

16. januar 2017
Deres ref.: 201611133

Bane NOR SF

HØRINGSUTTALELSE TIL PLANPROGRAM FOR RINGERIKSBANEN OG E 16 HØGKASTET–HØNEFOSS

Innledning

Denne høringsuttalelsen bringer samkjørte synspunkt fra våre lokal- og fylkeslag i de berørte områdene, nemlig Naturvernforbundet i Bærum, Naturvernforbundet i Oslo og Akershus og Naturvernforbundet i Buskerud. Foruten direkte kommentarer til det forelagte planprogrammet spiller vi inn synspunkter på utredningsprosessen og behovet for å vurdere flere alternative konsept.

Hovedbudskap

Naturvernforbundet går imot ny firefelts E 16 og en trasé der Ringeriksbanen legges over Kroksund og Hole mot Hønefoss. Ny firefelts motorveg vil gi økt biltrafikk inn i et område der personbiltrafikken ikke skal vokse, i tillegg til store inngrep i natur og kulturlandskap. Naturvernforbundet støtter ønsket om å korte ned reisetida med tog mellom Østlandet og Vestlandet og styrke godstrafikken på bane, men dette må skje uten å gjøre store inngrep i det unike landskapet på Ringerike, med våtmark av internasjonale verdi og biologisk viktig kulturlandskap.

Naturvernforbundet ber om at planlegging av firefelts motorveg stanses, og at det for Ringeriksbanen gjøres nye utredninger av alternativer til den valgte traseen via Kroksund, der både Åsa-alternativet og Nittedalsbanen må vurderes.

Skulle ny motorveg og jernbane likevel bli bygd etter det valgte konseptet, ber Naturvernforbundet om at natur- og miljøhensyn på tunnelstrekningen Sandvika–Sundvollen tillegges stor vekt ved valg av tverrslag, massedeponier og massetransport. Antall tverrslag må reduseres til et minimum, og vi kan ikke se at noen måneders lengre byggetid kan forsvare ekstra tverrslag med store natur- og miljøkonsekvenser. På strekningen Sundvollen–Hønefoss må det brukes betydelige ressurser på traséoptimalisering og avbøtende tiltak, i tillegg til at det må gis en økologisk kompensasjon som sikrer vern av all gjenværende våtmark og viktig kulturlandskap i området.

Store naturverdier på spill

Stortinget vedtok i 2002 at Ringeriksbanen skal bygges fra Sandvika til Hønefoss via Åsa¹, en trasékorridor som innebærer mindre inngrep enn en bane fra Sandvika til Hønefoss via Kroksund. Etter mye ekstern og intern diskusjon var dette et alternativ som bl.a. Naturvernforbundet kunne akseptere under visse forutsetninger.

¹ «Valg av trasékorridor for Ringeriksbanen m.m.» <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=25248>

Åsa-alternativet er også det som Miljødirektoratet i brev av 5. mai 2014 mente bør legges til grunn for det videre planleggingsarbeidet.² Direktoratet skriver bl.a. at «... det bør være uaktuelt å legge felles trasé for veg og jernbane gjennom Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem», og videre: «Det vil medføre store negative konsekvenser for kulturlandskap og naturmangfold av nasjonal og internasjonal verdi å bygge ut E 16 gjennom de sentrale deler av Røysehalvøya [Holebygda] og Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som er omfattet av internasjonale forpliktelser gjennom Ramsar-konvensjonen.»

Til tross for disse sterke advarslene valgte myndighetene å ta en omkamp på trasévalget.

Ramsar-sekretariatet var på befaring på Hole/Ringerike sommeren 2015. Deres rapport er tydelig på området verdier og er kritisk til at det på det daværende tidspunktet bare forelå tre alternative traseer, der ingen var akseptable ifølge norske miljøfaglige instanser. Sekretariatet anbefalte at flere traseer må vurderes nærmere.³ Det er sterkt kritikkverdigg at norske myndigheten ikke har tatt denne kritikken til følge.

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.

Vi vil legge til at økt press på våtmarka ved Tyrifjorden kommer i tillegg til andre inngrep lokalt på Ringerike og andre viktige våtmarker på Østlandet, som utbygging av veg ved Nordre Øyeren naturreservat, veg og bane gjennom Åkersvika, utbygging av veg og bane langs Vorma og Mjøsa mfl. Der er videre verd å minne om Norges forpliktelser i henhold til konvensjonen om biologisk mangfold.⁴

Den valgte linja innebærer kryssing av Storelva naturreservat med dobbeltbru. Motorveg og jernbane gjennom dette området framstår som særlig miljøskadelig, og vi kan på ingen måte se at disse skadene lar seg kompensere gjennom vern av andre områder.

Utover betydelige inngrep i vassdragsnaturen og våtmarksområder vil den anbefalte linja over Helgelandsmoen kreve matjord og unikt kulturlandskap, men også betydelige skogarealer, som dels er friluftsområder, klimasone, skogbruksområder, grunnvannsforekomster, viktige naturtyper (spesielt sandfuruskog) og dels dyrkbar jord. Skogområdet mellom Kjellerberget/Viksåsen og Helgelandsmoen (Svensrudmoen, Bymoen og Mosmoen) er det siste betydningsfulle krysningspunkt for elg mellom Krokskogen og Holleia. Med motorveg og jernbane gjennom dette skogområdet ødelegges Holes viktigste vandringsrute for elg og flere andre viltarter. Vi vil videre understreke at Silingsrapporten (side 86) også antyder en mulig konflikt med Viksåsen naturreservat, noe som er uakseptabelt.

Nye bruer ved Kroksund vil også forverre vannvannkvaliteten Steinsfjorden ytterligere som følge av dårligere vannutskifting.

Vi mener at kunnskapsgrunnlaget har vært og er fortsatt for magert flere steder for å kunne velge trasékorridor med tanke på naturmiljø. Det må derfor uansett gjennomføres detaljerte kartlegginger av biologisk mangfold og naturkonsekvenser som møter naturmangfoldlovens krav.

² «Innsigelse til kommunedelplan for E16 Skaret–Hønefoss i Hole og Ringerike kommuner»: Brev fra Miljødirektoratet til Klima- og miljødepartementet, 5. mai 2014: <http://sabima.no/files/iljodir.-innsigelse-E6-Honefoss.pdf>

³ «Ramsar Advisory Mission No.79: Nordre Tyrifjord Wetland System, Norway (2015) – Mission Report»: http://www.ramsar.org/sites/default/files/documents/library/ram79_norway_2015_e.pdf

⁴ <http://www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Internasjonal/Internasjonale-avtaler/Konvensjonen-om-biologisk-mangfold-CBD/>

Det er ikke bare i Hole/Ringerike at Ringeriksbanen skaper utfordringer for natur, kulturlandskap og friluftsliv. I Bærum og på resten av strekningen Sandvika–Sundvollen vil tverrslag, massedeponi og massetransport kunne gi store utfordringer.

Konkrete uttalelser til det forelagte planprogrammet

Skulle prosjektet videreføres etter vedtatt konsept, har Naturvernforbundet følgende detaljerte innspill til det videre planarbeidet:

Strekningen Sandvika–Sundvollen

Dersom det ikke vil være mulig å velge tverrslag med små negative konsekvenser for natur, kulturlandskap og friluftsliv, mener Naturvernforbundet at antall tverrslag må reduseres, for å eliminere tverrslag med betydelige negative konsekvenser. Vi er kjent med at noe lengre byggetid kan redusere antall tverrslag, ned til ett. Også drivemetode kan påvirke antall tverrslag. Lengre byggetid og økte byggekostnader må kunne aksepteres for å få til dette. Dette må utredes og synliggjøres i den videre planprosessen.

Skulle det likevel være behov for flere tverrslag, bør det vurderes om traseen kan legges noe lenger mot vest, dersom dette kan åpne nye muligheter for tverrslag nær E 16 og fylkesveg 285, med mindre omfang av nye driftsveger. Det er imidlertid viktig å undersøke hvilke eventuelle negative konsekvenser for drikkevannet i Holsfjorden tverrslag lenger vest vil få.

Vi har videre følgende kommentarer til mulige tverrslag som har vært framme i debatten til nå:

- Kulturlandskapet på Vestre Jong fikk stor belastning under bygging av Askerbanen. Dette kulturlandskapet må spares så langt råd er.
- Vi kan akseptere et tverrslag på Øvre Ås under forutsetning av at all matjord tas vare på, og at jordene reetableres til fortsatt matproduksjon etter at anleggsperioden. Ved et tverrslag her må dette innarbeides som en heftelse i reguleringsplanen.
- Vi kan ikke akseptere tverrslag, anleggsveier eller deponier innenfor området som har eget vern gjennom kommunedelplanen for Tanumplatået og Hornimarka. Dette er et av de mest verdifulle kulturlandskapene i regionen, med stor og godt dokumenterte natur- og kulturverdier, i tillegg til et meget viktig jordbruks- og kulturlandskap. Det er også et viktig nærfriluftslivsområde for en befolkning som vokser sterkt. Alle skisserte tverrslag her må derfor anses som uaktuelle.
- Et tverrslag i Staver-området på Tanumplatået er helt uakseptabelt. Det samme gjelder et eventuelt tverrslag ved Ringi, fordi det vil berøre Ringiåsen naturreservat, som også grenser til Tanumplatået.
- Det antydes et tverrslag på Rønningen gård og muligens deponering av masser i området. Rønningen gård ligger i Urdsdalen i Hornimarka og er et jordbruks- og kulturlandskap uten større tekniske inngrep. Urdsdalen ligger i sin helhet i markasonen og er den mest autentiske delen av Bærums kulturlandskap. Slik sett har området historisk verdi. Et tverrslag og deponering av masser på Rønningen gård er helt uakseptabelt.
- Vi kan heller ikke akseptere tverrslag på dyrka mark ved Rustan/Ulbråten, som er et lite, men sammenhengende landbruksområde.
- Som alternative tverrslag ber vi om at det utredes alternativ som munner ut ved E 16, bl.a. ett ved Jomarveien der den krysser Rustadelva og ett med utløp fra Sagåsberget mot Ringeriksveien ved Statens vegvesens gamle vekt-plass på Ringeriksveien. Foruten mindre inngrep vil disse gi mindre trafikkbelastning lokalt.

- Med dagens kunnskap anser vi tverrslag ved Skoglund og Lorangmyr som uproblematisk. Vi antar at disse vil kunne egne seg som permanente rømningsutganger, da disse har god tilgjengelighet til E 16. Tverrslag ved Skoglund kan samkjøres med E 16-prosjektet.
- Mølbakk/Nordlandsåsen 1 og 2, Nysetra, Ormetjern og Djupedalen må være uaktuelle pga. markainteressene. Opprusting av vegen gjennom Djupedalen vil kunne gi enorme negative effekter på friluftslivet i form av transportbelastning og støy. Djupedalen er dessuten nylig oppgradert fra landskapsvernområde til naturreservat etter naturmangfoldloven. På strekningen Skoglund/Lorangmyr-Sundvollen er det derfor bare Sønsterud som vi anser å være i nærheten av akseptabel. Skulle noen andre «måtte» velges, er kanskje Mølbakk den minst problematiske, iallfall med tanke på friluftslivet.

Planprogrammet sier ikke noe om hvor massene skal deponeres. Vi forstår imidlertid at det vurderes flere deponier i området, bl.a. ved Rønningen gård og på landbruksjord, som ikke er akseptabelt av samme grunn som for tverrslag nevnt over. Hvor massedeponier vurderes, er minst like viktig som hvor det er aktuelt med utløp fra tverrslag. Steder for deponering av masser må bli et viktig tema i det videre planarbeidet.

Jernbanetunnelen vil kunne bryte opp svake forkastningssoner og sprekker som kan påvirke grunnvannsbalansen i området. Vannivået i Stovivannet på Tanumplatået er avhengig av grunnvannsinnsig. Manglende innsig til Stovivannet kan resultere i lite eller ikke noe vann til utløpsbekken Stovibekken. Denne brukes av ålen (som står på rødlista) som vandringsrute til og fra Stovivannet. Nedre del av Stovibekken er videre et viktig reproduksjonsområde for sjørret. Bærum kommune har planer å åpne nedre del av Stovibekken som i dag ligger i rør, slik at den igjen kan bli et viktig reproduksjonsområde for sjørret. Vi ber om at dette temaet gis oppmerksomhet i det videre planarbeidet.

Strekningen Sundvollen–Hønefoss

Tunnelinnslaget plassering ved Sundvollen vil kunne påvirke naturverdier i Krokkleiva naturreservat. På noen kart kan det se ut som at innslaget det ligger veldig nær hotellet, og dermed sprekkesonen, på andre kart litt lenger mot Oslo. Det siste er best for naturverdiene, men gir en mer dominerende bruløsning.

Vegløsningen over Kroksund er et voldsomt inngrep. Av de to hovedalternativene er bue-løsningen mot nord mer skånsom mot landskapet. Det er viktig at vannutskiftingsproblematikken for Steinsfjorden gis oppmerksomhet.

Vi anser det som helt nødvendig med tunnel for både veg og bane fra Kroksund til Bymoen.

Helgelandsmoen og kryssing av Storelva er opplagt det mest kontroversielle på hele strekningen. Vi ber derfor om at det kommende planarbeidet utreder en støpt tunnel under Helgelandsmoen og Storelva, som kommer fram igjen ved Tolpinrud.

Der prosjektet krysser større jordbruksområder, må både veg og bane legges i tunnel/kulvert, slik at jordbruksarealet ivaretas.

Når det gjelder stasjonsplassering, er både Sundvollen og Tolpinrud problematiske. Blir det ny stasjon på Sundvollen, må utbygging rundt stasjonen skje meget konsentrert, slik at vi unngår at bebyggelsen eser utover, som er negativt av hensyn til både transportmiddelvalg, transportomfang og naturverdiene i området. Vi mener også at en ny stasjon på Tolpinrud strider mot gode prinsipper innen arealplanlegging fordi en stasjon her vil bidra til byspredning, med økt nedbygging av matjord og antakelig økt transportomfang som resultat. Eksisterende Hønefoss stasjon bør beholdes som kommunes jernbaneknutepunkt, og det bør fortettes i eksisterende byområde.

Økologisk kompensasjon

Dersom prosjektet blir realisert, må de store inngrepene i størst mulig grad forsøkes kompensert gjennom nye verneområder. Vi anser følgende som aktuelle. Disse og ytterligere muligheter må utredes som en del av planprosessen:

- Tanumplatåets kulturlandskap (jamfør forslag til statlig verneplan fra Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, Naturvernforbundet i Bærum og Tanum Vel i 2008)
- Krokskogstupet fra nord for Sollihøgda til Mørkgonga og Gaupesgardet i nord: Området har store naturverdier i stup og i skog og rasmarka under. Området er godt dokumentert, og deler av det (Hvalpåsen) nærmer seg internasjonal verdi
- Som kompensasjon for kryssing av Ramsar-området må det kreves fullstendig vern av alle resterende områder med verneverdi eller restaurerbar verdi innenfor dette våtmarkssystemet
- Markagrensa må trekkes fra oversiden av Krokskogstupet og ned til f.eks. kote 250, som er viktig for å begrense boligbygging til de stasjonsnære områdene

Klimakonsekvenser

Som et ledd i den videre planprosessen ber vi om at det snarest utarbeides en analyse over prosjektets klimakonsekvenser, som ser på de spesifikke planene for utbygging av infrastruktur (inkludert konsekvenser for jord og våtmark) samt transportomfang og transportmiddelfordeling.

Utredningsprosess og forutsetninger

Vi finner utredningsprosessen rundt E 16 og Ringeriksbanen svært kritikkverdig. For det første er det ikke fullført noen konseptvalgutredning (KVU) med etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1), til tross for prosjektets omfang og høye kostnad, og at det foreligger minst ett alternativt konsept som ikke har fått noen grundig vurdering. I tillegg droppes kommunedelplanen for prosjektet, slik at den formelle planprosessen starter med reguleringsplanarbeidet, noe som snevrer inn mulighetene for alternative vurderinger.

Vi er ikke enige i at Ringerike skal bli en soveby for Oslo-regionen. Vi mener det strider mot god arealplanlegging å spre byene og tettstedene mer utover. Fortetting i eksisterende byer og tettsteder må være hovedstrategien. Det blir ekstra feil med byspredning i retning Ringerike, da dette er et særlig sårbart område med tanke på natur, kulturlandskap og matjord, som vil kunne bli satt under ytterligere press.

Vi har problemer med å se at det omfattende prosjektet, med utbygging av både motorveg og jernbane til 26 mrd. kroner og store naturinngrep, gir en tilstrekkelig samfunns- og klimanytte, sett i lys av at det fins andre konsept som antakelig vil gi jernbanen som helhet et større løft. Samferdselsdepartementet har gitt klar beskjed i retningslinjene for arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 at samfunnsøkonomi skal vektlegges høyt. Den valgte løsningen for ny bane mot Hønefoss har lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Reisetidsforkortelser for toget mot Hønefoss, Hallingdal og Bergen bør oppnås på en måte som samtidig gir et kraftig løft for godstrafikken på bane, på en måte med mindre naturinngrep og slik at også andre banestrekninger får et kraftig løft.

Andre konsept må utredes

Alternative banetraseer for større samfunnsnytte og mindre naturinngrep

I flere år har ulike organisasjoner forsøkt å sette søkelyset på et traséalternativ for Ringeriksbanen fra Oslo til Hønefoss via Hakadal, Grua og Jevnaker. Et slikt traséalternativ vil gå helt utenom de verdifulle våtmarksområdene ved Tyrifjorden og unngå

flomproblematikken ved Storelva/Mælingen. I tillegg vil et slikt traséalternativ ikke bare kutte reisetida med tog mellom Oslo og Hønefoss. Den vil også gi Gjøvikbanen et kraftig løft, da den i så fall blir en nybygd, felles trasé for Ringeriksbanen og Gjøvikbanen på strekningen Oslo–Grua. Dette er antakelig den eneste realistiske muligheten til å oppnå store reisetids- og tilbudsforbedringene for passasjerene med Gjøvikbanen.

Men den største fordelen er antakelig for godstrafikken mellom Østlandet og Vestlandet. Å flytte gods fra veg til bane vil kunne gi signifikante kutt i transportsektorens klimagassutslipp, men situasjonen er i dag kritisk som følge av både dårlig driftsstabilitet for banene og en økende konkurranse fra lastebiler på et stadig bedre vegnett. I dag går de fleste godstog fra Oslo via Gjøvikbanen til Roa og derfra til Hønefoss og videre til Bergen – og omvendt. Alternativet er å kjøre gjennom Oslo sentrum og videre til Hønefoss via Drammen, men det er neppe noe godt alternativ så lenge banenettet gjennom Oslo og fra Asker til Hokksund ikke bygges ut for økt kapasitet. I silingsrapporten anbefaler Jernbaneverket at Ringeriksbanen *ikke* tilrettelegges for godstransport i ordinær rute, noe som også forutsettes i planprogrammet. Men med en trasé for Ringeriksbanen fra Alnabru/Grorud til Hønefoss via Hakadal, Grua og Jevnaker ligger det godt til rette for at landets viktigste godsterminal kan kobles til den nye banen og gi godstrafikk med tog en bedre infrastruktur.

En rapport fra Jernbaneverket om Gjøvikbanen⁵ fra november 2014 peker på at innføring av regiontog hver time mellom Oslo og Jaren/Gjøvik i kombinasjon med lokaltog mellom Oslo og Hakadal hver time ikke lar seg kombinere med flere godstog. Følgelig settes det da en stopper for flere godstog mellom bl.a. Oslo og Bergen, med mindre det gjøres endringer i planene for Ringeriksbanen eller det satses på ytterligere utbygginger, som må kjempe om plass på prioriteringslista. Den omtalte rapporten fra Jernbaneverket er også tydelig på at det bør vurderes nytt dobbeltspor fra Alnabru/Grorud til Hakadal, som vil øke kapasiteten på Gjøvikbanen betraktelig og gi et bedre tilbud for både person- og godstrafikken på bane.

Også konseptvalgutredningen for «Oslo-navet» drøfter bygging av ny bane mellom Alnabru/Grorud og Hakadal og muligens videre nordover, bl.a. for å avlaste Oslo sentrum for godstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet/Sørlandet.⁶ En slik bane bør også kombineres med en ny tunnel gjennom Oslo sentrum, som «Oslo-navet» anbefaler. Vi mener det uansett er nødvendig å se Ringeriksbanens ulike trasémuligheter i sammenheng med konseptvalgutredningen for «Oslo-navet» og behovet for økt kapasitet for jernbanen gjennom Oslo-området.

Naturvernforbundet ber om at Åsa-alternativet utredes videre, og da slik at banen kan brukes for ordinær godstrafikk. For å få på bordet et alternativ som vil løfte godstrafikken på bane ytterligere og samtidig gi persontrafikken på Gjøvikbanen et kraftig løft, ber vi om at et traséalternativ for Ringeriksbanen fra Alnabru/Grorud til Hønefoss via Hakadal, Grua og Jevnaker utredes videre.

Opprusting av dagens E 16 framfor ny motorveg

Bygging av både ny motorveg og ny jernbane vil i sum resultere i en betydelig overkapasitet. I 2015 var det gjennomsnittlig i overkant av 11 800 kjøretøy på E 16 som passerte Sollihøgda daglig.⁷ Vegdirektoratets konsekvensanalyse i forkant av forrige større revisjon av håndboka *Veg- og gateutforming* oppgir en trafikkmengde på 15 000 kjøretøy i

⁵ «Fremtidig utvikling av Gjøvikbanen», Jernbaneverket (2014):

<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/34061/Rapport%20Gj%c3%b8vikbanen.pdf>

⁶ «KVU Oslo-Navet»: <http://www.banenor.no/Prosjekter/Skal-utrede-nye-tunneler-i-Oslo/>

⁷ «Års- og månedsdøgntrafikk Ev 16 Sollihøgda», Statens vegvesen:

http://www.vegvesen.no/_attachment/62351/binary/1146502?fast_title=Buskerud%2C+%C3%A5r-s-+og+m%C3%A5nedsd%C3%B8gntrafikk.pdf

døgnet som grense for når en tofeltsveg får kapasitetsproblemer⁸, og det er denne trafikkmengden en fersk rapport fra NTNU anbefaler at bør legges til grunn som grense for når det bør bygges firefeltsveg.⁹ Til sammenlikning er grensa i Sverige satt til 20 000 kjøretøy i døgnet. En jernbane med dobbeltspor har en kapasitet på opptil 16 000 sitteplasser i timen.

Stortinget har gjennom klimaforliket vedtatt målet om at all vekst i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.¹⁰ E 16 går inn i Oslo-regionen, og ny motorveg vil pumpe flere biler inn i et område som omfattes av målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Satsing på både motorveg og jernbane i samme transportkorridor undergraver togets rolle og gjør toginvesteringene mindre lønnsomme. Beregninger fra Vista Analyse viser f.eks. at dersom det bygges ny motorveg med fartsgrense 100 km/t mellom Hamar og Lillehammer – i tillegg til ny jernbane – så vil antall passasjerer på intercity-togene reduseres med 12–18 prosent på stasjonene Brumunddal, Moelv og Lillehammer, sett i forhold til om motorveien ikke bygges ut.¹¹

Silingsrapporten (side 39) viser også urovekkende tall for trafikken på E 16. Med utbygd firefeltsveg, og til tross for bompenger og bygging av Ringeriksbanen og gitt økt befolkningsvekst, vil antall personkjøretøy øke fra om lag 10 000 i 2014 til hele 28 000 i døgnet i 2043. Dette kan tyde på at nullvekstmålet ikke tas på alvor. Dette viser at en ny og attraktiv motorveg vil generere mye ny trafikk og ta en stor andel av trafikken. Statens vegvesen dimensjonerer altså veger etter trafikkmengder som ifølge klimaforliket ikke skal komme.

Statens vegvesens konsekvensutredning for E 16 Skaret–Hønefoss viser at prosjektet vil gi økt trafikk og økte klimagassutslipp (side 11-2), og den viser at ny firefeltsveg vil forskyve konkurranseforholdet mellom personbil og buss i bilens favør (side 9-46).¹²

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, skrevet av Ingvild Ytrehus og Kristian Saksvik.

Figuren på neste side viser antall hardt skadde og drepte per million kjøretøykilometer for ulike vegtyper, med tall tatt fra denne rapporten (side 28). Vi ser tydelig at midtrekkverk er viktig, men også at en firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t gir nesten 60 prosent flere drepte og hardt skadde enn en trefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t.

Naturvernforbundet mener opprusting av E 16 i dagens trasé til en to-/trefeltsveg med midtrekkverk er en fullgod og langsiktig løsning, til beste for natur, matjord og klima.

⁸ «Ny håndbok 017 – konsekvensanalyse»: Tor J. Smeby i Vegdirektoratet, datert 21. april 2005.

⁹ «Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT grense for 4-felts veg»: Arvid Aakre ved NTNU Trafikkteknisk senter, 2014

¹⁰ «Norsk klimapolitikk» (Meld. St. 2011–2012), side 13:

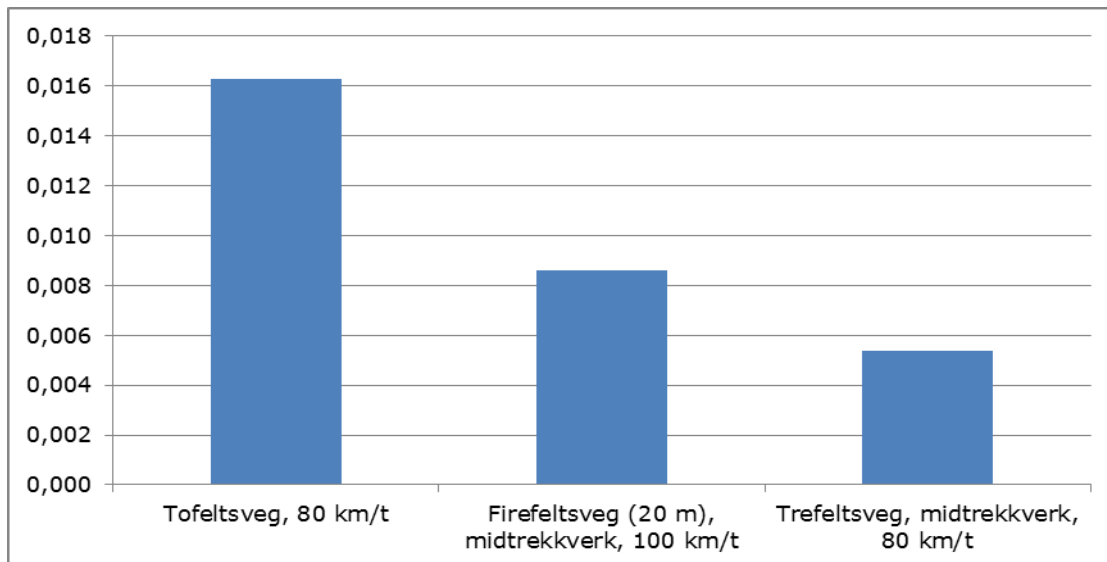
<https://www.regjeringen.no/contentassets/aa70cfe177d2433192570893d72b117a/no/pdfs/stm201120120021000dddpdfs.pdf>

¹¹ Konseptanalysen for IC-strekningen Oslo–Lillehammer, side 27:

<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17864/Konseptanalyse%20for%20Dovrebanen%202012-02-16.pdf>

¹² «E 16 Skaret–Hønefoss, konsekvensutredning med forslag til kommunedelplan» (2012):

http://www.vegvesen.no/_attachment/422663/binary/719222?fast_title=Hovedrapport+E16+Skaret-H%C3%B8nefoss+%28NB%21+36+MB%29.pdf



Med vennlig hilsen

Gjermund Andersen (sign.)
leder i Naturvernforbundet i Oslo og Akershus

Martin Lindal (sign.)
leder i Naturvernforbundet i Buskerud

Bjørg Petra Brekke (sign.)
leder i Naturvernforbundet i Bærum

Holger Schlaupitz (sign.)
fagsjef i Naturvernforbundet