

14. mars 2013

Hole kommune
postmottak@hole.kommune.no

Ringerike kommune
postmottak@ringerike.kommune.no

HØRINGSUTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutREDNING FOR E 16 SKARET-HØNEFOSS

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom viser til høring av kommunedelplan med konsekvensutredning for E 16 Skaret-Hønefoss og avgir herved en felles uttalelse. Etter en presentasjon av hovedbudskapet omtaler vi enkelttema mer detaljert.

Hovedbudskap

- Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil uttrykke stor bekymring for både klimakonsekvensene og for konsekvensene for naturmiljø og matjord av et eventuelt stort vegprosjekt gjennom det verdifulle landskapet i Hole og Ringerike.
- Vi registrerer at Statens vegvesen og kommunene anbefaler å gå videre med de traséløsningene for E 16 Skaret-Hønefoss som gir størst vekst i klimagassutslipp og har størst negative konsekvenser for naturmiljøet. I tillegg vil alle alternativer beslaglegge matjordressurser, der Statens vegvesens anbefalte alternativ vil kreve vesentlig mer enn tunnelvariantene.
- Vi kan ikke akseptere forutsetningene om trafikkvekst, dels fordi E 16 fører inn i Oslo-regionen, som omfattes av Stortingets vedtatte mål om at personbiltrafikken ikke skal vokse. Vi kan heller ikke se at det er gjennomført utredninger i tråd med vegnormalenes firetrinnsmetodikk. Denne krever at det må utredes tiltak som begrenser transportomfanget og påvirker transportmiddelvalg, det må utredes mindre utbedringstiltak m.m. – før det er aktuelt å planlegge for nyinvesteringer og store ombygginger.
- Naturvernforbundet og Natur og Ungdom ber om at E 16 på hele strekningen Skaret-Hønefoss rustes opp til en to- og delvis trefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 70–80 km/t. Mellom Skaret og Rørvik er det nylig etablert flere midtrekkverk, som er en god start på dette arbeidet.

Planlegging etter firetrinnsmetoden

Vi siterer fra Statens vegvesens håndbok 017 (som inngår i vegnormalene):

"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"

Vi kan ikke se at kommunedelplanen og konsekvensutredningen presenterer alternativer på trinn 1, 2 og 3 i henhold til firetrinnsmetodikken. Dersom dette er riktig, vil ikke utredningene være et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.

Trafikkonsekvenser og regionale virkninger

Et bredt flertall på Stortinget vedtok i juni 2012 målet om at "veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange". Utover dette har gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) som mål at klimagassutslippene fra transportsektoren skal reduseres med 2,5–4,0 mill. tonn årlig i 2020.

E 16 Skaret–Hønefoss er en del av E 16 mellom Oslo-regionen og Ringerike. Ny veg på strekningen vil med andre ord påvirke trafikken i Oslo-regionen, som omfattes av Stortingets mål om at personbilbruken ikke skal vokse. Dette må gi klare føringer for utvikling av E 16, og da kreves restriktive grep, ikke planer som bidrar til å øke trafikken. Også NTP-målet om utslippsreduksjoner i transportsektoren må være styrende for hvilke løsninger som velges for E 16 Skaret–Hønefoss.

Vi vil sitere følgende fra konsekvensutredningen:

Side 9-1: "Trafikkberegningene tilsier at ny E16 Skaret–Hønefoss vil medføre økt biltrafikk. Dette kan hevdes å ikke være i tråd med de rikspolitiske retningslinjenes krav om miljøvennlig transport, og prosjektet tilfredsstiller ikke retningslinjenes målsetning om at man skal planlegge slik at transportbehovet begrenses."

Side 9-2: "De rikspolitiske retningslinjene gir også føringer for at man skal legge til rette for kollektive transportformer der befolkningstettheten gir grunnlag for det. Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, peker retningslinjene på at andre alternativer enn økt vegkapasitet skal vurderes på lik linje med vegutbygging, for eksempel regulering av trafikk og forbedring av kollektivsystemet. [...] Alle alternativ vil imidlertid bidra til at konkurranseforholdet mellom buss og bil forskyves i bilens favør. Årsaken til dette er at forbedringene i fremkommelighet blir mye større for bil enn for buss."

Side 6-38 sier følgende om endring av utslipp av klimagasser og nitrogenoksider (NO_x) per år i åpningsåret:

| | CO ₂ -ekvivalenter (tonn) | NO _x (tonn) |
|----------------|--------------------------------------|------------------------|
| Grønn korridor | + 14 000 | + ca. 14 |
| Blå korridor | + 11 000–13 000 | + ca. 12–13 |
| Rød korridor | + ca. 11 000 | + ca. 11 |
| Gul korridor | + ca. 8 000 | + ca. 7 |
| Rosa korridor | + ca. 4 000 | + ca. 4 |

Trafikkberegningene viser, i henhold til kart på side 4-34, at trafikken over Kroksund (sum ny og gammel bru) målt i antall kjøretøy vil øke med 11 prosent for alternativ A1a og 15 prosent for alternativ A1b i 2043, sett i forhold til referansealternativet. Dette er trafikkveksten som oppstår som en direkte følge av ny veg.

Det er verd å understreke at Statens vegvesens modellapparat som brukes for å beregne trafikkvirkningene, ikke fanger opp konsekvenser av mulige endringer i arealbruken som følge av et tiltak. Det er derfor sannsynlig at trafikkvirkningene av redusert reisetid som følger av ny veg, er betydelig undervurdert. Dette burde vært påpekt i kapittel 9.1.

Arealkonsekvensene oppstår gjerne på litt lengre sikt, ettersom lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser påvirkes av reduksjoner i reisetida med bil. En britisk studie presenterer en gjennomsnittlig elastisitet for trafikkvolum i forhold til reisetid på rundt

-0,5 på kort sikt og opptil -1,0 på lengre sikt.¹ En nederlandsk rapport viser elastisiteter for bilkjøring i forhold til kjøretid på -0,35 på kort sikt og -1,34 på lang sikt.² Langtidseffektene er med andre ord vesentlig større enn korttidseffektene, der arealbruksendinger antakelig har mye å si.

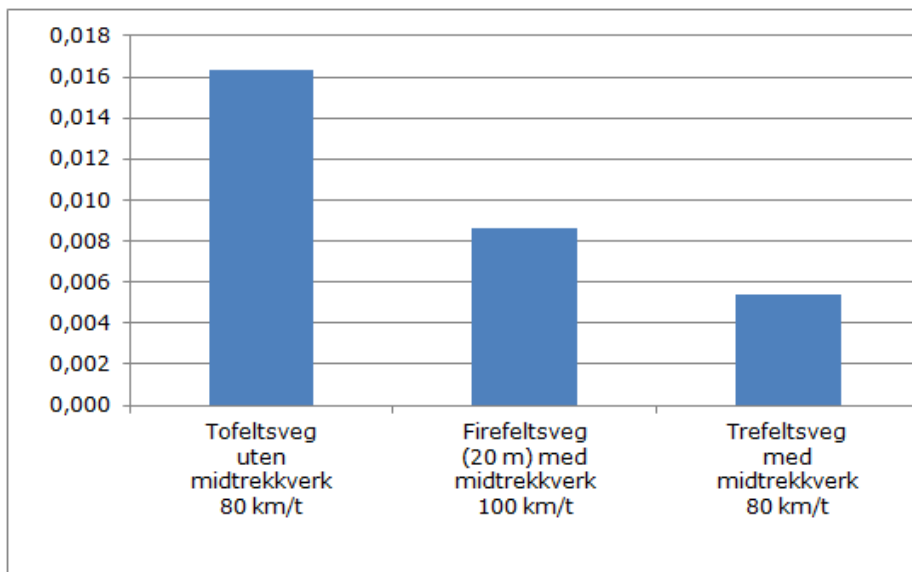
Vegløsninger: Dimensjonering, trafiksikkerhet m.m.

Vegdirektoratets konsekvensanalyse i forkant av forrige revisjon av håndbok 017 *Veg- og gateutforming* oppgir en trafikkmengde på 15 000 kjøretøy i døgnet som grense for når en tofeltsveg får kapasitetsproblemer.³ Dette må tas i betraktning når det skal velges vegløsning for E 16 som ivaretar både klima- og naturhensyn.

På side 4-15 i konsekvensutredningen for E 16 Skaret–Hønefoss kan vi lese følgende: "Fredag ettermiddag er det spesielt mye trafikk nordover, og gjennomsnittshastigheten faller til rundt 70 km/t i time 16, 17, 18 og 19." Vi kan ikke se at en gjennomsnittshastighet på 70 km/t er spesielt lav, når det dreier seg om noen få timer i uka.

Statens vegvesen fraråder vegløsninger i rosa korridor, i hovedsak pga. bruken av rundkjøringer samt at det forventes et fartsnivå som er høyere enn fartsgrensa. Vi finner det underlig at rundkjøringer anses som en sikkerhetsrisiko, all den tid den anerkjente trafiksikkerhetshåndboka fra Transportøkonomisk institutt skriver følgende i kapittel 3.9.2: "Rundkjøringer har lavest ulykkesrisiko og skadekostnader av ulike krysstyper."⁴

Når det gjelder sammenhengen mellom vegstandard og trafikkulykker, vil vi også henvise til SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk* fra 2004.



Figuren over viser antall hardt skadde og drepte per million kjøretøykilometer for ulike vegtyper ved trafikkmengder på 10 000 kjøretøy i døgnet, med tall tatt fra den

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

² 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

³ Jamfør notatet "Ny håndbok 017 – konsekvensanalyse" av Tor J. Smedby i Vegdirektoratet, datert 21. april 2005. I notatet kan vi også lese at "Midtrekkverket er avgjørende for sikkerheten, det er liten eller ingen forskjell mellom 1+1, 1+2 og 2+2 løsning".

⁴ Se: <http://tsh.toi.no/index.html?21291#21291260>

rapporten. Vi ser tydelig at midtrekkverk er viktig, men også at en firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t faktisk gir nesten 60 prosent flere drepte og hardt skadde enn en trefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t.

Konsekvenser for naturverdier

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil minne om Norges forpliktelser i henhold til Ramsar-konvensjonen samt konvensjonen om biologisk mangfold. Vi vil peke på at norske myndigheter alt i 1996 ga våtmarkssystemet i Nordre Tyrifjorden-området vern i henhold til Ramsar-konvensjonen. Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem inkluderer de sørlige deler av elvene Sogna, Begna og Randselva (inkl. Hovsenga), Væleren, Storelva med tilhørende meandere (kroksjøer), Steinsfjorden og Kroksund ved Sundvollen (mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden). Konsekvensutredningens resultater må ses i lys av dette. For naturmiljø konkluderer den slik for de fire alternativene som det foreligger utkast til kommunedelplan for:

- A1a: Stor til svært stor negativ konsekvens
- A12a: Stor negativ konsekvens
- A1b: Stor negativ konsekvens
- A12b: Middels til stor negativ konsekvens

Statens vegvesens anbefalte løsninger ligger helt på topp av lista over alternativene med størst negative konsekvenser for naturmiljøet.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil peke på at viktige naturverdier i det aktuelle området har såkalt Ramsar-status, mens andre sannsynligvis vil få det. Det er verd å minne om at Fylkesmannen og Direktoratet for naturforvaltning har foreslått naturreservat langs Storelva opp til Slepa (nord for Busund-brua). Denne delen av systemet vil ganske sikkert få Ramsar-status om kort tid. Hele grunnlaget for denne verneplanprosessen er behovet for å utvide omfanget av vern i Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem, for å innfri forpliktelsene gjennom Ramsar-konvensjonen. Grønn korridor vil ødelegge for det kommende reservatet både pga. bru over Storelva og bruløsning lenger nord over Busundevja. Blå korridor vil ødelegge pga. nærføring til både Juveren naturreservat og Lamyra naturreservat, som begge har Ramsar-status.

Det er viktig å merke seg at også lokaliteter uten vern etter kongelig resolusjon i et våtmarkssystem har en klar form for beskyttelse, fordi Ramsar-konvensjonens bestemmelser legger vekt på å opprettholde helheten i hele våtmarkssystemet. Dette kom klart til uttrykk under planlegging av Ringeriksbanen på slutten av 1990-tallet. Etter at en representant fra Ramsar-konvensjonens sekretariat hadde besøkt Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem i juni 1997, kom det kort tid etter en rapport til norske myndigheter om besøket. Ramsar-representanten frarådet brukryssing for jernbane i Kroksund-området, til tross for at dette ikke var noe verneområde. I rapporten står det i denne forbindelse:

"For å oppfylle forpliktelsene under Ramsar-konvensjonen bør Norge velge jernbane- og/eller veitrasé med den minst mulig direkte og indirekte innvirkning på den økologiske karakter i våtmarkssystemet."

Det er verd å nevne at Direktoratet for naturforvaltning 4. mars sendte en henvendelse med tittelen *Possible change of ecological character – RS 802 – N Tyrifjorden WS – Norway*) til Ramsar-sekretariatet i Sveits for å gjøre det oppmerksom på planene for E 16 Skaret-Hønefoss, som kan bety inngrep i Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem.⁵ Dette er gjort i henhold til Ramsar-konvensjonens paragraf 3.2. Direktoratets henvendelse til

⁵ Henvendelsen er også lagt ut på RingeriksAvisa: <http://www.ringeriksavisa.no/index.php/bare-lokalnyheter/48906-staten-stopper-staten>

sekretariatet er dermed et viktig varsel om at en planlagt firefelts motorveg vil være ødeleggende for den økologiske karakteren i våtmarkssystemet.

Konsekvenser for jordressurser

Regjeringen har som mål å halvere nedbyggingstakten av dyrkbar jord, sett i forhold til 2004-nivå.

Alle alternativ til ny E 16 Skaret–Hønefoss vil beslaglegge matjord. Statens vegvesen anbefalte alternativ (grønn korridor, A1a) vil kreve 1685 dekar areal, derav 242 dekar matjord. Men det er dette alternativet som har de største negative konsekvensene for naturmiljøet. Blå korridor, 1Ab, har noe mindre negative konsekvenser for naturmiljøet, men desto større negative konsekvenser for jordressursene (462 dekar). Tunnelvariantene i to separate løp vil kreve noe mindre matjord, men blir til gjengjeld dyrere.

Konklusjon

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom kan ikke se at de foreliggende utredningene gir et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, så lenge tiltak på trinn 1,2 og 3 i vegnormalenes firetrinnsmetodikk – så langt vi kan se – ikke er gjennomført. Konsekvensutredningen peker på at rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging brytes, i og med at det planlegges ny veg som både øker biltrafikken og styrker personbilens konkurransekraft i forhold til kollektivtransporten. Vi stiller oss også undrende til at trafiksikkerhet brukes som argument for ikke å velge enklere utbyggingsløsninger, som to-/trefeltsveg med midttrekkverk, lavere fartsgrense samt mer bruk av rundkjøringer framfor toplanskryss.

Vi mener det er uakseptabelt at Statens vegvesen og kommunene anbefaler å gå videre med de traséløsningene for E 16 Skaret–Hønefoss som gir størst vekst i klimagassutslipp og har størst negative konsekvenser for naturmiljøet, noe som vil gjøre det vanskeligere for Norge å innfri sine internasjonale miljøforpliktelser. De nevnte alternativene vil også øke biltrafikken. Deler av denne veksten vil nødvendigvis måtte komme også i Oslo-regionen, og da vil slike alternativ også være i strid med Stortingets klimaforlik fra juni 2012.

Hensynet til klima, naturmiljø og matjord tilsier at en ny firefeltsveg for 100 km/t er uakseptabel. Spesielt alvorlig er det at Statens vegvesens foreslåtte traseer med bruløsninger vil ødelegge den økologiske karakteren i Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem. Dette vil representere et klart brudd på bestemmelsene i Ramsar-konvensjonen, som Norge forpliktet til å følge. Dagens veg må isteden rustes opp, til en to- og delvis trefelts veg med midttrekkverk og fartsgrense 70–80 km/t, med eventuelle kortere omlegginger på delstrekninger. Ved å velge en løsning der dagens veg rustes opp med bl.a. trafiksikkerhetstiltak, vil også lokaltrafikken få en veg med midttrekkverk, som er viktig for å hindre møteulykker.

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
fagleder i Naturvernforbundet



Silje Lundberg
leder i Natur og Ungdom