

Oslo, 26. februar 2025

Statsminister Jonas Gahr Støre
Finansminister Jens Stoltenberg
Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Klima- og miljøminister Andreas Bjelland Eriksen

STOPP FELLESPROSJEKTET RINGERIKSBANEN OG E16 ETTER DAGENS PLANER

Hovedbudskap

Naturvernforbundet har i mange år fulgt debatten og prosessen rundt Ringeriksbanen. Banen er dessverre blitt et klimaskadelig og naturødeleggende prosjekt som bygger ned mye verdifull matjord, og som gir en motorvei på kjøpet.

Vi registrerer at det er enkelte krefter som nå øver et stort press på sentrale myndigheter for å bevilge penger til oppstart av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16. Det er da verd å påpeke at Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2025–2036 ikke inneholder noen tidsangivelse for når prosjektet skal bygges.

Naturvernforbundet støtter tiltak som kutter reisetida med tog mellom Oslo og Bergen. Arna–Stanghelle er et stort prosjekt som allerede er prioritert, og det vil gi Bergensbanen et betydelig løft. Nå blir det viktig å unngå rask oppstart av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16. Vi trenger tid til å finne mer klima- og naturvennlige løsninger, gjerne også med lavere kostnader og større nytteeffekt.

Bakgrunn

Ringeriksbanen har en lang historikk. Det var lenge et jernbaneprosjekt som hadde til formål å forkorte Bergensbanen og å gi Ringeriksregionen bedre jernbane i retning Oslo. I 2002 vedtok Stortinget en traséløsning som var problematisk, men som Naturvernforbundet med en del betenkeligheter kunne akseptere. Da Solberg-regjeringen satte i gang detaljert planlegging av prosjektet i 2014, tok det ikke lang tid før dette var blitt et fellesprosjekt med ny bane og ny motorvei (E16 Skaret–Hønefoss).

Bergensbanen er en svært viktig transportåre for gods mellom Oslo og Bergen og har et akutt behov for oppgradering. I tillegg til utbygging 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.

I tillegg er behovet for å vedlikeholde og utbedre dagens infrastruktur blitt stadig mer akutt. For jernbanen slår dette ut i en svært utilfredsstillende situasjon, med stadige forsinkelser og innstillinger.

Både passasjerer og godskunder mister tilliten til toget. Stadige togkaos i hovedstadsområdet og flere steder berører tusenvis av passasjerer. At Dovrebanen i Gudbrandsdalen nå for andre gang på kort tid er stengt i flere måneder, flytter godstransport fra bane til vei mellom Østlandet, Møre og Romsdal, Trøndelag og Nord-Norge og gjør at det viktige nattoget mellom Oslo og Trondheim er innstilt – for å nevne noen eksempler.

En viktig årsak til den uholdbare situasjonen er at det er blitt brukt for lite penger på vedlikehold og utbedring av dagens baner gjennom flere tiår. Det er totalt sett blitt brukt for lite penger på jernbane. Men det har tydeligvis vært mer populært for flertallet av politikerne å prioritere store, nye utbygginger framfor å ta vare på det vi har. Dette må nå snus.

Klima- og naturkonsekvensene av Ringeriksbanen og E16

Noen framstiller fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 som et miljøprosjekt, eventuelt som et prosjekt som er bra for klimaet, men som har uheldige konsekvenser natur og matjord.

Begge deler er feil. Konsekvensutredninger og analyser viser dette. Ifølge [Nye Veier](#), som har ansvaret for fellesprosjektet, vil bygging, drift og vedlikehold av vei og bane vil slippe ut om lag 890 000 tonn CO₂-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 CO₂ 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 kritikkverdige. 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. I utrednings- og planprosessen har det vært gitt tydelige advarsler fra miljøfaglig hold mot å bygge vei og bane gjennom de sårbare områdene.

Presset på våtmarksnaturen er stort, og vi har [fått ny informasjon](#) om hvor kritisk summen av alle gjennomførte og planlagte inngrep i slike områder, som Åkersvika og Lågendeltaet. 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. Det er heller ikke gjennomført en

konseptvalgutredning (KVU) med ekstern kvalitetssikring (KS1) for dette store prosjektet, noe som vanligvis kreves av prosjekter der kostnaden forventes å overstige 1 milliard kroner. En slik utrednings- og kvalitetssikringsprosess skal blant annet bidra til helhetstenking rundt konsept og traséløsninger og vurdere dette opp mot samfunnets behov. Utbygging av 23 kilometer tunnel gjennom komplisert fjell og anlegg gjennom sårbare områder kan også by på overraskelser og kostnadsoverskridelser.

Hva med motorveien?

Kombinasjonen av motorvei og jernbane har skapt en konstruksjon som gir store klimagassutslipp og store inngrep. For det første gir det en stor overkapasitet av transportkapasitet, med høyt arealforbruk og store utslipp fra bygging. Men vei og bane i kombinasjon legger også svært uheldige føringer for traseen. Veien må flettes inn i eksisterende veinett og dekke blant annet et lokalt transportbehov. En moderne jernbane krever en veldig stiv kurvatur,¹ altså svært slake kurver både horisontalt og vertikalt. Når disse betingelsene skal forenes, legger det så store føringer for traseen at det har vært umulig å finne akseptable løsninger.

Før fellesprosjektet var en realitet, vurderte Statens vegvesen mange ulike løsninger for E16 Skaret–Hønefoss, som nå inngår i fellesprosjektet. Naturvernforbundet forstår at det er viktig å utbedre veien av hensyn til trafiksikkerhet, men dette kan gjøres for langt lavere summer enn ny motorvei i ny trasé. Vi ber derfor regjeringen ta initiativ til at det utføres trafiksikkerhetstiltak på dagens vei, eventuelt i kombinasjon med moderate utbedringer.

Avslutning

Om prosjektet ikke framskyndes, blir det derimot rom for å finne nye løsninger som gir mindre miljødeleggelse og en større nytteeffekt av jernbane, blant annet for godstrafikken. Da blir det mulig å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) med ekstern kvalitetssikring (KS1) for både vei og bane. I mellomtida må andre utbedringer av Bergensbanen gjennomføres – som uansett er viktige, men som vil kreve store beløp. De vil bidra til økt kapasitet og reisetidsreduksjoner, noe Naturvernforbundet støtter. Og kanskje aller viktigst nå: Regjeringen må bidra til at det endelig kommer nok penger til å få orden på dagens jernbanenett, som vil være viktig for så godt som hele landet. Dette krever stort politisk fokus.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder

¹ 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, for 100 km/t på 550 meter og for 110 km/t på 800 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.