



22. juni 2011

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

MANGLENDE KS1 FOR RV. 4 ROA-GRAN

Naturvernforbundet viser til planprogram for rv. 4 Roa-Gran, som Statens vegvesen sendte på høring med frist 20. mai 2011. Naturvernforbundet har avgitt høringsvar til Statens vegvesen, men vil i dette brevet sette søkelyset på at det ikke er gjennomført noen KS1-prosess for dette prosjektet, til tross for at kostnadene for de skisserte alternativene ventelig vil overstige grensa for når KS1 må gjennomføres.

Vi vil i dette brevet også peke på andre sentrale føringer som må få konsekvenser for rv. 4 Roa-Gran-Jaren.

Innledning

Lunner kommunestyre sa i 2007 nei til å vedta reguleringsplan for ny firefelts rv. 4 over matjord og kulturlandskap. Dette var et modig og helt nødvendig vedtak som vi forventer at får konsekvenser.

Naturvernforbundet vil sterkt fraråde en løsning med firefelts rv. 4 Roa-Gran-Jaren, av hensyn til matjord, kulturlandskap, naturverdier og utslipp av luftforurensing og klimagasser. Bygging av firefeltsveg på strekningen Roa-Gran vil ha store negative miljøkonsekvenser direkte. I tillegg vil en firefeltsveg her gi føringer for utbygging av rv.4 lenger sør, noe som kan resultere i nye store inngrep gjennom Nittedal og på strekningen Stryken-Roa og ytterligere tilrettelegging for økt bilbruk.

Behov for KS1

Naturvernforbundet ber om at det gjennomføres en KS1-prosess for rv. 4. Som ledd i dette må det utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for å vurdere behov og mål for transportsystemet, der alle aktuelle tiltak, som mindre vegutbedringer, økte satsing på kollektivtransport etc. også vurderes. Naturvernforbundet forventer at arbeidet med planprogram, konsekvensutredning og kommunedelplan legges på is inntil en KS1-prosess er gjennomført.

Naturvernforbundet har tidligere, sammen med Natur og Ungdom, sendt brev til Samferdselsdepartementet og pekt på manglende KS1 for rv. 4 i Nittedal (brev av 15. oktober 2008). Stadig nye delstrekninger som planlegges uten KS1, uthuler intensjonene i ordningen. Dette er ikke akseptabelt.

KS1 for rv. 4 bør i utgangspunktet gjennomføres for hele strekningen Oslo-Hadeland-Gjøvik og må se veg og jernbaner i en sammenheng.

Firetrinnsmetodikken

Helt uavhengig av spørsmålet om KS1 vil vi peke på at Statens vegvesens håndbok 017 *Veg- og gateutforming* (kap. 4.1) beskriver en firetrinnsmetodikk for vegplanlegging. Vi siterer følgende fra håndboka (side 17):

Det er utviklet en firetrinnsmetodikk for å unngå dyre investeringer dersom utfordringene i trafikksystemet kan løses effektivt gjennom mindre kostbare tiltak. Firetrinnsmetodikken er en systematisk arbeidsmetode som følger opp rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. De fire trinnene i analysemetodikken er:

1. Tiltak som påvirker transportbehovet og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende vegnett og kjøretøyer
3. Mindre ombygginger
4. Nyinvesteringer og store ombygginger

Naturvernforbundet etterlyser i sin høringsuttalelse hvilke utredninger som er gjort for å kartlegge tiltak og effekter av punkt 1, 2 og 3 i firetrinnsmetodikken for rv. 4.

Miljø- og klimapolitikken

Det er liten tvil om at en firefelts rv. 4, som gir bedre framkommelighet og kortere reisetider med bil, vil øke vegtrafikken. Økt trafikk vil øke presset på vegnettet andre steder og dermed skape nye køer andre steder, som igjen kan utløse behov for store investeringer og nye inngrep i naturområder og kulturlandskap. Da vil trafikken kunne øke ytterligere, med påfølgende økte utslipp av klimagasser og annen forurensing. Økt fart kan også gi økt drivstofforbruk.

Vi vil derfor vise til NTP 2010–2019, der vi kan lese følgende (side 290):

Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.

Dette må gi føringer for hvordan rv. 4 og øvrig transportsystem i korridoren Oslo–Hadeland–Gjøvik utvikles.

Jordvern

I Norge er kun 1,3 prosent av arealet som egner seg til matkornproduksjon. Ifølge Statens vegvesens egne beregninger vil en firefelts rv. 4 fra Roa til Jaren, dersom den ikke legges i tunnel, forbruke minst 600 mål produktiv matjord. Hvor mye arealer som til slutt vil gå med, er et annet spørsmål. Erfaringene viser at det ofte går med langt mer enn hva som først var forutsatt, kanskje to-tre ganger så mye.

I NTP 2010–2019, side 309, kan vi lese følgende:

Valg av utbyggingsstandard har stor betydning for jordvernkonflikter av anleggene. I de nye vegnormalene fra 2008 er det lagt opp til at det bør brukes lavere utbyggingsstandard der det er store konflikter med biologisk mangfold, jordvern, kulturminner eller andre verneformål. Samferdselsdepartementet vil foreta en gjennomgang av vegnormalene for å sikre at det tas tilstrekkelig jordvern hensyn ved planlegging av all infrastruktur. Ved planlegging av de konkrete utbyggingsprosjektene skal en modifisering av standardene vurderes der jordvern- og andre inngrepshensyn utfordres ut fra en helhetlig vurdering av den aktuelle strekningen.

I tillegg er rv. 4 omtalt spesielt (side 249):

Jordvern hensyn må vektlegges ved videre planlegging av rv. 4 Roa–Gran.

Det styrende politiske dokumentet for utvikling av infrastrukturen i Norge sier med andre ord at det bør velges særskilte løsninger der konfliktene i forhold til bl.a. jordvern og natur er store. I tillegg sier dokumentet eksplisitt at jordvern hensyn må vektlegges for rv. 4 Roa–Gran. Stort tydeligere kan det ikke sies.

NTP 2010–2019 omtaler også denne KS1-ordningen i forbindelse med jordvernkonflikter. Vi kan lese følgende (på side 309):

Ordningen med ekstern kvalitetssikring (KS1) for statlige investeringer over 500 millioner kroner i samferdselssektoren, skal i planperioden også brukes til å synliggjøre konflikter knyttet til direkte og indirekte effekter for jordvern, i en tidlig fase.

Konklusjon

Naturvernforbundet ber om at det gjennomføres en KS1-prosess for transportsystemet i korridoren Oslo–Hadeland–Gjøvik, som ser veg og jernbane i en sammenheng. Videre planlegging av delstrekningene Roa–Gran og Gran–Jaren må inntil videre legges på is.

Dersom dette ikke skulle skje, er det avgjørende at planprogrammet for rv. 4 Roa–Jaren inkluderer et utbedringsalternativ. Firetrinnsmetodikken, som beskrevet i vegnormalene, må tas på alvor. Det samme gjelder de klare anmodningene fra sentrale myndigheter om at det må tas jordvern hensyn.

Et utbedringsalternativ innebærer at rv. 4 rustes opp i dagens trasé, noe som blir rimeligere enn en firefeltsveg. Dermed frigjøres midler til utbedring av hele strekningen fra Nittedal til Jaren, som må utrustes med midtrekkverk, for å hindre frontkollisjoner. Vegutbedring må kombineres med bedre forhold for gående og syklister samt kraftig opprusting av Gjøvikbanen.

Ønske om møte

Naturvernforbundet arbeider sammen med bondeorganisasjonene og La Viggadalen Leve for å fremme en miljøriktige vegløsning som tar matjordutfordringene på alvor. Vi vil om kort tid invitere samferdselsministeren til et møte for å drøfte saken, få fortgang i KS1-prosessen og sørge for at sentrale føringer tas på alvor.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken
leder

Kopi:
Landbruks- og matminister Lars Peder Brekk
Miljø- og utviklingsminister Erik Solheim