

24. november 2014

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen  
Klima- og miljøminister Tine Sundtoft

## **E 16 OG RINGERIKSBANEN: NYE KONSEPTVURDERINGER NØDVENDIG**

### **Innledning og oppsummering**

Organisasjonene som står bak dette brevet, mener det er fornuftig å investere i jernbanen for å kutte ned reisetida med tog mellom Oslo og Bergen og for å få mer gods over på jernbane i samme korridor.

Derimot tar vi sterk avstand fra at det i det hele tatt planlegges ny firefelts E 16 fra Skaret til Hønefoss, som vil gi økte klimagassutslipp og økt trafikk i Oslo-regionen, som omfattes av nullvekstmålet i klimaforliket. Vi finner det også uheldig at Statens vegvesen og Jernbaneverket legger bort traséalternativet for Ringeriksbanen via Åsa. Åsa-alternativet er det som er vedtatt av Stortinget i 2002 og som Miljødirektoratet i brev av 5. mai i år mener bør legges til grunn for det videre planleggingsarbeidet.

Statens vegvesen og Jernbaneverket anbefaler nå at det bygges firefelts E 16 og ny jernbane over Kroksund og videre mot Hønefoss. En slik trasé for både motorveg og jernbane vil gjøre stor skade på nasjonalt og internasjonalt viktige naturverdier, herunder en rekke trua arter, og verdifull matjord. Ved å gå for traseen over Kroksund ignoreres både internasjonale avtaler og miljøfaglige råd. Organisasjonene bak dette brevet tar sterk avstand fra ny motorveg og ny jernbane over Kroksund og videre mot Hønefoss.

Vi mener opprusting av E 16 i dagens trasé er en fullgod og langsiktig løsning, til beste for natur, matjord og klima.

For jernbanen mener vi Åsa-alternativet fortsatt bør utredes videre. I tillegg foreligger det et annet alternativ som vi mener må utredes, og det er å legge Ringeriksbanen via Nittedal, Grua og Jevnaker framfor via Sandvika og Hole. Et slikt traséalternativ vil gå utenom de verdifulle våtmarksområdene ved Tyrifjorden. I tillegg vil en bane via Nittedal ikke bare kutte reisetida med tog mellom Oslo og Hønefoss, men også gi Gjøvikbanen et kraftig løft, da det i så fall blir nybygd, felles trasé for Ringeriksbanen og Gjøvikbanen på strekningen Oslo–Grua, som antakelig er den eneste realistiske muligheten til å oppnå store reisetids- og tilbudsforbedringene for passasjerene med Gjøvikbanen. At en ny bane til Hønefoss via Nittedal greiner av fra dagens banenett like nord for Alnabru i Groruddalen, vil også styrke godstrafikken mellom Oslo og Bergen.

Siden trasévalg for Ringeriksbanen har vært gjenstand for egen behandling i Stortinget, mener organisasjonene bak dette brevet at det må være samme instans som behandler trasévalg også denne gangen.

### **Internasjonale naturverdier på spill**

5. november kunngjorde Statens vegvesen og Jernbaneverket at de foreslår å legge bort alternativet som innebærer at Ringeriksbanen legges via Åsa. Det betyr at etatene går inn for en felles trasé for motorveg og jernbane over Kroksund og videre til Hønefoss, som vil

berøre Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem og dermed 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».<sup>1</sup>

Miljødirektoratet skriver også følgende i samme brev: «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 våtmarkssystem som er omfattet av internasjonale forpliktelser gjennom Ramsar-konvensjonen.»

Vi vil videre 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. Generalsekretæren for det internasjonale Ramsar-sekretariatet i Sveits sendte 24. september i år brev til Miljødirektoratet der han uttrykte bekymring for konsekvensene for Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem av eventuell veg- og jernbaneutbygging.<sup>2</sup>

Statens vegvesens konsekvensutredning for E 16 viser også at en firefelts motorveg på strekningen Skaret–Hønefoss via Kroksund vil gi en betydelig vekst i klimagassutslipp og ha størst negative konsekvenser for naturmiljøet, i tillegg til å beslaglegge betydelige matjordressurser. Statens vegvesen og Jernbaneverkets siste notat om E 16 og Ringeriksbanen, datert 31. oktober 2014, sier for øvrig bl.a. følgende om konsekvensene for naturmiljøet av en trasé via Kroksund: «Det må like vel understrekes at konfliktgraden er høy for alle korridorer siden de går gjennom områder med svært høy verdi av både nasjonal og internasjonal karakter.»

### **Trafikale konsekvenser**

Bygging av både ny motorveg og ny jernbane vil i sum 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.<sup>3</sup> En firefeltveg har betydelig mer kapasitet, mens en jernbane med dobbeltspor har en kapasitet på opptil 16 000 sitteplasser i timen.

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.<sup>4</sup>

Statens vegvesens konsekvensutredning for E 16 Skaret–Hønefoss viser at prosjektet vil gi økt trafikk og økte klimagassutslipp. Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 viser at E 16 Skaret–Hønefoss vil øke de årlige

---

<sup>1</sup> «Innsigelse til kommunedelplan for E16 Skaret–Hønefoss i Hole og Ringerike kommuner»: Brev fra Miljødirektoratet til Klima- og miljødepartementet, datert 5. mai 2014.

<sup>2</sup> «Potential ecological change at Ramsar Site 802 Nordre Tyrifjord»: Brev fra Ramsar-sekretariatet til Miljødirektoratet, datert 24. september 2014:

[http://www.birdlife.no/innhold/bilder/2014/09/25/2928/brev\\_fra\\_ramsarkonvensjonens.pdf](http://www.birdlife.no/innhold/bilder/2014/09/25/2928/brev_fra_ramsarkonvensjonens.pdf)

<sup>3</sup> «Ny håndbok 017 – konsekvensanalyse»: Tor J. Smedby i Vegdirektoratet, datert 21. april 2005.

<sup>4</sup> Konseptanalysen for IC-strekningen Oslo–Lillehammer, side 27:  
<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17864/Konseptanalyse%20for%20Dovrebanen%202012-02-16.pdf>

klimagassutslippene fra vegtrafikken med 15 200 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter årlig, noe som ikke er ubetydelig.<sup>5</sup>

Stortinget har vedtatt målet om at all vekst i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. E 16 går inn i Oslo-regionen, og ny motorveg og vil pumpe flere biler inn i et område som omfattes av målet om nullvekst i personbiltrafikken. Vi mener derfor at vegplanene strider med klimaforliket, noe som forsterker behovet for å omgjøre planene.

Vi vil vise til brev fra Naturvernforbundet og Natur og Ungdom til samferdselsministeren, datert 26. juni 2014 som går mer i dybden på trafikk- og miljøutfordringene av eventuell bygging av ny firefelts E 16.<sup>6</sup>

### **I tillegg til Åsa-alternativet må Ringeriksbanen via Nittedal utredes**

I flere år har ulike organisasjoner forsøkt å sette søkelyset på et traséalternativ for Ringeriksbanen via Nittedal og Grua, også kalt «Nittedalsbanen». Ideen går ut på å bygge nytt dobbeltspor fra Groruddalen til Nittedal og videre til Grua, som felles trasé for Ringeriksbanen og Gjøvikbanen. Fra Grua tar Ringeriksbanen mot Jevnaker, i stor del i tunnel, og fortsetter videre til Hønefoss.<sup>7</sup> Reisetida med tog fra Oslo S til Hønefoss vil bare være noen få minutter lengre enn via Sandvika. Reisende på Gjøvikbanen vil også få et kraftig løft, i og med at det blir ny infrastruktur på strekningen Oslo–Grua, som vil kutte reisetida for tog mellom Oslo og Hadeland/Gjøvik med om lag en halv time, noe som er betydelig.<sup>8</sup>

Vi finner det derfor riktig at videre utredning av Ringeriksbanen med et traséalternativ via Nittedal ses i sammenheng med mulighetsstudien for Gjøvikbanen som nå skal gjennomføres.<sup>9</sup>

Utbygging av nye jernbaner bør også løfte godstrafikken på jernbane, som sliter i hard konkurranse med lastebiltransporten. Å flytte gods fra veg til bane vil kunne gi signifikante kutt i transportsektorens klimagassutslipp. Det pågående planarbeidet for Ringeriksbanen legger ikke opp til at strekningen Sandvika–Hønefoss ordinært skal trafikkeres av godstog. Med en trasé for Ringeriksbanen via Nittedal ligger det godt til rette for at Alnabru kan kobles til den nye banen, og vi får en kortere bane og økt kapasitet i forhold til om godstrafikken mot Bergen fortsatt skal bruke dagens enkeltspor via Grefsen og Roa til Hønefoss.

<sup>5</sup> «Omtaler av store prosjekter på riksveg og jernbaner. Beregninger av klimagassutslipp»: Vedlegg til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023:

[http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+Transportplaner/2014-2023/Planforslag/\\_attachment/501398/binary/812583?\\_ts=13ff63179c8](http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+Transportplaner/2014-2023/Planforslag/_attachment/501398/binary/812583?_ts=13ff63179c8)

<sup>6</sup> «Dropp felles planlegging av Ringeriksbanen og E 16»: Brev fra Naturvernforbundet og Natur og Ungdom til samferdselsministeren, datert 26. juni 2014:

<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2014/Samferdsel/140626-samferdsel-E%2016%20og%20Ringeriksbanen.pdf>

<sup>7</sup> Deutsche Bahn International har på oppdrag for selskapet Norsk Bane gjennomført trasévurderinger av alternativet, uten at vi går god for akkurat denne varianten:

[http://www.norskbane.no/download.aspx?object\\_id=5D136589865042169D83B43EFA05FDF0.pdf](http://www.norskbane.no/download.aspx?object_id=5D136589865042169D83B43EFA05FDF0.pdf)

<sup>8</sup> Ny bane vil greine av fra Hovedbanen og eventuelt nye tunneler i «Oslo-navet» et sted i Groruddalen og bygges som flerbruksbane for person- og godstog fram til Nittedal/Åneby. Derfra kan banen bygges i hovedsak for persontog fram til Bjørgeseter/Grua. Avgreining derfra mot Hønefoss vil ha lavere trafikkmengde og bygges for både person- og godstog. Den eksisterende Gjøvikbanen kan om ønskelig opprettholdes for lokaltog og som ekstra kapasitet på strekningen mellom Nittedal/Åneby og Bjørgeseter/Grua. «Nittedalsbanen» kan om ønskelig få en stasjon ved Slattum, som kan gi nedre del av Nittedal et godt kollektivtilbud mot Oslo.

<sup>9</sup> [http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/presesenter/pressemeldinger/2014/Reqjeringa-vil-utvikle-Gjovikbanen.html?reqj\\_oss=1&id=767655](http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/presesenter/pressemeldinger/2014/Reqjeringa-vil-utvikle-Gjovikbanen.html?reqj_oss=1&id=767655)

Ringeriksbanen via Nittedal kan få et avgreiningspunkt fra Hovedbanen i Groruddalen. Banen kan realiseres uavhengig av konklusjonene i konseptvalgutredningen for «Oslo-navet», men den bør ses i klar sammenheng med det som diskuteres der. Særlig relevant er det å koble «Nittedalsbanen» til de trasémulighetene i Oslo-navet som går på å kunne kjøre tog mellom sør og nordøst via Oslo sentrum (omtalt som alternativ 1 og 2 i en artikkel i Jernbanemagasinet nr. 5 – 2014).<sup>10</sup> «Nittedalsbanen» vil gjøre at Gjøvikbanens tog kan trafikkere gjennom Groruddalen og dermed åpne for et bedre kollektivtilbud til mange store arbeidsplasser. I tillegg vil banenettet vest for Oslo avlastes for trafikk, og dagens stasjon på Hønefoss kan beholdes.

### **Stortinget har vedtatt traséalternativ, Stortinget bør fatte nytt vedtak**


Det var Stortinget som i 2002 vedtok traséalternativet for Ringeriksbanen. Følgelig mener vi at det må være samme instans som fatter nytt vedtak i samme sak. Vi ber derfor om at Stortinget blir forelagt en sak om trasévalg for Ringeriksbanen, før videre planlegging fortsetter. Åsa-alternativet må utredes videre, i tillegg til et traséalternativ via Nittedal, som bør bli en del av beslutningsgrunnlaget for Stortinget.

Med vennlig hilsen


  
Lars Haltbrekken  
leder, Naturvernforbundet

  
Arnstein Vestre  
leder, Natur og ungdom

  
Viggo Ree  
Norsk Ornitologisk Forening

  
Christian Steel  
generalsekretær, SABIMA

  
Kjell Erik Onsrud  
leder, For Jernbane

  
Arild Hermstad  
leder, Framtiden i våre hender

  
Truls Gulowsen  
leder, Greenpeace Norge

Heidi Sørensen (sign.)  
teamleder, WWF-Norge

Kopi:  
Miljødirektoratet  
Jernbaneverket  
Vegdirektoratet  
Statens vegvesen Region sør  
Fylkesmannen i Buskerud  
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

<sup>10</sup> «Oslo-tunnel på den annen måte»: Artikkel i Jernbanemagasinet nr. 5 – 2014:  
<http://www.jernbaneverket.no/no/Nyheter/Jernbanemagasinet/Nyhet/Oslo-tunnel-pa-en-annen-mate/>