

26. juni 2014

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

DROPP FELLES PLANLEGGING AV RINGERIKSBANEN OG E 16

Innledning og oppsummering

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom registrerer at Jernbaneverket og Statens vegvesen i et felles notat, datert 13. juni 2014, anbefaler at Ringeriksbanen og E 16 Skaret–Hønefoss planlegges som ett felles prosjekt. Naturvernforbundet og Natur og Ungdom avviser dette av følgende to hovedgrunner:

- Å planlegge Ringeriksbanen og E 16 som ett felles prosjekt – der ny bane og veg dels legges i samme korridor – innebærer bygging av ny, firefelts E 16. Naturvernforbundet og Natur og Ungdom tar sterk avstand fra ny firefelts motorveg av hensyn til både natur, matjord og klima – og fordi den vil undergrave jernbanen. Vi støtter Miljødirektoratets innsigelse¹ mot alle de foreslåtte traséløsningene for E 16 mellom Kroksund og Skaret og mener at dagens veg heller bør rustes opp.
- Et felles planprosjekt for Ringeriksbanen og E 16 vil nødvendigvis bety at også Ringeriksbanen legges over Kroksund og berøre Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem samt verdifullt kulturlandskap. Naturvernforbundet og Natur og Ungdom tar avstand fra en løsning der Ringeriksbanen legges over Kroksund og ber om en grundig planprosess for denne banen, som stiller strenge krav om å minimere inngrep i natur og nedbygging av matjord.

Forholdet mellom veg bane

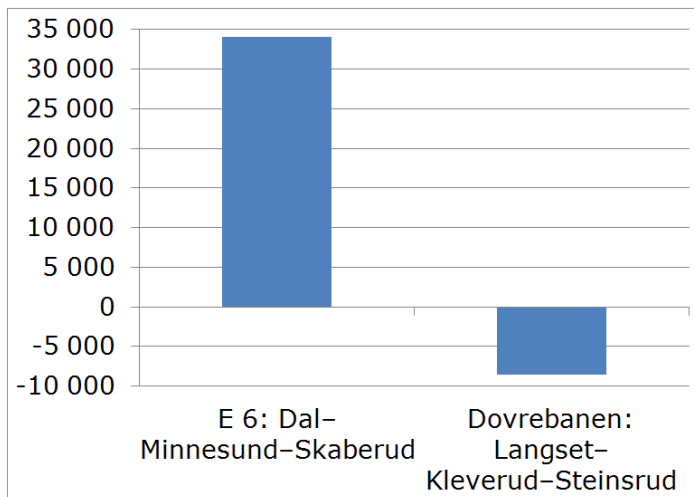
Satsing på både motorveg og jernbane i samme transportkorridor undergraver togets rolle og gjør toginvesteringene mindre lønnsomme. Beregninger fra Vista Analyse viser f.eks. at dersom det bygges ny motorveg med fartsgrense 100 km/t mellom Hamar og Lillehammer – i tillegg til ny jernbane – så vil antall passasjerer på intercity-togene reduseres med 12–18 prosent på stasjonene Brumunddal, Moelv og Lillehammer, sett i forhold til om motorveien ikke bygges ut.²

Samferdselsdepartementet har tidligere presentert beregninger som viser at utbygging av både jernbane og motorveg på samme strekning i sum gir økte utslipp av klimagasser (se figuren på neste side). Ny motorvei vil bidra til en utslippsvekst som er langt større enn reduksjonen som oppnås av et bedre togtilbud.

Figuren på neste side viser utslippsendringene (1000 tonn CO₂-ekv. per år) fra vegtrafikken for to aktuelle prosjekt i samme korridor, slik de er presentert i St.meld. nr. 16 (2009–2010) *Nasjonal transportplan 2010–2019*.

¹ *Innsigelse til kommunedelplan for E16 Skaret–Hønefoss i Hole og Ringerike kommuner.* Miljødirektoratet, 5. mai 2014

² Konseptanalysen for IC-strekningen Oslo–Lillehammer, side 27:
<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17864/Konseptanalyse%20for%20Dovrebanen%202012-02-16.pdf>



Det er også verd å påpeke at ny motorveg i tillegg til ny jernbane i sum vil resultere i en betydelig overkapasitet. I 2013 var det gjennomsnittlig om lag 11 000 kjøretøy på E 16 som passerte Sollihøgda daglig. Vegdirektoratets konsekvensanalyse i forkant av forrige større revisjon av håndboka *Veg- og gateutforming* oppgir en trafikkmengde på 15 000 kjøretøy i døgnet som grense for når en tofeltsveg får kapasitetsproblemer.³ En firefeltveg har betydelig mer kapasitet, mens en jernbane med dobbeltspor har en kapasitet på opptil 16 000 sitteplasser i timen. Den store kapasiteten som ny jernbane vil gi, gjør en ny motorveg både overflødig og unødvendig.

Nærmere om E 16 Skaret-Hønefoss

Regjeringen har slått fast at klimaforliket skal overoppfylles. Stortingets klimaforlik er tydelig på at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det betyr at personbiltrafikken ikke skal vokse utover 2012-nivå. E 16 Skaret-Hønefoss fører trafikken inn i storbyregionen Oslo, og all planlegging av veger i dette influensområdet må forholde seg til klimaforliket.

Ny motorveg som reduserer reisetidene, vil ikke bare svekke jernbanen og flytte passasjerer fra kollektivtransport til personbil. Ny veg skaper økt trafikk fordi de totale reisedistansene øker. I tillegg øker drivstofforbruket med økende fart.⁴

Det er verd å merke seg at Statens vegvesen og kommunene har gått 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.

Miljødirektoratet skriver bl.a. følgende i sin innsigelse: «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 og Nordre Tyrifjorden

³ Jamfør notatet *Ny håndbok 017 – konsekvensanalyse* av Tor J. Smedby i Vegdirektoratet, datert 21. april 2005.

⁴ Se bl.a.:

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

- Otten, Matthijs og Huib van Essen (2010): *Why slow is better – Pilot study on the climate gains of motorway speed reduction*. CE Delft:

http://www.ce.nl/publicatie/why_slower_is_better/948?PHPSESSID=3dae8ce9482da0449216ecd98f2e9708

- Strand, Arvid, Petter Næss, Aud Tennøy og Christian Steinsland (2009): *Gir bedre veier mindre klimagassutslipp?* TØI-rapport 1027/2009. Transportøkonomisk institutt:

<https://www.toi.no/publikasjoner/gir-bedre-veier-mindre-klimagassutslipp-article27877-8.html>

våtmarkssystem som er omfattet av internasjonale forpliktelser gjennom Ramsar-konvensjonen.»

Også vi vil minne om Norges forpliktelser i henhold til Ramsar-konvensjonen samt konvensjonen om biologisk mangfold. 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.

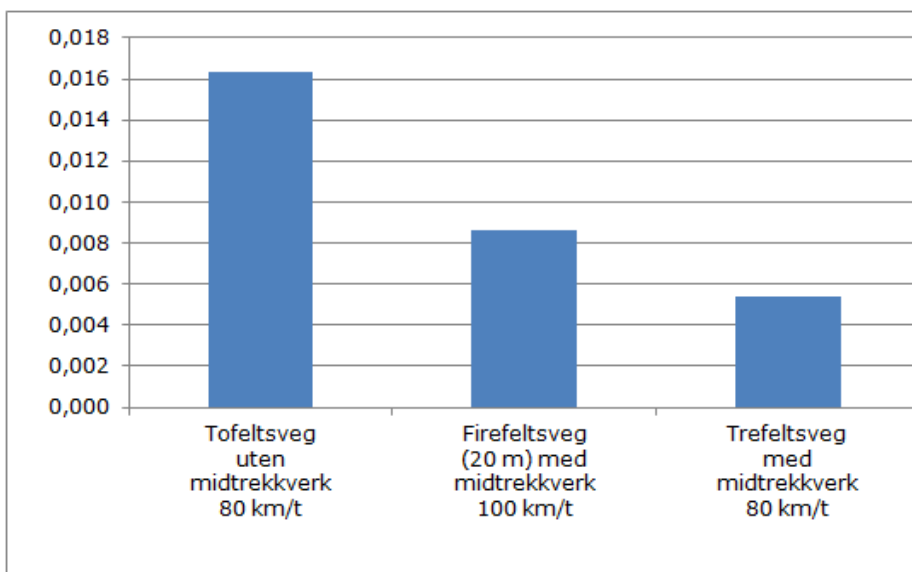
Det er verd å påpeke at det ikke er gjennomført noen konseptvalgutredning (KVU) med eksisterende kvalitetssikring (KS1) for E 16 Skaret–Hønefoss, til tross for at anslåtte kostnader langt overstiger minstekravet for KVU. Vi kan ikke se at planprosessen i tilstrekkelig grad har tatt høyde for Statens vegvesens egen firetrinnsmetodikk, som er en systematisk arbeidsmetode som følger opp rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging. Analysemetodikkens fire trinn 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 har presentert alternativer på trinn 1, 2 og 3 i henhold til firetrinnsmetodikken. Dersom dette er riktig, mener vi at utredningene ikke er et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom mener at E 16 på hele strekningen Skaret–Hønefoss må rustes opp, til en to- og delvis trefelts veg med midtrekkverk, med eventuelle kortere omlegginger på delstrekninger. Ved å velge en løsning der dagens veg rustes opp med bl.a. trafikksikkerhetstiltak, vil også lokaltrafikken få en veg med midtrekkverk, som er viktig for å hindre møteulykker. Mellom Skaret og Rørvik er det nylig etablert midtrekkverk, som er en god start på dette arbeidet.

Når det gjelder sammenhengen mellom vegstandard og trafikkulykker, vil vi 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 SINTEF-

rapporten. SINTEF peker riktignok på at det er usikkerhet forbundet med beregningene, og at de ikke må betraktes som absolutte. Men rapporten viser likevel at en firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t faktisk kan gi nesten 60 prosent flere drepte og hardt skadde enn en trefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t. SINTEF er tydelig på at det midtrekkverk som er viktig for trafikksikkerheten, og at antall kjørefelt synes å ha vesentlig mindre betydning.

Nærmere om trasévalg Ringeriksbanen

Å legge Ringeriksbanen over Kroksund og slik at den berører Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem, vil øke presset på natur og matjord ytterligere. Vi støtter Miljødirektoratet, som mener «... det bør være uaktuelt å legge felles trasé for veg og jernbane gjennom Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem». Naturvernforbundet og Natur og Ungdom går derfor imot utbygging av Ringeriksbanen etter Kroksund-alternativet.

Vi mener at den kommende planprosessen for Ringeriksbanen må bli en grundig prosess som får klare føringer om å ta hensyn til naturverdier og matjord. Vi vil etter hvert komme tilbake med nærmere synspunkter om mulige traséløsninger. I den diskusjonen er det viktig å huske på at investeringer i jernbanen må løfte både person- og godstrafikken på bane.

Avslutning

Avslutningsvis vil vi minne om hva Miljødirektoratet skriver i sin innsigelse: «Miljødirektoratet mener utbygging av jernbanen bør prioriteres foran utbygging av 4-felts E 16. Ny utbygging fra Kroksundet bør avvendes til en ser hvordan utbygginga av jernbanen påvirker behovet for standard på framtidig E 16. Det bør samtidig gjennomføres forbedringer av E 16 etter dagens trasé for å ivareta trafikksikkerhet og miljøhensyn langs vegen. En slik løsning vil både kunne videreføre de store naturmiljø- og kulturlandskapsverdiene på Røysehalvøya og gi grunnlag for en overgang til kollektive transportformer, som er nødvendig for å kunne oppnå en reduksjon av klimagassutslipp fra samferdselssektoren.»

Med vennlig hilsen



Lars Haltbrekken
leder i Naturvernforbundet



Arnstein Vestre
leder i Natur og Ungdom

Kopi:
Klima- og miljødepartementet
Miljødirektoratet
Jernbaneverket
Statens vegvesen