



1. august 2022

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

## FELLESPROSJEKTET E16 OG RINGERIKSBANEN

Naturvernforbundet har vært engasjert i debatten om og planprosessene rundt Ringeriksbanen helt tilbake til 1990-tallet og har også gitt flere innspill om fellesprosjektet og inn i prosessen med gjeldende NTP.

Det er heldigvis blitt en ny offentlig debatt om store samferdselsprosjekter. Vi registrerer at det fra noen hold mobiliseres for Ringeriksbanen, blant annet i et åpent brev fra ordførere i regionen. Naturvernforbundet mener det vil være riktig at prosjektet i sin nåværende form avsluttes, og at det for E16 utarbeides planer som i hovedsak innebærer at dagens vei utbedres, mens det for jernbanen gjennomføres en ny planprosess for å finne bedre løsninger.

Det er verd å minne om at konsekvensutredningene for Ringeriksbanen fra 1990-tallet endte med et stortingsvedtak i 2002 om trasévalg. Årsaken til at Stortinget gjorde et slikt vedtak, var at traséspørsmålet var svært omstridt, blant annet av hensyn til naturverdiene. Gitt de daværende forutsetningene om en trasé gjennom Bærum og fram til Hønefoss vedtok Stortinget en løsning som Naturvernforbundet da kunne akseptere, tross mange svakheter, nemlig traseen via Åsa. Med dette unngikk vi en bane over Kroksund og det sårbare landskapet videre mot Hønefoss.

Da Solberg-regjeringen satte i gang en ny planprosess etter stortingsvalget i 2013, var dette stortingsvedtaket om trasé plutselig ikke lenger en forutsetning. Ny bane skulle ses i sammenheng med en ny 4-felts motorvei. Da dette endte opp som et fellesprosjekt for vei og bane, var det ikke aktuelt å legge en felles trasé via Åsa. Motorvei og bane skulle nå krysse Kroksund og gå over de sårbare områdene. Disse forutsetningene var altså i strid med Stortingets vedtak fra 2002. Og det er heller aldri gjennomført noen konseptvalgutredning (KVU) med ekstern kvalitetssikring (KS1), slik statens prosjektmodell krever for store prosjekter.

For Solberg-regjeringen skulle dette bli et mønsterprosjekt for rask gjennomføring. Naturvernforbundet og mange andre protesterte, men til liten nytte. Også Miljødirektoratet og Ramsar-sekretariatet kom med sterke advarsler om motorvei og jernbane over Kroksund.

Hovedinnvendingene mot prosjektet, fra et miljøståsted, kan kort oppsummeres slik:

- Å bygge motorvei i tillegg til jernbane undergraver grunnlaget for toget. Prosjektets klimautredning viser at biltrafikken ikke vil reduseres med fellesprosjektet sett i forhold til et framskrevet nullalternativ, nettopp fordi veien bidrar til å styrke veitrafikkens konkurransekraft og gir mye nyskapt biltrafikk, også inn i hovedstadsområdet, som omfattes av nullvekstmålet.
- Å bygge motorvei i tillegg til jernbanen gir ekstra store arealinngrep og klimagassutslipp fra bygging.

- Den valgte traseen gir inngrep i et verdifullt våtmarksområde av internasjonal verdi, inkludert inngrep i verneområde og foreslått verneområde. Traseen vil også beslaglegge betydelig med matjord og kulturlandskap.
- Ringeriksbanen planlegges ikke for ordinær godstrafikk. Det betyr at godstrafikken på bane fortsatt må ta omveien om Roa eller Drammen og ikke få noen konkurransefordel, mens lastebilene på E16 vil få en topp moderne vei, som styrker veitrafikkens konkurransekraft.

Vi kan ikke se at de enorme kostnadene i kroner og øre og de store negative effektene på natur og miljø kan forsvare dette prosjektet. Ekstra problematisk blir det når det for jernbanen foreligger alternative løsninger som ikke har vært gjenstand for en god utredningsprosess.

Dagens E16 fra Skaret til Elstangen har 2/3 felt og midtrekkverk. Denne veien kan beholdes omtrent som den er, eventuelt med tunnelutbedringer. Fra Elstangen til Hønefoss må det større utbedringer til, men en løsning med 2/3 felt og moderat fart vil gi muligheter til betydelig gjenbruk av dagens vei.

I påvente av en ny utredningsprosess for jernbanen bør det satses på flere og lengre kryssingsspor på Bergensbanen mellom Hønefoss og Voss, noe som vil gi økt kapasitet og kortere kjøretider for både godstog og persontog, og det er også grunnlag for større utbygginger mellom Voss og Arna.

Vi ser fram til en god dialog om dette temaet.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen  
leder

Kopi: Finansdepartementet