

Naturvernforbundet i Buskerud
Åssideveien, 3322 Darbu
Org. nr 970492283

Darbu: 01.10.10

Fylkessekretær: Per Øystein Klunderud
Tlf 32 75 05 04
e-post: pedrokl@online.no

TIL:

Hole kommune
Viksveien 30
3530 RØYSE
postmottak@hole.kommune.no

Ringerike kommune
Areal- og byplankontoret
Postboks 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS
postmottak@ringerike.kommune.no

PLANPROGRAM FOR E 16 SKARET–HØNEFOSS – HØRING

Naturvernforbundet i Buskerud (NiB) viser til høring av planprogram for E 16 Skaret–Hønefoss, med høringsfrist 1. oktober 2010. Vi avgir herved vår uttalelse.

Hovedbudskap

NiB ber om at investeringer i E 16 brukes på trafikk sikkerhetstiltak og tiltak som gir bedre forhold for myke trafikanter. Ny firefeltsveg vil bygge ned arealer og skape nye barrierer i et svært sårbart og verdifullt naturområde og kulturlandskap. Ny firefeltsveg vil også skape mer trafikk, som gir økte klimagassutslipp, mer luftforurensing og støy, flere ulykker og enda større arealbehov. Ny firefeltsveg er derfor en uakseptabel løsning.

Planprogrammet må sikre at det konsekvensutredes et alternativ som er i tråd med Norges miljømål og samtidig tar vare på naturverdiene og kulturlandskapet i Hole og Ringerike. Det er derfor avgjørende at det utredes et alternativ som innebærer at dagens veg på hele strekningen Skaret–Hønefoss rustes opp til en to- og delvis trefeltsveg med midtrekkverk med gode forhold for gående og syklister.

Miljømål

Vegtrafikken har økt sine klimagassutslipp i perioden 1990–2008 med 31 prosent. Framskrivninger som er gjort i det statlige Klimakur-arbeidet, viser at utslippsveksten for vegtrafikken vil bli på 55 prosent i perioden 1990–2020 og på i overkant av 70 prosent i

perioden 1990–2030, om politikken ikke legges om.¹ Dette står i sterk motsetning til Norges klimamål. Ifølge FNs klimapanel (IPCC) er det nødvendig at rike land kutter sine utslipp med 25–40 prosent i perioden 1990–2020 og 80–95 prosent i perioden 1990–2050 for at vi skal greie å stabilisere CO₂-konsentrasjonen i atmosfæren på 450 ppm. Dette er imidlertid ikke nok for å nå 2-gradersmålet, som er offisiell norsk politikk.²

Dersom ikke vegtransporten skal ta sin del av utslippsreduksjonene, er det all grunn til å spørre hvilken annen sektor som skal ta dem.

Utover klimagassutslipp bidrar vegtrafikken til dårlig luft, særlig i byområdene, og til nedbygging av matjord og naturområder og til støy og trafikkulykker. Norge har som mål å stoppe tapet av naturmangfold innen 2020. Norge har også som mål at omfanget av nedbygging av matjord halveres. Det er et viktig poeng at alle disse miljøparametrene i stor grad avhenger av trafikkmengden. Jo mer trafikk, jo mer utslipp, støy og ulykker. Og jo mer trafikk, jo mer behov for veger og nedbygging av arealer.

Det er oppsiktsvekkende at planprogrammet ikke nevner verken Norges klimamål eller målet om reduksjon i støyplage. Det er en stor svakhet.

Sterk sammenheng mellom reisetid og trafikkmengde

Bevisstheten om at kortere reisetid med bil øker vegtrafikken, er blitt større. Britisk forskning på 90-tallet viste en klar sammenheng mellom raskere veger og økt trafikk. Et viktig funn var at opptil all reduksjon i reisetid bidrar til økt trafikk på lang sikt.³ Dette betyr at dersom reisetida reduseres med f.eks. 1 prosent, vil trafikkveksten bli på opp mot 1 prosent. Trafikkveksten skyldes i stor grad at det blir attraktivt å reise mer fordi kortere reisetid gjør det mulig å komme lenger med samme tidsbruk som før, noe som gjør det attraktivt å f.eks. pendle over lengre strekninger eller handle på steder som ligger lenger unna.

En nederlandsk rapport antyder at summen av totalt sett mer reising og mer bilbruk på bekostning av kollektivtransport fører til at 1 prosent reduksjon i reisetida med bil gjør at biltrafikken øker med 1,34 prosent.⁴ Den norske rapporten *Gir bedre veger mindre klimagassutslipp?* fra Transportøkonomisk institutt i 2009⁵ er også tydelig på at kortere reisetid gir økt trafikk. Denne rapporten, og andre studier, viser også betydelige utslipp fra bygging av ny infrastruktur.

¹ Klimakur 2020 (2010): *Sektoranalyse transport – Tiltak og virkemidler for redusert utslipp av klimagasser fra transport*. Side 54–55: <http://www.klimakur.no/PageFiles/1137/KlimakurTransport.pdf>

² Artikkel på Norges Naturvernforbunds nettside: *Bakgrunn: Hvor mye må utslippene reduseres?* Sist oppdatert 23.10.2009: http://naturvernforbundet.no/klima/fakta_om_klimaproblemet/bakgrunn-hvor-mye-maa-utslippene-reduseres-article82-751.html

³ Goodwin, Phil B. (1996): *Empirical evidence on induced traffic, a review and synthesis*. Transportation, 23:1, s. 35–54. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht

⁴ Otten, Matthijs og Huib van Essen (2010): *Why slow is better – Pilot study on the climate gains of motorway speed reduction*. CE Delft. Delft: http://www.ce.nl/publicatie/why_slower_is_better/948?PHPSESSID=3dae8ce9482da0449216ecd98f2e9708

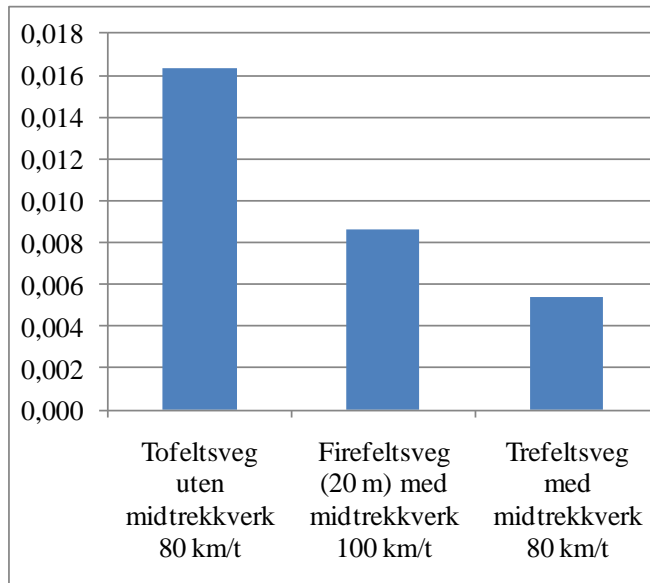
⁵ Strand, Arvid, Petter Næss, Aud Tennøy og Christian Steinsland (2009): *Gir bedre veger mindre klimagassutslipp?* Transportøkonomisk institutt. Oslo: <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1027-2009/1027%202009.pdf>

Konseptvalgutredningen for E 18 Langangen–Grimstad presenterer beregninger utført av ViaNova for Statens vegvesen⁶, som viser at en firefelts E 18 vil øke vegtrafikkens klimagassutslipp i området med ca. 40 prosent, sett i forhold til om vegen ikke bygges ut til fire felt. Et kollektivalternativ vil derimot redusere utslippene med 14 prosent.

Utslippsveksten som følge av firefeltsvegen skyldes både mer trafikk og økt hastighet. Effekten av at arealbruken i kommunene kan endre seg som følge av raskere veger, er ikke inkludert i den sistnevnte studien.

Trafikksikkerhet tilsier enklere løsninger

Når vi diskuterer trafikksikkerhet, er det minst tre momenter som må tas i betraktning.



For det første: Firefeltsveier gir færre ulykker enn vanlige tofeltsveier. Men situasjonen blir en annen når vi sammenlikner med andre veier med midtrekkverk. SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk*⁷ viser at en firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t gir 59 prosent flere drepte og hardt skadde enn en trefeltsveg med fartsgrense 80 km/t (ved trafikkmengder på 10 000 kjøretøy i døgnet).

Se figuren til venstre, som viser antall hardt skadde og drepte per millioner kjøretøykilometer ved et utvalg vegtyper

og fartsgrenser når antall kjøretøy er på 10 000 i døgnet, i henholdt til tabell 18 i den omtalte rapporten fra SINTEF.

For det andre er firefeltsvegene svært kostbare. Det er betydelig rimeligere å utbedre eksisterende veger. Da kan vi sikre og utbedre en langt større del av vegnettet for samme pengesum. Det betyr at langt flere liv kan spares. Den anerkjente trafikksikkerhetsforskeren Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt sier det for øvrig slik: "Vil vi redusere antall drepte og hardt skadde ved hjelp av bedre veger, er bygging av firefelts motorveger den desidert dyreste måten å gjøre det på."⁸

Når vi i tillegg tar hensyn til at firefeltsvegene skaper ny trafikk, også på tilstøtende lokalveger, blir sluttresultatet for firefeltsvegene enda dårligere. Mer trafikk gir flere ulykker.

Firetrinnsmetodikken

Siden det ikke er gjennomført ekstern kvalitetssikring i tidlig fase (KS1) for E 16 på denne strekningen, er det ekstra viktig at konsekvensutredningen blir grundig. Utredningen må ta

⁶ ViaNova (2008): *Konseptvalgutredning E 18 Langangen–Grimstad – Vedlegg: Prissatte konsekvenser*. ViaNova Plan og Trafikk AS. Sandvika: <http://www.vegvesen.no/attachment/74227/binary/44814>

⁷ Ytrefhus, Ingvild og Kristian Sakshaug (2004): *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk*. SINTEF Bygg og miljø. Trondheim: http://sintef.net/upload/A04326_Ulykkeskostnader%20vegbredder.pdf

⁸ Elvik, Rune (2009): *Dyrt å redde liv med motorveger*. Artikkel i tidsskriftet Samferdsel, nr. 3 2009. Transportøkonomisk institutt. Oslo: <http://samferdsel.toi.no/article27645-98.html>

utgangspunkt i den såkalte firetrinnsmetodikken, slik den er beskrevet i Statens vegvesens håndbok 017. Denne metodikken peker på at nyinvesteringer og store ombygginger er "siste utveg". NiB forventer at dette planleggingsprinsippet tas på alvor, og at konsekvensutredningen inkluderer tiltak i tråd med første, andre og tredje trinn i metodikken. Det er derfor helt avgjørende at utbedringsalternativer utredes på en fullverdig måte.

Vi siterer fra Statens vegvesens håndbok 017:

"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"

Konkrete merknader for E 16 Skaret–Hønefoss

NiB mener det er avgjørende at det velges en løsning for E 16 som ikke skaper eller legger til rette for mer biltrafikk. Det er også avgjørende at vegløsningen ikke direkte eller indirekte bygger ned mer areal eller skaper nye barrierer. Det er derfor nødvendig at konsekvensutredningen omfatter et alternativ som innebærer at dagens veg rustes opp uten at kapasiteten økes eller hastigheten høynes vesentlig. Økt trafiksikkerhet kan oppnås gjennom utbedringstiltak.

Vi ønsker å understreke at det i Vegdirektoratets konsekvensanalyse av nye vegnormaler, datert 21. april 2005, slås fast at trafikkavviklingen først blir problematisk når gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn overstiger 15 000 på tofelts veg. Trafikken på dagens veg er under dette nivået, og en vekst er vanskelig å forene med miljøutfordringene. Da må det søkes løsninger som begrenser trafikken – og definitivt ikke løsninger som stimulerer til økt vekst i biltrafikken.

Opprusting av dagens veg til en to- og trefeltsveg med midtrekkverk er en god løsning. Dette vil kreve breddeutvidelser de fleste steder. Vegen bør utrustes med midtrekkverk som er enkelt å passere for dyr, slik at vegens barriereeffekt ikke øker. Det er også viktig at det legges bedre til rette for gående og syklist langs hele strekningen. Dette gjelder spesielt fra Nes-tunnelen og sørøstover.

Uansett vegløsning er det viktig at vegens fartsgrense ikke settes høyere enn 80 km/t. Moderat fartsgrense gir lavere drivstofforbruk og gjør det lettere å tilpasse vegen i landskapet, sett i forhold til f.eks. 90 eller 100 km/t. Det gir også mindre lokal luftforurensing og lavere støybelastning, og det er også gunstig for trafiksikkerheten. I tillegg vil vegens trafikkskapende effekt dempes, og bussene får bedre konkurransekraft overfor privatbil. Moderat fartsgrense bør kombineres med rundkjøringer som kryssløsning, som er en langt mindre arealkrevende og langt rimeligere løsning enn toplanskryss. Eventuelle korte, lokale omlegginger kan vurderes der særlige hensyn tilsier det, under forutsetning av at det velges enkle løsninger som kan tilpasses landskapet og naturverdiene.

Med vennlig hilsen

Naturvernforbundet i Buskerud

Harald Baardseth, styreleder/saksbehandler – tlf 416 09 846

Holger Schlaupitz, saksbehandler – tlf 23 10 96 21

Kopi: Miljøverndepartementet: postmottak@md.dep.no