

Oslo, 30. oktober 2007

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

## **RV. 2 NYBAKK-KONGSVINGER – KONSEKVENsutREDNING FOR ALTERNATIVE VEGSTANDARDER**

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom sendte 21. juli 2007 en felles uttalelse til konsekvensutredning for alternative vegstandarder for rv. 2 Nybakk-Kløfta. Vi har mottatt tiltakshavers vurderinger og anbefalinger av innkomne merknader etter offentlig ettersyn samt Vegdirektoratets svarbrev til Statens vegvesen Region øst på søknad om fravik fra gjeldende vegnormal. De to sistnevnte dokumentene vitner om en manglende forståelse for natur- og miljøskadene som en ny rv. 2 vil føre til. Vi ser oss derfor nødt til å sende dette brevet til departementet og ber samtidig om et møte for å drøfte saken.

### ***Kommentarer til tiltakshavers vurderinger og anbefalinger***

Først ønsker vi å kommentere Statens vegvesen Region østs vurderinger og anbefalinger som knytter seg til vår høringsuttalelse, datert 21. juli 2007. Første del av Region østs kommentar lyder slik:

*"Uttalelsen fra Naturvernforbundet og Natur og Ungdom tar utgangspunkt i et politisk syn på hvordan transportbehovet i Norge bør løses. Dette synet er ikke i samsvar med den politikk som er presentert i sentrale politiske dokumenter, eksempelvis St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, samt senere budsjettproposisjoner. Utbyggingen av rv. 2 Kløfta-Kongsvinger er ledd i en slik måloppfylling."*

Til dette vil vi si at det eksisterer mange andre politiske mål, føringer og forpliktelser som må ha innvirkning på hvordan vegnettet utformes. Nasjonal transportplan er bare ett av mange sentrale politiske dokumenter. Vi nevner følgende andre, viktige dokumenter eller forpliktelser:

- [St.prp. nr. 1 \(2006–2007\)](#) for Miljøverndepartementet, som slår fast at klodens gjennomsnittstemperatur ikke skal øke med mer enn 2°C.<sup>1</sup> [St.meld. nr. 34 \(2006–2007\) Norsk klimapolitikk](#), som ennå ikke har vært gjenstand for stortingsbehandling, følger opp dette målet. Vegtrafikken står for om lag 20 prosent av Norges klimagassutslipp, og sektorens bidrag er økende.

---

<sup>1</sup> [FNs klimapanel](#) anslår at verdens klimagassutslipp med kuttes med 50–85 prosent innen 2050, i forhold til nivået i 2000, for at klodens gjennomsnittstemperatur ikke skal øke med mer enn 2,0–2,4°C over før-industrielt nivå. Skal alle land i verden få lov å slippe ut like mye per innbygger, betyr dette at Norge må redusere sine utslipp med ca. 70–90 prosent, forutsatt ingen befolkningsendring. Dersom ingen flere klimatilak iverksettes, forventer FNs klimapanel at verdens klimagassutslipp vil øke med 25–90 prosent i perioden 2000–2030. Se også notatet [On the Risk of Overshooting 2°C](#) og nettstedet <http://cait.wri.org>.

- [Göteborg-protokollen](#) forplikter Norge til å redusere sine utslipp av bl.a. nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) med om lag 20 prosent innen 2010 sett i forhold til 2006-nivå. Vegtrafikken bidrar med om lag 20 prosent av Norges NO<sub>x</sub>-utslipp.
- [Forskrift om begrensning av forurensning](#), fastsatt med hjemmel i bl.a. forurensningsloven som er vedtatt av Stortinget, stiller juridisk bindende krav til luftkvaliteten. Eksempelvis har Oslo, som ligger i influensområdet for rv. 2, brutt forskriften hvert år, med 52 overskridelser på Alnabru for svevestøv (mot 35 tillatte) i 2006.
- [St.meld. nr. 21 \(2004–2005\) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand](#)) definerer mål for forbedret luftkvalitet. Målet er strengere enn forskriften og tillater kun 7 overskridelser for svevestøv per år fra og med 2010 (mot 52 overskridelser i 2006). Målet sier også at det skal være maks 8 overskridelser for NO<sub>2</sub> fra og med 2010, der grensa er satt til 150 µg/m<sup>3</sup> som timemiddel. Ved Alnabru var det i 2006 hele 122 overskridelser av 200 µg/m<sup>3</sup>. Avviket er med andre ord enormt.
- St.meld. nr. 21 (2004–2005) *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand*: "Norge skal stoppe tapet av det biologiske mangfoldet innen 2010." Dette målet er i tråd med FN-konvensjonen om biologisk mangfold, som Norge har signert. Målet er svært utfordrende. Planene om utbygging av rv. 2 vil bl.a. berøre hekkeområdene for rødlistearten hortulan.
- St.meld. nr. 21 (2004–2005) *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand*: "Årlig omdisponering av de mest verdifulle jordressursene skal halveres, og spesielt verdifulle kulturlandskap skal være dokumentert og ha fått en særskilt forvaltning innen 2010." Målet er svært relevant for rv. 2 fordi den planlagte vegen vil bygge ned omfattende areal med matjord.
- St.meld. nr. 21 (2004–2005) *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand*: "Støyplagen skal reduseres med 25 prosent innen 2010 i forhold til 1999." Målet er foreslått gjort mindre ambisiøst i nyeste utgave av *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand*, men dokumentet har ennå ikke vært gjenstand for stortingsbehandling. Uansett er det svært utfordrende å redusere støyen fra vegtrafikken når trafikken fortsetter å vokse. Sektoren er ansvarlig for ca. 80 prosent av støyplagen i Norge.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom finner det helt åpenbart at nevnte dokumenter må ha innflytelse på hvordan vegnettet utformes, for at samfunnets mål og forpliktelser skal kunne innfris.

Vi finner det også kritikkverdig at tiltakshaver i sitt oppsummeringsdokument av september 2007 unnlater å kommentere viktige momenter i vår høringsuttalelse, bl.a. klimautfordringene som følge av trafikkvekst, det faktum at virkninger av ny rv. 2 utenom planområdet ikke er belyst (f.eks. luftforurensning i Oslo-området), den planlagte vegens betydning for tap av biologisk mangfold (hekkeområder for hortulan) og vår kritikk av at konsekvensutredningen konkluderer med at alternativ 1 er best for kollektivtrafikken – til tross for at dette alternativet er det som legger mest til rette for økt bilbruk.

### **Kommentarer til Vegdirektoratets svar på søknad om avvik fra vegnormalen**

Oppsummeringsdokumentet fra Statens vegvesen Region øst er overraskende, men brevet fra Vegdirektoratet datert 10. august 2007 er enda mer skuffende.

Vegdirektoratet burde klare å se helheten i nasjonal politikk og dermed vektlegge miljø- og klimahensyn sterkere.

Statens vegvesen Region øst foreslår i konsekvensutredningen at rv. 2 skal bygges med rundkjøringer og få fartsgrense 80 km/t. Dette er to små, men likevel viktige grep som vil gjøre natur- og miljøbelastningen mindre. Rundkjøringer er mindre arealkrevende, billigere og også tryggere enn planfrie kryss, noe også brevet fra Vegdirektoratet gjentar. Fartsgrense 80 km/t gir lavere drivstofforbruk, mindre klimagassutslipp og mindre luftforurensing enn høyere fartsgrenser.

Til tross for dette velger Vegdirektoratet å overprøve Statens vegvesen Region øst og bestemmer at rv. 2 i hovedsak skal bygges med planfrie kryss, i tillegg til at det anbefales fartsgrense på 90 km/t. Det er oppsiktsvekkende at hensynet til både klima, lokal luftforurensing, arealnedbygging og trafikksikkerhet igjen skal vike.

### **Konklusjon**

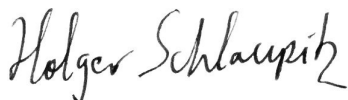
Naturvernforbundet og Natur og Ungdom kan ikke akseptere planene for rv. 2 Nybakk–Kongsvinger. Planene er ikke i tråd med viktige samfunns mål og forpliktelser om bl.a. klima, luftforurensing, biologisk mangfold og jordvern.

Over en strekning på ca. 40 km, fra Rød øst for Nybakk til nær Kongsvinger by, tilsier selv de "miljøfiendtlige" prognosene i konsekvensutredningen at trafikken i 2036 på ny rv. 2 ikke vil overstige vegnormalenes anbefalte grense for bygging av firefeltsveg. Vi mener det derfor bli fullstendig feil å fortsette arbeidet med å planlegge og etter hvert bygge en firefelts rv. 2 mellom Nybakk og Kongsvinger.

Isteden må vegen rustes opp uten kapasitetsøking, i hovedsak i dagens trasé. Dersom det likevel – mot våre klare anbefalinger – blir vedtatt å bygge ny rv. 2 i ny trasé på hele eller deler av strekningen, 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.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom krever at arbeidet med ny rv. 2, parsell Slomarka–Kongsvinger, legges på is inntil det foreligger et bedre beslutningsgrunnlag.

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz  
fagrådgiver i  
Norges Naturvernforbund

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

Vedlegg:

- Rv. Kløfta–Kongsvinger – Tiltakshavers vurderinger og anbefalinger av innkomne merknader etter offentlig ettersyn, Statens vegvesen Region øst, september 2007
- Rv. Kløfta–Kongsvinger – Søknad om fravik fra gjeldende vegnormal, Vegdirektoratet, 10. august 2007