

19. juni 2007

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

KS1 KOLOMOEN–LILLEHAMMER OG LILLEHAMMER–OTTA

Etter forespørsel fra Hilde Birgitte Bye i Statens vegvesen Region øst vil Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom i dette dokumentet presentere sitt miljø- og klimakonsept for transportløsning i korridoren fra Kolomoen til Otta, som bidrag til arbeidet med KS1 på strekningene Kolomoen–Lillehammer og Lillehammer–Otta. Konseptet bygger videre på våre innspill under KS1-seminaret på Honne 24.–25. mai. Vi tar også utgangspunkt i informasjon som framkommer i konseptvalgutredningen for strekningen Lillehammer–Otta samt brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen om sistnevnte, som bl.a. peker på at det er viktig å belyse utbygging av jernbanen i området og få til større korridoriltinæring i vurderingene. Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil derfor i dette innspillet betrakte korridoren Kolomoen–Otta i en større sammenheng og vurdere tiltak på både veg og bane samt andre virkemidler som påvirker transportomfang og transportmiddelfordeling.

Om KS1 og viktige mål

Det gjelder å planlegge langsiktig. Infrastrukturen har virkninger i mange tiår, kanskje hundreår. Den har lang levetid og påvirker bl.a. arealpolitikk og bosettingsstruktur, som igjen har langsiktige konsekvenser. Infrastrukturpolitikken må ta inn over seg klimautfordringene. Det er nødvendig at de store linjene i infrastrukturpolitikken blir gjenstand for grundige følsomhetsanalyser. Hvordan vil etterspørselen etter infrastrukturkapasitet endre seg dersom prisen på utslipp av CO₂ øker betydelig. Slike spørsmål trenger vi svar på i det videre transportplanarbeidet. Ellers risikerer vi store feilinvesteringer, som kan koste dyrt og i tillegg bidra til gal samfunnsutvikling. Når investeringene først er gjort, blir det enda vanskeligere å endre kursen.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom mener det er et stort framskritt at KS1 er innført i transportsektoren. Gjennom KS1 skal grunnleggende og viktige spørsmål stilles: Hvilke behov har samfunnet, og hvordan skal disse dekkes? Det er viktig at det velges løsninger som bygger opp under globale og nasjonale miljø- og samfunns mål, og at slike mål veier tyngre enn f.eks. vegnormaler som er fastsatt av Statens vegvesen. Viktige samfunns mål som transportpolitikken må bidra til å oppfylle:

- Målet om at klodens gjennomsnittstemperatur ikke skal øke med mer enn 2°C (definert i [St.prp. nr. 1 \(2006–2007\)](#) for Miljøverndepartementet).
- Norges forpliktelser i henhold til [Göteborg-protokollen](#).
- Mål for forbedret luftkvalitet (definert i [St.meld. nr. 21 \(2004–2005\) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand](#)).

- Nasjonalt støymål om minst 25 prosent redusert støynivå innen 2010 i forhold til 1999-nivå må innfris (definert i St.meld. nr. 21 (2004–2005) *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand*).
- Målet om at Norge skal stoppe tapet av det biologiske mangfoldet innen 2010 (definert i St.meld. nr. 21 (2004–2005) *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand*).
- Landbruks- og matdepartementets mål fra 2004 om at nedbygging av dyrka og dyrkbar mark skal halveres innen 2010, må innfris.

Vi har som utgangspunkt at samferdselspolitikken aktivt skal brukes for å dempe etterspørselen etter transport; investeringer i vegnettet må ikke stimulere til eller legge til rette for mer trafikk. Infrastrukturen må beslaglegge minst mulig areal, og det er viktig å skåne verdifulle naturområder og kulturlandskap samt matjord. Det må være en menneskerett å kunne bevege seg til fots eller på sykkel, uten å måtte frykte for egen eller sine barns sikkerhet.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom tar sterk avstand fra at planlegging av veger skal ta utgangspunkt i en generell trafikkvekst, f.eks. 40 prosent vekst fram til 2040, som skissert i Statens vegvesens stamvegutredninger. Når vekstprognoser brukes, bygges det veger med større kapasitet enn det (i starten) er behov for. Det fører ikke bare til sløsing med penger, areal og natur. Økt vegkapasitet gir rom for – og kan også bidra til – at vekstprofetiene blir selvoppfylt. Dette strider mot øvrige gode intensjoner om å planlegge etter "firetrinnsprinsippet", dvs. at problemer først må analyseres med tanke på transportvolumreduksjon og overgang til andre transportmidler, før en ser om en kan utnytte eksisterende infrastruktur bedre. Dersom heller ikke dette er mulig, må en se på begrensede ombyggingstiltak, før en eventuelt vurderer større ombygginger eller utbygging i ny trasé.

Ulike behov og ulike virkemidler

Trafikken i og gjennom Hedmark og Oppland består av både lokal trafikk, regional trafikk og gjennomgangstrafikk. Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil kort slå fast at det må brukes ulike virkemidler for å redusere miljø- og klimakonsekvensene fra transport:

- For lokale arbeidsreiser vil tilrettelegging for bruk av sykkel og kollektivtransport kombinert med en trafikkbegrensende arealpolitikk og restriktive tiltak som parkeringsrestriksjoner og vegprising være viktig.
- For regionale reiser, f.eks. pendling og arbeidsreiser mellom byene, må jernbanen utvikles til å bli et godt tilbud, kombinert med en arealpolitikk som bygger opp om knutepunkt/sentrumstasjoner, samt øvrige restriktive virkemidler.
- For godstransport på mellomlange og lange avstander må jernbanen gjøres attraktiv, bl.a. gjennom økt kapasitet, gode terminalløsninger og redusert framføringstid, kombinert med et avgiftssystem som gjør det dyrere å belaste miljøet.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom mener at en KS1 for strekningene Kolomoen–Lillehammer og Lillehammer–Otta må ses i sammenheng med planene om en høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim, og at det må vurderes løsninger for denne som kan bygge opp under en miljø- og klimavennlig transportløsning i korridoren fra Kolomoen til Otta.

Krav i konseptvalgutredningen for E 6 Lillehammer–Otta

I kapittel 4.6 i konseptvalgutredningen oppsummeres prosjektets krav. Vi mener det er svært uheldig at det ikke er definert noe krav om å begrense utslipp av klimagasser eller hindre inngrep i naturområder. Det er uakseptabelt.

Klimagassutslippene fra transportsektoren må reduseres. Dette er et uttalt nasjonalt mål som det må tas hensyn til i planleggingsarbeidet. Vi finner det også oppsiktsvekkende at følgende krav kategoriseres som "Mindre viktig krav":

- Dyrket mark beslaglegges i liten grad til vegformål
- Miljøkrav innen luft- og støvforurensing følges

Forslag til vegløsninger i korridoren Kolomoen–Otta

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom tar avstand fra forslag om å etablere firefeltsveg på E 6 på strekningen Kolomoen–Lillehammer–Tingberg. En slik vegløsning vil beslaglegge mye areal og vil – som beskrevet i vedlegg 1 – legge til rette for og bidra til trafikkvekst. Også omfattende utbygging av ny E 6 Gudbrandsdalen i ny trasé (Frya–Bredevangen) vil beslaglegge mye areal og gjennom redusert reisetid stimulere til trafikkvekst. Så høy fartsgrense som 100 km/t, som antydes i konseptvalgutredningen, vil også være uheldig med tanke på drivstofforbruk. En bil som kjører i 100 km/t, bruker omtrent 15 prosent mer drivstoff per kilometer enn en bil som kjører i 80 km/t. Øvre fartsgrense på veger uten midtrekkverk bør være 70 km/t. Veger med midtrekkverk bør ikke ha fartsgrense høyere enn 80 km/t, noe som vil være bra for både miljø og trafikksikkerhet (se også vedlegg 2).

Strekningen Kolomoen–Lillehammer

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom mener at E 6 på strekningen Kolomoen–Lillehammer må utvikles til en to- og delvis trefelts veg med midtrekkverk. Dette vil gi en stor trafikksikkerhetseffekt, samtidig som det ikke vil legge til rette for vesentlig mer trafikk. En slik veg vil også beslaglegge mindre areal, og forbikjøringsfelt kan søkes lagt til strekninger der en breddeutvidelse har forholdsvis små negative konsekvenser. Dermed kan bl.a. Åkersvika skånes for nye inngrep. Det blir også unødvendig å anlegge ny bru over Mjøsa, noe som burde gi betydelige kostnadsinnsparinger sett i forhold til en løsning med firefeltsveg. Dagens E 6 på strekningen Kolomoen–Lillehammer bør ha gode forutsetninger til å få midtrekkverk da den holder en bredde på 10 meter og er uten direkte avkjøringer. Basert på erfaringer og kostnadsanslag for planlagte midtrekkverk vil vi anslå at det koster ca. 10 mill. kroner per kilometer å utvide dagens E 6 til en to- og delvis trefelts veg med midtrekkverk (bredde 12–15 meter) på strekningen fra Kolomoen til Lillehammer, totalt ca. 750 mill. kroner.

Strekningen Lillehammer–Otta

Vi mener at også strekningen Lillehammer–Otta bør få midtrekkverk med nødvendige forbikjøringsmuligheter (bredde 10–15 meter), i hovedsak gjennom utbedring av eksisterende veg, basert på erfaringer fra den allerede etablerte "nullvisjonsstrekningen" i Øyer. På strekningen fra Lillehammer til like sør for Ringebu har dagens E 6 – med noen unntak – en bredde på 10 meter, men har direkte avkjøringer på deler av strekningen. Nord for Ringebu er vegen smalere, og den har direkte avkjøringer. Flest mulig direkte avkjøringer bør elimineres gjennom etablering av kombinert lokalveg og gang- og sykkelveg med lav fartsgrense (f.eks. 40 km/t) der dette mangler. Ellers må E 6 breddeutvides der det er nødvendig. Vi anslår de totale kostnadene for strekningen Lillehammer–Tingberg til å bli på 150 mill. kroner, mens strekningene Tretten–Ringebu og Ringebu–Otta bør kunne utbedres for i størrelsesorden hhv. 500 og 1350 mill. kroner.

Det er liten tvil om at flere av tettstedene i Gudbrandsdalen opplever betydelige ulemper av gjennomgangstrafikken. Dette må tas på alvor. Nøyaktig hvilke tiltak som bør gjennomføres hvor, må vurderes nærmere, men vi foreslår at det settes av en pott på anslagsvis 500 mill. kroner til tettstedstiltak, f.eks. etablering av såkalte miljøgater (med bl.a. redusert fart), støydemping, utløsning av støyuksatte eiendommer og eventuelt også nye omkjøringsveger der det er påtrengende.

Strakstiltak

Som strakstiltak for å redusere ulykkene og miljøbelastningen bør fartsgrensene settes ned, i hvert fall på ulykkesutsatte strekninger. I tillegg må det bli mer fartsovervåking. Der det er mulig, bør det etableres bredt midtfelt.

Forslag til jernbaneutbygging i korridoren Gardermoen–Otta

Strekningen Gardermoen–Lillehammer

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom mener det vil være riktig å bygge ut jernbanen i korridoren Gardermoen–Lillehammer til et moderne dobbeltspor for høye hastigheter, som kan bli et attraktivt transportalternativ som vil redusere behovet for ny veg. Sett i et klimaperspektiv er det viktig at nye dobbeltspor i IC-trianglet bidrar til redusert reisetid for fjerntog mellom landsdelene, slik at jernbanen kan konkurrere bedre med fly.

Jernbaneinfrastruktur har lang levetid, og jernbanebygging krever store investeringer. For at nye dobbeltspor i IC-trianglet skal kunne få høy utnyttelse og dermed god samfunns- og miljøøkonomi, må de bygges med tanke på at de kan bli en integrert del av eventuelle høyhastighetsbaner mellom landsdelene. Det vil være ille om delstrekninger som bygges nå, ikke tilfredsstiller framtidige krav, slik at de må bygges på nytt. Det vil sannsynligvis bli for kostbart og gi for store arealinngrep og eventuelle barriereeffekter. I så fall vil jernbanen kunne bli nødt til å leve med nye flaskehalsar som reduserer dens konkurransekraft

Vi minner om at det er jevn, høy fart som er viktig for å oppnå konkurransedyktig gjennomsnittshastighet for tog. Delstrekninger med høy topphastighet ispedd delstrekninger med redusert fart slår negativt ut for både gjennomsnittshastighet, driftsøkonomi og energiforbruk. Dette må tas i betraktning når nye jernbaner planlegges. Det er uheldig at dobbeltsporet fra Eidsvoll mot Hamar etter gjeldende utbyggingsplaner vil bindes opp til en trasé gjennom Eidsvoll stasjon som – uten større ombygginger og utfyllinger – neppe vil tillate høyere hastigheter enn 130 km/t (muligens noe mer for kregende togmateriell).¹ Også i en situasjon uten høyhastighetstrafikk mot Trondheim vil det neppe være ønskelig at alle tog stopper på Eidsvoll.

Arbeidet med KS1 for strekningene Kolomoen–Lillehammer og Lillehammer–Otta må ses i sammenheng med Jernbaneverkets KS1 for nytt dobbeltspor Eidsvoll–Hamar. I dette arbeidet vurderes det bl.a. et jernbanealternativ som kan inngå som en del av et framtidig høyhastighetsnett (Venjar–Stange). Et slikt alternativ vil i tillegg bidra til

¹ Togsett NSB bruker i langdistanse- og delvis regiontrafikk, trenger ca. 12 km på å akselerere fra 130 til 210 km/t på en strekning uten stigning. Det forteller oss at korte strekninger med hastighetsreduksjon kan få betydelig innvirkninger på gjennomsnittsfarten. De gjeldende planene for dobbeltspor fra Eidsvoll og nordover forutsetter i tillegg at persontrafikken fortsatt vil måtte gå på den bratte delstrekningen sør for Eidsvoll med stigning på opptil 27 promille. Skal farten økes i stigning, kreves det betydelig lengre akselerasjonsdistanser enn på strekninger uten stigning.

at jernbanen flyttes vekk fra Mjøsas strandsone på hele strekningen fra Minnesund til Tangen, i tillegg til at en unngår kryssing av Vorma på et sårbart område.

Også for strekningen videre fra Hamar til Lillehammer er det viktig at det nye dobbeltsporet bygges slik at farten kan holdes på et jevnt, høyt nivå. Bortsett fra gjennom Hamar og Lillehammer, der stort sett alle persontog vil stoppe, bør utgangspunktet være at banen må kunne trafikkeres i 200–250 km/t.

Utbyggingsprinsipp som gir rask framdrift og samtidig kan minimere naturinngrep

Erfaringer viser at utbygging av ny jernbane nær eksisterende spor er komplisert og kostbart. Nytt dobbeltspor Sandnes–Stavanger er planlagt bygd ut med et halvt år uten togtrafikk på strekningen, i tillegg til mange korte stenginger. Slike forstyrrelser kan gi betydelige negative effekter i form av redusert kollektivandel, også etter at ny bane er ferdig. Dersom nye delstrekninger planlegges og bygges uavhengig av eksisterende spor, er det mulig å ta større hensyn til verdifulle områder, samtidig som det kan bli mindre forstyrrelser av togtrafikken. Dette må veies opp mot eventuelle ulemper i form av f.eks. nye barrierer.

For å få lagt nye delstrekninger uavhengig av eksisterende spor er det viktig med sammenhengende utbygging over lengre delstrekninger, noe som krever forutsigbare bevilgninger over flere år. En slik utbyggingsstrategi åpner også for mer rasjonell anleggsvirksomhet, dvs. lavere utbyggingskostnader, i tillegg til at prosjektet kan bli tidligere ferdig, noe som kan gi større positiv nytteeffekt. Alt dette tilsier at det bør etableres nye finansieringsløsninger for jernbaneutbygging, f.eks. flerårige statlige bevilgninger eller statslån.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom mener at jernbanen på strekningen Gardermoen–Lillehammer må bygges ut sammenhengende, etter en helhetlig plan, med forutsigbare statlige bevilgninger. I tillegg bør det brukes bompengemidler fra E 6 som frigjøres siden vi ønsker rimeligere vegutbygging enn hva som ligger inne i Statens vegvesens strategi.

Strekningen Lillehammer–Otta(–Trondheim/Åndalsnes)

Utvikling av jernbanen på strekningen Lillehammer–Otta må ses i sammenheng med arbeidet med høyhastighetsutredningen. Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil ikke forskuttere noen konklusjoner i forbindelse med denne utredningen, men vil peke på at det vil være riktig å også vurdere et alternativ for ny bane mellom Østlandet og Trøndelag via Gudbrandsdalen med forbindelse til Raumabanen. Det vil gi bedre samfunnsnytte av nytt dobbeltspor mellom Hamar og Lillehammer, i tillegg til at en slik løsning åpner for et bedre togtilbud for både personer og gods til/fra Møre og Romsdal (via Dombås) samt Nordfjord (via Otta), som i dag genererer betydelige trafikkmengder på veg i og lufta. Det er viktig å huske på at betydelig redusert kjøretid vil gjøre toget til et aktuelt transportalternativ for mennesker og gods i et langt større "nedslagsfelt" enn hva som er tilfellet i dag.

Vi mener at det er faglige argumenter som tilsier at det er bedre med ett nytt dobbeltspor (f.eks. gjennom Gudbrandsdalen) enn å bygge en ny høyhastighetsbane som enkeltspor (f.eks. gjennom Østerdalen) og i tillegg opprettholde Dovrebanen som enkeltspor gjennom Gudbrandsdalen. Jernbanetrafikk på enkeltspor er komplisert og gir mange begrensninger.

På lang sikt kan det bli aktuelt med ny jernbaneinfrastruktur også vest for Mjøsa, eventuelt med kobling mot Dovrebanen ved Moelv/Lillehammer. En slik bane vil

kunne gi større samfunnsnytte dersom en eventuell høyhastighetsbane Oslo–Trondheim legges via Lillehammer.

Ny jernbane mellom landsdelene må ha som formål å redusere flytrafikken slik samferdselsektorens miljø- og klimabelastning reduseres, noe som også vil redusere behovet for kostbare flyplassutvidelser. Men Naturvernforbundet og Natur og Ungdom legger også vekt på at utbygging av jernbanen må bidra til økt kapasitet og redusert framføringstid for godstog. Trafikkgrunnlaget for nybygging av jernbanen i Norge er forholdsvis lite dersom vi sammenlikner med andre land. For å få tilstrekkelig trafikkgrunnlag og lønnsomhet i nye baneprosjekter er det derfor viktig at banene bygges også for å kunne trafikkeres av godstog. Dette betinger bygging av forbikjøringsspor som gjør at raske persontog kan kjøre forbi godstog med lavere hastighet.²

Et nytt dobbeltspor gjennom Gudbrandsdalen for hastigheter på ca. 250 km/t, kombinert med forbikjøringsspor for godstrafikk vil bli en kapasitetssterk infrastruktur som kan bidra til vesentlig reduksjon i flytrafikken mellom Østlandet og Midt-Norge samt svelge unna betydelige mengder tungtrafikk, bl.a. gods mellom Østlandet og Møre og Romsdal, som i stor grad går på E 6 gjennom Gudbrandsdalen. I den sammenhengen vil også mindre utbedringer samt elektrifisering av Raumabanen kunne bli aktuelt.

Stadig flere godstog gjør at det blir behov for større kapasitet på strekningen Lillehammer–Trondheim, der det neppe vil bli etablert sammenhengende dobbeltspor med det første. Økt klimafokus kan styrke jernbanen i langdistansetrafikken og bidra til flere persontog mellom Østlandet og Vestlandet, også før det eventuelt blir bygd nye baner mellom landsdelene. Jernbaneverket bør derfor vurdere om det kan være aktuelt å bygge noen nye, lengre kryssingsparseller nord for Lillehammer sett i et mellomlangt tidsperspektiv, primært for å øke kapasiteten for godstog, men også for å gi kortere kjøretid for persontog. Disse parsellene må bygges slik at de på sikt kan inngå i en eventuell ny eller betydelig modernisert bane. Kryssingsparsellene kan bygges enten som dobbeltsporparseller eller som nye linjeinnskorting i tillegg til dagens bane. Aktuelle steder kan være sør for Tretten, forbi Kvam (under Teigkampen), ved Engan og vest for Ulsberg.

Godsterminaler

Utover utbygging av banenettet, som er omtalt i teksten over, er det nødvendig med gode terminalløsninger for å få mer gods på jernbane. Transportkorridoren fra Kolomoen til Otta betjenes i dag bare av tømmer- og flistog til/fra Sørli-terminalen i Stange, Hove-terminalen på Lillehammer samt Otta stasjon. Øvrig godstransport på bane i korridoren er transittrafikk.

En ny godsterminal på Otta vil åpne muligheter for mer gods på bane, både over mellomlange avstander som mellom Nord-Gudbrandsdalen og hovedstadsområdet, men også for transittgods som går mellom Vestlandet og hhv. Østlandet og Trøndelag via riksveg 13. Vi ser heller ikke bort fra at jernbanen i framtida kan bli en aktuell transportform også for godstransporter til/fra Mjøs-regionen (utover tømmer og flis). Jernbaneverket og kommunene i regionen bør ha i bakhodet at det kan bli behov for en mindre terminal for slike transportere.

² Et høyhastighetsdobbeltspor som trafikkeres med persontog hver halvtime hver retning, vil ha kapasitet til to godstog per retning per time, dersom det bygges forbikjøringsspor ved omtrent hver 7. mil (forutsatt at høyhastighetstog kjører i 200 km/t i gjennomsnitt og godstog i 90 km/t i gjennomsnitt).

Strakstiltak

Som strakstiltak for å få mer gods fra veg til bane må det søkes etter enkle løsninger som kan øke kapasiteten for godstog, som flere og lengre kryssingsspor.

Kollektivtransporttilbudet

Ny jernbaneinfrastruktur åpner helt nye muligheter for kollektivtilbudet. Jernbanen bør bli grunnstammen, supplert med lokalbusser rundt byene/tettstedene og busser som betjener mindre steder mellom disse.

Det er nærliggende å tenke at bystasjonene på strekningen Gardermoen–Lillehammer vil få avganger minst hver halvtime hver retning, eventuelt supplert med fjerntog mellom landsdelene. Bli det bygd et høyhastighetsdobbeltspor videre fra Lillehammer til Otta og Trondheim, anser vi det som sannsynlig at det blir tog Oslo–Trondheim hver time hver retning med stopp på Otta, som hovedknutepunkt for nordre del av Gudbrandsdalen. I tillegg kommer egne tog Oslo–Åndalsnes, f.eks. hver annen time hver retning. Tettstedene i Gudbrandsdalen bør ellers betjenes av buss f.eks. Lillehammer–Otta hver time, i korrespondanse med toget.

Lykkes det i å få til et mer kompakt og kollektivvennlig utbyggingsmønster i Mjøs-regionen, kan det bli mulig å realisere et nytt busstilbud med hyppige avganger mellom byene/tettstedene.

Arealpolitikk og transporttiltak i og rundt byer og tettsteder

Arealpolitikken er et viktig virkemiddel for å redusere miljø- og klimabelastningen fra transport. Denne politikken styres i stor grad av kommunene, men Statens vegvesen og Jernbaneverket har innsigelsesrett og dermed en mulighet til å påvirke arealplaner og utbyggingsaker. Siden det i vårt forslag til miljø- og klimakonsept for korridoren Kolomoen–Otta ligger inne betydelig med statlige midler til jernbanebygging, ber vi om at må stilles strenge krav til kommunene om at de må føre en streng arealpolitikk som bygger opp under eksisterende knutepunkt og bysentre/tettsteder, som betingelse for statlige bevilgninger. Vi mener at det også må stilles krav om at kommunene øker bruken av restriktive virkemidler mot biltrafikken, bl.a. parkeringsrestriksjoner og eventuelt vegprising. Dette må bakes inn i virk

Gange og sykling er det mest miljøvennlige transportformene, med flere positive tilleggseffekter. Mange bilturer foregår over korte distanser, der sykling kunne vært et effektivt alternativ som krever langt mindre vegkapasitet. I og rundt byene og de største tettstedene må det gjøres en ekstra innsats for å legge til rette for sykling, bl.a. etablering av sammenhengende sykkelveger/-felt der dette mangler.

I de mest folkerike områdene i transportkorridoren Kolomoen–Otta kan et bedre busstilbud bidra til å avlaste vegnettet, først og fremst mellom byene/tettstedene. Det er viktig at arealpolitikken bygger opp under dette. Bedre kollektivtransport kan finansieres f.eks. gjennom midler fra vegprising.

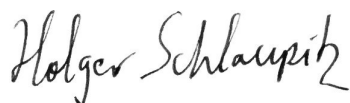
Oppsummering

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom sitt miljø- og klimakonsept for transportløsning i korridoren fra Kolomoen til Otta kan kort oppsummeres slik:

- E 6 utvikles til å bli en to- og delvis trefelts veg med midtrekkverk på strekningen Kolomoen–Otta i dagens trasé. Det etableres sammenhengene lokalveg og gode forhold for fotgjengere og syklister der dette mangler.

- Det legges inn betydelige tiltak for å dempe de negative konsekvensene av trafikken gjennom tettstedene i Gudbrandsdalen.
- Jernbanen bygges ut til dobbeltspor som kan trafikkeres i høye hastigheter på strekningen Gardermoen–Lillehammer. De største stasjonene vil få togavganger hver retning minst 2–3 ganger i timen, noe som gir et solid kollektivtilbud som grunnlag for bærekraftig by- og tettstedsutvikling i innlandet.
- På strekningen Lillehammer–Otta bør det langsiktige målet være å få etablert et moderne dobbeltspor for fartsnivåer på ca. 250 km/t. Kombinert med forbikjøringsspor for godstrafikk vil dette bli en kapasitetssterk infrastruktur som kan bidra til vesentlig reduksjon i flytrafikken mellom Østlandet og Midt-Norge samt svelge unna betydelige mengder tungtrafikk, bl.a. gods mellom Østlandet og Møre og Romsdal, som i stor grad går på E 6 gjennom Gudbrandsdalen.
- På mellomlang sikt bør det bygges noen nye delparseller på jernbanen mellom Lillehammer og Otta som øker kapasiteten og korter inn kjøretida, og som også passer inn i en eventuell framtidig ny bane.
- Midler fra bompenger fra E 6 bør, sammen med forutsigbare statlige bevilgninger, brukes til forsert utbygging av jernbanen på strekningen Gardermoen–Lillehammer.
- Betydelige statlige bevilgninger til jernbanen gjør det mulig for nasjonale myndigheter å stille strenge krav til kommunene. En betingelse for jernbanesatsing må være at kommunene fører en streng arealpolitikk som bygger opp under eksisterende knutepunkt og bysentre/tettsteder. Nasjonale myndigheter må også stille krav om at kommunene øker bruken av restriktive virkemidler mot biltrafikken, bl.a. parkeringsrestriksjoner og eventuelt vegprising.
- I og rundt byene og de største tettstedene må det gjøres en ekstra innsats for å legge til rette for sykling, bl.a. etablering av sammenhengende sykkelveger/-felt der dette mangler. En kollektivvennlig arealpolitikk vil kunne legge grunnlag for et konkurransedyktig busstilbud mellom byene/tettstedene, som kan finansieres gjennom midler fra f.eks. vegprising.
- Viktige strakstiltak for å redusere ulykkestallet på vegene er lavere fart, bl.a. gjennom økt fartsovervåking. For jernbanen må det søkes etter enkle løsninger som kan øke kapasiteten for godstog, som flere og lengre kryssingsspor.

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
fagrådgiver i
Norges Naturvernforbund

Thomas Nygreen (sign.)
sentralstyremedlem i
Natur og Ungdom

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Brev til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité om [miljømessige konsekvenser av bedre veger](#)
- Vedlegg 2: Faktaarket [Trafikksikkerhet og miljø går hånd i hånd](#)

Mer om Norges Naturvernforbunds arbeid med E 6 ligger på www.naturvern.no/e6