



Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Bergen 15.12.2008

Høringsuttalelse til konseptvalgutredning, Ringeriksbanen

Naturvernforbundet Hordaland (NVH) viser til konseptvalgutredning for Ringeriksbanen og sender her våre merknader til utredningen.

Innledning

Naturvernforbundet Hordaland ser på bygging av Ringeriksbanen som et av de viktigste tiltakene for å redusere innlands flytrafikk. Sammen med utbedringer på Vossebanen og enkelte andre strekninger vil Ringeriksbanen kunne redusere reisetiden fra Bergen til Oslo til fire og en halv time. Dette på en av de tyngst trafikkerte flystrekningene i Europa.

Flytrafikken er en stor bidragsyter til nasjonale klimagassutslipp, særlig når man tar i betraktning at effekten av utslippene på klimaet er langt større enn om tilsvarende utslipp hadde skjedd ved bakken. Klimaet på jorden tåler ikke dagens flytrafikk, og samtidig ser vi at Avinor planlegger voldsomme økninger i kapasiteten på Flesland og Gardermoen flyplasser. Et kraftig forbedret togtilbud med Ringeriksbane og på sikt også høyfartstog vil gjøre det mulig å avvikle trafikken med langt lavere utslipp.

Klimakutt som gjøres tidlig har langt større effekt enn de som gjøres senere, når det gjelder målet om å unngå en temperaturøkning på grunn av menneskeskapte utslipp på mer enn to grader. Derfor haster det å redusere klimagassutslippene, og dermed flytrafikken. Allerede i 2020 bør utslippene være en brøkdel av det de er i dag, og de politiske valgene som gjøres i de neste årene har stor betydning for hvor store de norske CO₂-utslippene vil være i 2020.

Forholdet til høyfartstog

Naturvernforbundet Hordaland mener høyfartstog er nødvendig for å få kuttet så mye i flytrafikken så mye som trengs, men erkjenner at dette ligger langt fram i tid. Ringeriksbanen er så godt som ferdig planlagt og venter stort sett bare på startbevilgning. Dermed kan banen bygges i løpet av få år, og kan gi snarlig effekt gjennom å gjøre togtilbudet Bergen-Oslo langt mer effektivt. Imidlertid ser vi at dersom Ringeriksbanen skal benyttes til høyfartstog på et senere tidspunkt, må planene oppdateres slik at banen dimensjoneres for å tåle fart på minst 250 km/t. Da kan Ringeriksbanen også utgjøre første byggetrinn for høyfartsnettet. Derfor ønsker vi en slik oppdatering av planene. Vi er imidlertid av den oppfatning at hvis det i mellomtiden gjøres vedtak om at det skal bygges høyfartstog *utenom* Ringeriksbanen, og en oppdatering av planene ville medføre stor forsinkelse i utbyggingen, bør planene videreføres med dagens fartsgrense.

Vi mener at selv om Ringeriksbanen ikke skal benyttes til høyfartstog i framtiden, vil den fortsatt ha en viktig funksjon som klimatiltak. Først og fremst vil den redusere reisetiden med tog Oslo-Bergen i tiden fram til høyfartstoget er klart, og dermed styrke togets

konkurranseskraft mot flyet. Videre vil den bedre kapasiteten og kutte reisetiden for godstrafikk mellom Oslo og Bergen, og dermed bidra til at jernbanen kan ta unna all godstrafikk på strekningen. Det er et betydelig klimatiltak. Ifølge utredningen vil banen også ha en positiv effekt på lokaltrafikken mellom Oslo/Akershus og Hole, Ringerike, og videre oppover dagens Bergensbane. Utredningen peker på en overføring av biltrafikk til tog på 7%. Dette er ikke noe vi selv har mulig til å vurdere da vi ikke har tilstrekkelig lokalkunnskap, men det er uansett et viktig poeng å ta med.

Forholdet til andre jernbaneutbygginger

Bevilgninger til Ringeriksbanen må ikke komme på bekostning av, men i tillegg til midler til utbygging av dobbeltspor i hele intercity-triangelet og dobbeltspor Arna-Bergen. Videre må tiltak på Vossebanen som Takvam-Trengereid og de andre tiltakene som kan redusere reisetiden Oslo-Bergen prioriteres.

Trasevalg Ringeriksbanen

KVU tar ikke stilling til trasevalg (Kroksund eller Åsa-alternativet) for Ringeriksbanen. Vi støtter fullt ut Stortingets vedtak om at Ringeriksbanen skal bygges via Åsa, da vi mener at hensynet til viktige våtmarksområder i Tyrifjorden/Steinsfjorden gjør alternativet via Kroksund uaktuelt. Alle jernbaneutbygginger vil medføre naturinngrep som kan ha negative virkninger for bl.a. artsmangfoldet. Klimaendringer har også negative konsekvenser for artsmangfoldet. Derfor er det viktig å få bygget ut jernbanenettet for å redusere skadevirkninger av klimaendringer. Det innebærer imidlertid at man bør velge en trase som minimerer de negative følgene av utbyggingen, og å unngå sårbare våtmarksområder er særlig viktig. Vi mener derfor det ikke skal brukes mer tid og ressurser på å vurdere alternativet om Kroksund.

Oppsummering av vårt forslag til videre planarbeid:

- Kroksund-alternativet forkastes.
- Planene oppdateres for en hastighet på 250 km/t. Dersom Stortinget gjør vedtak om høyfartstog som ikke benytter denne traseen, bør Ringeriksbanen bygges ut etter originale planer hvis en oppdatering av planene vil føre til en vesentlig forsinkelse (for eksempel mer enn ett år).
- Det må sikres fortgang i arbeidet slik at utbyggingen kan komme i gang så raskt som mulig, for at banen snarest mulig skal kunne bidra til en overgang fra flytrafikk til togtrafikk på strekningen.

Med vennlig hilsen

NATURVERNFORBUNDET HORDALAND

(sign.)

Ingar Flatlandsmo

Leder

(sign.)

Erik Natvig

Leder, Naturvernforbundet i Bergen