

Oslo, 1. juni 2025

Stortingets finanskomité
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortingets energi- og miljøkomité

IKKE BEVILG PENGER TIL FELLESPROSJEKTET E16 OG RINGERIKSBANEN I REVIDERT STATSBUDDSJETT

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 lokale krefter som nå øver et stort press på sentrale myndigheter for å bevilge ekstra penger til videre planlegging og oppstart av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16, blant annet i revidert statsbudsjett for 2025. Regjeringens budsjettforslag inneholder heldigvis ikke dette.

Naturvernforbundet støtter tiltak som kutter reisetida med tog mellom Oslo og Bergen. Utbygging Arna–Stanghelle i Vestland (til om lag 40 milliarder kroner) er et stort prosjekt som allerede er prioritert, og det vil gi Bergensbanen et betydelig løft. Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen vil koste enda mer.

Det aller viktigste nå må være å få jernbanen til å fungere. Det er over flere tiår brukt for lite penger på jernbanen, og vi har nå i lengre tid sett konsekvensene, i form av uakseptabelt mange forsinkelser og innstillinger av tog. Dette tærer kraftig på tilliten til jernbanen som transportmiddel, både blant passasjerer og i næringslivet. Det er klare faglige anbefalinger om å prioritere penger til vedlikehold og fornying av jernbane og vei framfor store nye prosjekter. Det er bra at regjeringen til en viss grad følger dette opp. Denne kursen må fortsette, og det vil bli helt feil om Stortinget nå bevilger ekstra penger for å igangsette et stort utbyggingsprosjekt som åpenbart vil gjøre at det blir mindre penger igjen til å få jernbanen til å fungere igjen og løse de daglige utfordringene på veinettet.

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. Slike mindre, men svært nyttige tiltak må få prioritet.

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 har vært 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. Om det skulle bli slik, vil ikke prosjektet gi en stor nytte for den delen av jernbanen som har et betydelig potensial for å kutte utslipp på kort og mellomlang sikt.

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. Det er også fare for utfyllinger av steinmasse kan svekke vannkvaliteten i Tyrifjorden og Steinsfjorden. 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 trafikksikkerhet, men dette kan gjøres for langt lavere summer enn ny motorvei i ny trasé. Vi ber derfor regjeringen ta initiativ til at det utføres trafikksikkerhetstiltak på dagens vei, eventuelt i kombinasjon med moderate utbedringer.

Avslutning

Om prosjektet ikke framskyndes, blir det rom for å finne nye løsninger som gir mindre miljødeleggelser 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: Stortinget sørge for 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. Da kan ikke nye og miljøskadelige storprosjekter presses inn.

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.