

2. mai 2024

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

## VILLEDENDE OM FELLESPROSJEKTET E16 OG RINGERIKSBANEN

De såkalte Banevokterne har skrevet brev til Stortinget og ber om at Ringeriksbanen må prioriteres i Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP). Selv om vi støtter styrking av jernbane, mener vi at bygging av Ringeriksbanen slik den nå er planlagt, vil medføre så store utslipp og uakseptable naturinngrep at prosjektet i sin nåværende form må avsluttes, til tross for reisetidsforbedringene. Alternative løsninger som korter inn Bergensbanen, må utredes.

Bergensbanen er en svært viktig transportåre for gods mellom Oslo og Bergen og har et akutt behov for oppgradering. I tillegg til oppgradering Arna–Stanghelle bør tiltak for økt kapasitet og regularitet prioriteres gjennom flere kryssingsspor, som koster relativt lite, gir små naturinngrep og har stor gevinst. Slike kapasitetstiltak på eksisterende trasé er en forutsetning for økt trafikkmengde på Bergensbanen, uansett om Ringeriksbanen bygges eller ikke.

Klimaargumentasjonen som Banevokterne og andre bruker i diskusjonen om fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen, er på svært tynn is. Dette er ikke et miljøprosjekt.

Det er gjennomført klimaanalyser av fellesprosjektet. Ifølge [Nye Veier](#) vil bygging, drift og vedlikehold av vei og bane vil slippe ut om lag 890 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Mye av dette skyldes behovet for en svært lang tunnel, som er krevende å bygge. I tillegg kommer et utslipp tilsvarende 275 000 tonn CO<sub>2</sub> fra nedbygging av natur og jordbruksområder.

I sum er dette svært høye utslipp, større enn det hva det er realistisk mulig å oppnå av reduksjon som følge av at et bedre togtilbud reduserer bruken av mer klimaskadelige transportformer. Dette skyldes flere forhold. For det første er det vanskelig å flytte reiser fra bil til tog om det samtidig skal bygges ny motorvei. Tidligere beregninger i regi av fellesprosjektet viser at motorveien vil medføre trafikkvekst med personbil som overgår reduksjonen som det nye jernbanetilbudet bidrar med. Videre er ikke Ringeriksbanen planlagt for godstog i ordinær trafikk, selv om det nettopp er innen godstrafikken at jernbanen på kort og mellomlang sikt har et betydelig potensial for å kutte utslipp. Med nåværende planer vil ikke denne gevinsten oppnås gjennom Ringeriksbanen.

Utover at fellesprosjektet har et svært dårlig klimabudsjett, er prosjektets store inngrep i matjord, våtmark og annen viktig natur – inkludert inngrep i verneområde med internasjonal status – svært kritikkverdig. Hele 1790 mål matjord, 4746 mål natur og 1458 mål annet areal vil bli berørt. I tillegg vil store utfyllinger av steinmasse sperre for vanngjennomstrømningen mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden, med potensielt store negative konsekvenser.

Presset på våtmarksnaturen er stort, og vi har [nylig fått ny informasjon](#) om hvor kritisk summen av alle gjennomførte og planlagte inngrep i slike områder, som Åkersvika og Lågendeltaet, er. Ytterligere store inngrep i slik natur som følge av fellesprosjektet på Ringerike er totalt uakseptabelt.

Dersom det skal brukes 59 milliarder kroner, som fellesprosjektet er estimert til å koste, må vi forvente en gevinst for natur og miljø. Det er dessverre ikke tilfellet. Hele prosjektet bør derfor settes på vent og gjennomgå en konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1), der nye løsninger og alternative traseer vurderes. Dette storprosjektet er hittil blitt planlagt uten gjennomført KVU eller KS1, til tross for at det ordinært stilles krav om en slik prosess for alle utbygginger som forventes å koste mer enn 1 milliard kroner. Utbygging av 23 kilometer tunnel gjennom komplisert fjell og anlegg gjennom sårbare områder kan også by på overraskelser og kostnadsoverskridelser.

Om det skulle settes av betydelige midler til bygging av Ringeriksbanen i den nye nasjonale transportplanen, er det også grunn til å frykte at balansen i NTP vil forrykkes, og at det da vil komme krav om mer penger til mange andre prosjekter. Det kan føre til ytterligere skader for natur og klima, og det vil også resultere i at NTP ikke blir den edruelege og gjennomførbare planen som er intensjonen.

Utbedringer av dagens E16 Skaret–Hønefoss, som er viktig for blant annet trafiksikkerhet, kan gjøres for langt lavere summer enn ny motorvei i ny trasé. Vi mener for øvrig også at motorveien Arna–Tren gereid kan tas ut av det såkalte K5-prosjektet i Vestland, noe som vil spare 5 milliarder kroner, som kan brukes bedre, for eksempel til utbedring av Bergensbanen og riks- og fylkesveier i regionen.

Stortinget må avvise forslag om å legge Ringeriksbanen inn i NTP og samtidig presisere at Nye Veier ikke kan bygge ut E16 Skaret–Hønefoss etter de utdaterte planene for fellesprosjektet, der svært høy fart, opp mot 250 km/t,<sup>1</sup> har vært et avgjørende premiss for det svært naturødeleggende trasévalget. Nye Veier må pålegges å planlegge veioppgraderingen i tråd med de overordnede prinsippene i ny NTP om lavere fart, å ta vare på det vi har og kun bygge nytt når vi må.

Med vennlig hilsen

Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet  
Martin Lindal, leder i Naturvernforbundet i Buskerud  
Tom Skauge, leder i Naturvernforbundet Hordaland

Kopi til:

Stortingets energi- og miljøkomité

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård og klima- og miljøminister Andreas Bjelland Eriksen

Nye Veier AS

---

<sup>1</sup> Jernbane dimensjonert for 250 km/t krever en kurveradius på minst 2400 meter. Vei for 80 km/t krever en kurveradius på 250 meter, for 90 km/t på 400 meter og for 100 km/t på 550 meter. Dette viser at handlingsrommet for å utbedre veien på en mer skånsom måte er vesentlig større når dette gjøres uavhengig av en jernbanetrasé som uansett må utredes på nytt for å ta natur- og klimahensyn.