ikke rart at svaret blir at det må bygges firefeltsveg. Vi kan ikke akseptere at kvalitetssikringsarbeidet fortsetter med et så snevert utvalgt av alternativet. En løsning med to-/trefeltsveg må tas med.

Det er verd å være klar over at forslag til kommunedelplan for ny firefelts E 6 gjennom Stange, Hamar og Ringsaker var på høring våren/forsommeren 2008. Høringsfristen i Stange var faktisk satt før høringsfristen til forslag til konseptvalgutredning for Mjøs-regionen.

Stortingets klimaforlik

Vi kan lese følgende under punkt 6.4. i Stortingets klimaforlik:

6.4. Klimaeffekter

Partene er enige om at regjeringen setter i gang arbeid for å utvikle gode verktøy som vurderer klimaeffekter av ulike tiltak. I forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan 2010–2019 skal det så langt det er mulig foreligge et karbonbudsjett knyttet opp til alle større prosjekter som synliggjør effektene prosjektene og planen som helhet vil ha på de nasjonale klimagassutslippene.

Punkt 6.4. i klimaforliket må innfris. Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom forventer derfor at det for alle utbyggingsprosjekt må være gjennomført KS1 med tilhørende karbonbudsjettering før Stortinget eventuelt kan ta dem med i Nasjonal transportplan 2010–2019.

For å kunne diskutere KS1 i transportsektoren nærmere, bl.a. hvordan ordningen kan utvikles til å ivareta miljø- og klimautfordringene, ber vi herved om et felles møte med Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Likelydende brev er sendt Finansdepartementet.

Med vennlig hilsen



Lars Haltbrekken
styreleder i
Norges Naturvernforbund

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

Vedlegg:

- *Uttalelse til planprogram for rv. 4 i Nittedal, strekningen Kjøl–Oppland grense* fra Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom til Statens vegvesen Region øst, datert 20. juni 2008
- *Felles høringsuttalelse til konseptvalgutredningen for E 6 Lillehammer–Otta* fra Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom til Statens vegvesen Region øst, datert 18. april 2008
- *Felles høringsuttalelse fra Natur og Ungdom og Naturvernforbundet til konseptvalgutredningen for Mjøsregionen* til Statens vegvesen Region øst, datert 15. april 2008
- *KS1 Kolomoen–Lillehammer og Lillehammer–Otta* fra Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom til Statens vegvesen Region øst, datert 19. juni 2007 (skrevet på oppfordring fra Statens vegvesen)