

27. mars 2015

Jernbaneverket
postmottak@jbv.no

HØRING AV UTREDNINGER OM RINGERIKSBANEN OG E 16

Innledning og konklusjon

Organisasjonene viser til høring av de tre utredningene om Ringeriksbanen og E 16 Skaret–Hønefoss og avgir herved en felles uttalelse. Vårt hovedbudskap er følgende:

- Firefelts motorveg og jernbane over Kroksund og videre mot Hønefoss vil berøre internasjonalt viktige våtmarksområder, unikt kulturlandskap og annen natur av nasjonal verdi samt beslaglegge betydelige arealer med matjord.
- Det er beklagelig at det nå blir en omkamp i spørsmålet om trasé via Kroksund for Ringeriksbanen, i og med at Stortinget i 2002 vedtok at banen skal bygges via Åsa, nettopp av hensyn til natur- og kulturminneverdiene.
- Vi har forståelse for ønsket om raskere utbygging av jernbanen i Norge og behovet for å forbedre togtilbudet mellom Oslo og Bergen, men advarer mot å eksperimentere med nye planprosesser i en sak med store konflikter.
- Hensikten med Ringeriksbanen må være å redusere biltrafikken. Trafikkberegningene i silingsrapporten viser likevel at antall lette kjøretøy økes fra om lag 10 000 til 28 000 i døgnet over Sollihøgda med ny firefeltsveg, til tross for både Ringeriksbanen og innføring av bompenger på E 16. Bygging av firefelts E 16 strider fullstendig med klimaforlikets mål om nullvekst i personbiltrafikken i storbyområdene, da ny motorveg vil pumpe flere biler inn i storbyregionen.
- Godstrafikken på bane sliter og trenger bedre rammevilkår. Likevel anbefaler silingsrapporten at Ringeriksbanen ikke bygges for ordinær godstrafikk, samtidig som andre planer/ønsker om forbedring av persontogtilbudet (Gjøvikbanen og Drammen–Hokksund) vil forverre situasjonen for gods på bane mellom Oslo og Bergen.
- En trasévariant for Ringeriksbanen fra Alnabru/Grorud til Hønefoss via Hakadal, Grua og Jevnaker vil være svært gunstig for godstrafikken mellom Østlandet og Vestlandet og samtidig løfte persontogtilbudet på Gjøvikbanen, i tillegg til forbedringene mellom Oslo og Hønefoss/Bergen. Jernbaneverket anbefaler at første etappe av en slik bane (Alnabru/Grorud–Hakadal) utredes. Det pågående utredningsarbeidet i regi av «Oslo-navet» peker på liknende løsninger, i kombinasjon med ny tunnel gjennom Oslo.

På bakgrunn av dette konkluderer organisasjonene bak denne høringsuttalelsen med at firefelts E 16 og Ringeriksbanen via Kroksund og videre mot Hønefoss er uakseptabel. Planene om firefelts E 16 Skaret–Hønefoss må legges bort, til fordel for opprusting av dagens veg med bl.a. midtrekkverk og andre sikkerhetstiltak, som kan gjennomføres raskere og er langt billigere. Stortingets vedtatte trasékorridor for Ringeriksbanen via Åsa må utredes videre, og da slik at banen også kan brukes til ordinær godstrafikk. I tillegg må det utredes en trasékorridor fra Alnabru/Grorud til Hønefoss via Hakadal, Grua og Jevnaker, som har store fordeler for godstrafikken. Vi forutsetter at Stortinget får trasékorridorer for Ringeriksbanen til ny behandling, med reelle alternativ å velge mellom, før videre detaljplanlegging igangsettes.

Internasjonale naturverdier på spill

Statens vegvesen og Jernbaneverket anbefaler at det bygges firefelts E 16 og ny jernbane over Kroksund og videre mot Hønefoss, til tross for at etatene i sitt notat om E 16 og Ringeriksbanen, datert 31. oktober 2014, uttrykker bl.a. følgende om konsekvensene for naturmiljøet av en trasé via Kroksund: «Det må likevel understrekes at konfliktgraden er høy for alle korridorer siden de går gjennom områder med svært høy verdi av både nasjonal og internasjonal karakter.»

Videre vil vi vise til Miljødirektoratet, som i sitt innsigelsesbrev mener «... det bør være uaktuelt å legge felles trasé for veg og jernbane gjennom Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem».¹ I samme brev skriver direktoratet også følgende: «Det vil medføre store negative konsekvenser for kulturlandskap og naturmangfold av nasjonal og internasjonal verdi å bygge ut E 16 gjennom de sentrale deler av Røysehalvøya [Holebygda] og Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som er omfattet av internasjonale forpliktelser gjennom Ramsar-konvensjonen.»

Det er viktig å merke seg at også lokaliteter uten vern etter kongelig resolusjon i et våtmarkssystem har en klar form for beskyttelse, fordi Ramsar-konvensjonens bestemmelser legger vekt på å opprettholde helheten i hele våtmarkssystemet. Generalsekretæren for det internasjonale Ramsar-sekretariatet i Sveits sendte 24. september 2014 brev til Miljødirektoratet der han uttrykte bekymring for konsekvensene for Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem av eventuell veg- og jernbaneutbygging.² Ramsar-sekretariatet har videre gitt norske myndigheter et tilbud om en såkalt «Ramsar Advisory Mission»³, som bl.a. innebærer bistand fra internasjonal ekspertise. Siden Norge har underskrevet Ramsar-konvensjonen, bør norske myndigheter bør benytte seg av tilbudet før reell beslutning i saken fattes.

Vi vil legge til at økt press på våtmarka ved Tyrifjorden kommer i tillegg til andre inngrep lokalt på Ringerike og andre viktige våtmarker på Østlandet, som utbygging av veg ved Nordre Øyeren naturreservat, veg og bane gjennom Åkersvika samt utbygging av veg og bane langs Vorma og Mjøsa. Og det er verd å minne om Norges forpliktelser i henhold til konvensjonen om biologisk mangfold.⁴

Tross felles planlegging og at Statens vegvesen og Jernbaneverket anbefaler felles korridor for motorveg og bane på om lag 30 prosent av Ringeriksbanens lengde, vil Kroksund måtte krysses med både motorvegbru og jernbanebru på to forskjellige steder, og en stasjon på Sundvollen vil også kreve utfylling i Kroksund/Steinsfjorden.

Utover betydelige inngrep i vassdragsnaturen og våtmarksområder vil den anbefalte linja over Helgelandsmoen kreve matjord og unikt kulturlandskap, men også betydelige skogarealer, som dels er friluftsområder, klimasone, skogbruksområder, grunnvannsforekomster, viktige naturtyper (spesielt sandfuruskog) og dels dyrkbar jord. Skogområdet mellom Kjellerberget/Viksåsen og Helgelandsmoen (Svensrudmoen, Bymoen og Mosmoen) er det siste betydningsfulle krysningspunkt for elg mellom Krokskogen og Holleia. Med motorveg og jernbane gjennom dette skogområdet ødelegges Holes viktigste vandringsrute for elg og mange andre viltarter. Vi vil videre understreke at kryssing av det foreslåtte Storelva naturreservat med dobbeltbru framstår som meget miljøskadelig.

¹ «Innsigelse til kommunedelplan for E16 Skaret–Hønefoss i Hole og Ringerike kommuner»: Brev fra Miljødirektoratet til Klima- og miljødepartementet, 5. mai 2014: <http://sabima.no/files/iljodir.-innsigelse-E6-Honefoss.pdf>

² «Potential ecological change at Ramsar Site 802 Nordre Tyrifjord»: Brev fra Ramsar-sekretariatet til Miljødirektoratet, 24. september 2014: http://www.birdlife.no/innhold/bilder/2014/09/25/2928/brev_fra_ramsarkonvensjonens.pdf

³ <http://www.ramsar.org/activity/ramsar-advisory-missions>

⁴ <http://www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Internasjonalt/Internasjonale-avtaler/Konvensjonen-om-biologisk-mangfold-CBD/>

Silingsrapporten (side 86) antyder også en mulig konflikt med Viksåsen naturreservat, noe som er uakseptabelt.

Vi mener også at kunnskapsgrunnlaget er for magert flere steder for å kunne ta de riktige avgjørelsene i forhold til naturmiljø. Vi vil derfor kreve detaljerte kartlegginger av biologisk mangfold og naturkonsekvenser som møter naturmangfoldlovens krav.

Vi er kjent med at Hole kommunestyre går inn for at Ringeriksbanen og E 16 bør legges via Busund og ikke over Helgelandsmoen. Busund-alternativet vil gi store inngrep i våtmark og leveområde for mange trua insekter. Vi betrakter dette alternativet som like ille som alternativet via Helgelandsmoen.

Vi konkluderer med at en trasé via Kroksund, uavhengig av om den går via Helgelandsmoen eller Busund, vil gjøre stor skade på nasjonalt og internasjonalt viktige naturverdier og herunder en rekke trua arter, unikt kulturlandskap og verdifull matjord. Ved å gå for traseen over Kroksund ignoreres både internasjonale avtaler og miljøfaglige råd. Organisasjonene bak denne høringsuttalelsen tar sterk avstand fra ny motorveg og ny jernbane over Kroksund og videre mot Hønefoss.

Dersom jernbane og motorveg vil bli bygd som foreslått, vil det utvilsomt bli behov for omfattende avbøtende tiltak for å sikre naturhensyn samt restaurering/gjenskaping av natur som kompensasjon. Dette må også kostnadsberegnes og vil særlig påvirke beregningene for alternativene som ansees å ha «positiv nytteverdi» – som er de med størst negative konsekvenser for natur og miljø.

Stortinget har vedtatt trasékorridor via Åsa, Stortinget må fatte nytt vedtak

Stortinget vedtok i 2002 at Ringeriksbanen skal bygges fra Sandvika til Hønefoss via Åsa⁵, en trasékorridor som innebærer mindre inngrep enn en bane fra Sandvika til Hønefoss via Kroksund. Etter mye diskusjon var dette et alternativ bl.a. Naturvernforbundet kunne akseptere, med visse innvendinger. Åsa-alternativet er også det som Miljødirektoratet i brev av 5. mai 2014 mener bør legges til grunn for det videre planleggingsarbeidet. Det er derfor beklagelig at det nå gjøres et nytt forsøk på å få bygd Ringeriksbanen via Kroksund.

På forespørsel har stortingspresident Olemic Thommesen slått fast at saken må legges fram for Stortinget til ny behandling dersom stortingsvedtaket skal bli fulgt.⁶ Vi forutsetter derfor at eventuelle endringer i trasékorridor for Ringeriksbanen vil bli forelagt Stortinget på nytt, der Stortinget får reelle valgmuligheter, noe som betyr at dette må skje før videre detaljplanlegging igangsettes.

Det er forståelig at regjeringen ønsker å få til raskere planlegging og utbygging av jernbanen i Norge. Men dette må ikke skje gjennom nye planprosesser med demokratisk underskudd og som hindrer videre utredning av potensielt gode trasévarianter. Vi finner det vanskelig at det ikke er gjennomført noen godkjent konseptvalgutredning basert på firetrinnsmetodikken⁷, med etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1). Og vi ser at planleggingstempoet blir så høyt at det kan gå på bekostning av viktige natur- og miljøverdier. Å eksperimentere med nye planprosesser blir ekstra risikabelt når dette nå gjøres i en sak med så store verdier på spill.

Konsekvenser av E 16-utbygging på biltrafikk og klima

Bygging av både ny motorveg og ny jernbane vil i sum resultere i en betydelig overkapasitet. I 2014 var det gjennomsnittlig i overkant av 11 000 kjøretøy på E 16 som passerte Sollihøgda daglig. Vegdirektoratets konsekvensanalyse i forkant av forrige større

⁵ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=25248>

⁶ http://www.jernbane.no/Portals/53/nittedalsbanen/2014_12_11%20STT%20presidentskap.jpg

⁷ Mer om firetrinnsmetodikken: <http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Planlegging>

revisjon av håndboka *Veg- og gateutforming* oppgir en trafikkmengde på 15 000 kjøretøy i døgnet som grense for når en tofeltsveg får kapasitetsproblemer⁸, og det er denne trafikkmengden en fersk rapport fra NTNU anbefaler at bør legges til grunn som grense for når det bør bygges firefeltsveg.⁹ Til sammenlikning er grensa i Sverige satt til 20 000 kjøretøy i døgnet. En jernbane med dobbeltspor har en kapasitet på opptil 16 000 sitteplasser i timen.

Stortinget har gjennom klimaforliket vedtatt målet om at all vekst i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.¹⁰ E 16 går inn i Oslo-regionen, og ny motorveg vil pumpe flere biler inn i et område som omfattes av målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Satsing på både motorveg og jernbane i samme transportkorridor undergraver togets rolle og gjør toginvesteringene mindre lønnsomme. Beregninger fra Vista Analyse viser f.eks. at dersom det bygges ny motorveg med fartsgrense 100 km/t mellom Hamar og Lillehammer – i tillegg til ny jernbane – så vil antall passasjerer på intercity-togene reduseres med 12–18 prosent på stasjonene Brumunddal, Moelv og Lillehammer, sett i forhold til om motorveien ikke bygges ut.¹¹

Silingsrapporten (side 39) viser også urovekkende tall for trafikken på E 16. Med utbygd firefeltsveg, og til tross for bompenger og bygging av Ringeriksbanen og gitt økt befolkningsvekst, vil antall personkjøretøy øke fra om lag 10 000 i 2014 til hele 28 000 i døgnet i 2043. Dette kan tyde på at nullvekstmålet ikke tas på alvor. Dette viser at en ny og attraktiv motorveg vil generere mye ny trafikk og ta en stor andel av trafikken. Og det tyder på at nullvekstmålet ikke tas på alvor, og at Statens vegvesen dimensjonerer veger etter trafikkmengder som ifølge klimaforliket ikke skal komme.

Statens vegvesens konsekvensutredning for E 16 Skaret–Hønefoss viser at prosjektet vil gi økt trafikk og økte klimagassutslipp (side 11-2), og den viser at ny firefeltsveg vil forskyve konkurranseforholdet mellom personbil og buss i bilens favør (side 9-46)¹² Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 viser at E 16 Skaret–Hønefoss vil øke de årlige klimagassutslippene fra vegtrafikken med 15 200 tonn CO₂-ekvivalenter årlig, noe som ikke er ubetydelig.¹³

Når det gjelder sammenhengen mellom vegstandard og trafikkulykker, vil vi også henvise til SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk* fra 2004, skrevet av Ingvild Ytrehus og Kristian Saksvik.

Figuren på neste side viser antall hardt skadde og drepte per million kjøretøykilometer for ulike vegtyper, med tall tatt fra den rapporten (side 28). Vi ser tydelig at midtrekkverk er viktig, men også at en firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t faktisk gir nesten 60 prosent flere drepte og hardt skadde enn en trefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t.

⁸ «Ny håndbok 017 – konsekvensanalyse»: Tor J. Smeby i Vegdirektoratet, datert 21. april 2005.

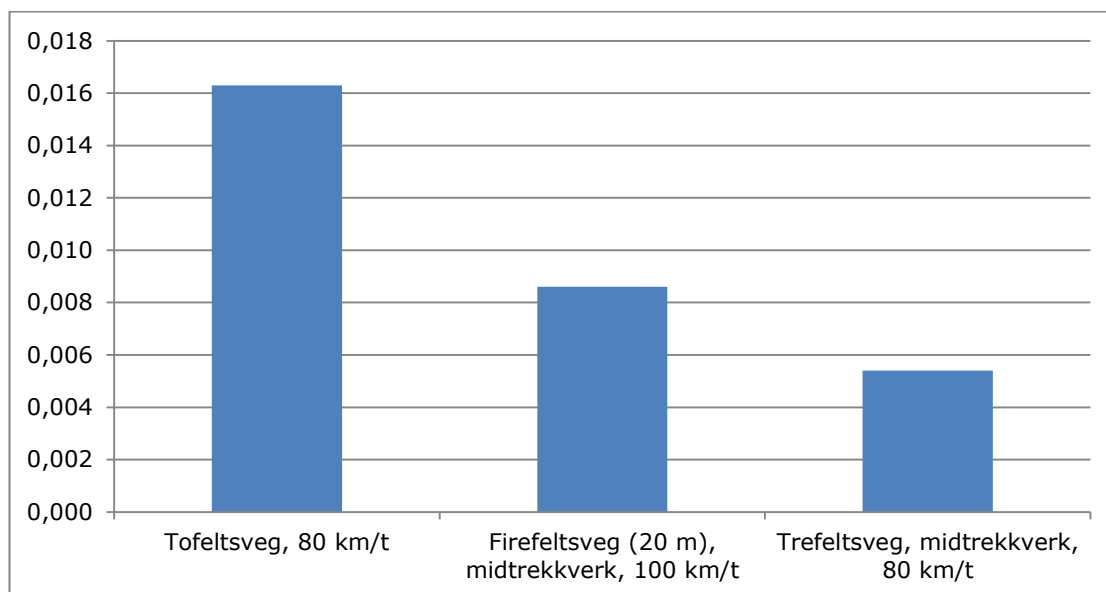
⁹ «Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT grense for 4-felts veg»: Arvid Aakre ved NTNU Trafikkteknisk senter, 2014

¹⁰ «Norsk klimapolitikk» (Meld. St. 2011–2012), side 13:
https://www.regjeringen.no/contentassets/aa70cfe177d2433192570893d72b117a/no/pdfs/stm20112012_0021000dddpdfs.pdf

¹¹ Konseptanalysen for IC-strekningen Oslo–Lillehammer, side 27:
<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17864/Konseptanalyse%20for%20Dovrebanen%202012-02-16.pdf>

¹² «E 16 Skaret–Hønefoss, konsekvensutredning med forslag til kommunedelplan» (2012):
http://www.vegvesen.no/attachment/422663/binary/719222?fast_title=Hovedrapport+E16+Skaret-H%C3%B8nefoss+%28NB%21+36+MB%29.pdf

¹³ «Omtaler av store prosjekter på riksveg og jernbaner. Beregninger av klimagassutslipp»: Vedlegg til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023:
<http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+Transportplaner/2014-2023/Planforslag/attachment/501398/binary/812583?ts=13ff63179c8>



Organisasjonene bak denne høringsuttalelsen mener opprusting av E 16 i dagens trasé til en to-/trefeltsveg med midtrekkverk er en fullgod og langsiktig løsning, til beste for natur, matjord og klima.

I tillegg til Åsa-alternativet må Ringeriksbanen via Hakadal og Grua utredes

I flere år har ulike organisasjoner forsøkt å sette søkelyset på et traséalternativ for Ringeriksbanen fra Oslo til Hønefoss via Hakadal, Grua og Jevnaker. Et slikt traséalternativ vil gå helt utenom de verdifulle våtmarksområdene ved Tyrifjorden. I tillegg vil et slikt traséalternativ ikke bare kutte reisetida med tog mellom Oslo og Hønefoss. Den vil også gi Gjøvikbanen et kraftig løft, da den i så fall blir nybygd, felles trasé for Ringeriksbanen og Gjøvikbanen på strekningen Oslo–Grua, som antakelig er den eneste realistiske muligheten til å oppnå store reisetids- og tilbudsforbedringene for passasjerene med Gjøvikbanen. Dagens stasjon på Hønefoss kan beholdes som en stasjon for alle togslag, og en unngår etablering av ny stasjon sør for Hønefoss, som vil beslaglegge betydelig med matjord.

Men den største fordelen er antakelig for godstrafikken mellom Østlandet og Vestlandet. Å flytte gods fra veg til bane vil kunne gi signifikante kutt i transportsektorens klimagassutslipp, men situasjonen er i dag kritisk som følge av både dårlig driftsstabilitet for banene og en økende konkurranse fra lastebiler på et stadig bedre vegnett. I dag går de fleste godstog fra Oslo og Bergen via Gjøvikbanen til Roa og derfra til Hønefoss og videre til Bergen. Alternativet er å kjøre gjennom Oslo sentrum og videre til Hønefoss via Drammen, men det er neppe noe godt alternativ så lenge banenettet gjennom Oslo og fra Asker til Drammen og Hokksund ikke bygges ut for økt kapasitet. I silingsrapporten (side 11) anbefaler Jernbaneverket at Ringeriksbanen *ikke* tilrettelegges for godstransport i ordinær rute. Men med en trasé for Ringeriksbanen fra Alnabru/Grorud til Hønefoss via Hakadal, Grua og Jevnaker ligger det godt til rette for at landets viktigste godsterminal kan kobles til den nye banen og gi godstrafikk med tog en bedre infrastruktur.

I en fersk rapport om Gjøvikbanen¹⁴ som Jernbaneverket la fram i november 2014, peker etaten på at innføring av regiontog hver time mellom Oslo og Jaren/Gjøvik i kombinasjon med lokaltog mellom Oslo og Hakadal hver time ikke lar seg kombinere med flere godstog. Følgelig settes det da en stopper for flere godstog mellom bl.a. Oslo og Bergen, med mindre det gjøres endringer i planene for Ringeriksbanen eller det satses på ytterligere utbygginger, som må kjempe om plass på prioriteringslista. Den omtalte

¹⁴ «Fremtidig utvikling av Gjøvikbanen», Jernbaneverket (2014): <http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/34061/Rapport%20Gj%c3%b8vikbanen.pdf>

rapporten fra Jernbanelverket er også tydelig på at det bør vurderes nytt dobbeltspor fra Alnabru/Grorud til Hakadal, som vil øke kapasiteten på Gjøvikbanen betraktelig og gi et bedre tilbud for både person- og godstrafikken på bane.

Samferdselsdepartementet har satt i gang i en konseptvalgutredning for bl.a. Gjøvikbanen, som skal følge opp Jernbanelverkets rapport om Gjøvikbanen. Også den pågående konseptvalgutredningen for «Oslo-navet» drøfter bygging av ny bane mellom Alnabru/Grorud og Hakadal og muligens videre nordover, bl.a. for å avlaste Oslo sentrum for godstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet/Sørlandet. En slik bane kan også kombineres med en ny tunnel gjennom Oslo sentrum, som «Oslo-navet» vurderer. Den vil gjøre det mulig å kjøre tog f.eks. sør og nordøst via Oslo sentrum.¹⁵ Vi mener det uansett er nødvendig å se Ringeriksbanens ulike trasémuligheter i sammenheng med konseptvalgutredningen for «Oslo-navet» og behovet for økt kapasitet for jernbanen gjennom Oslo-området.

Organisasjonene bak denne høringsuttalelsen ber om at Åsa-alternativet utredes videre, og da slik at banen kan brukes for ordinær godstrafikk. For å få på bordet et alternativ som vil løfte godstrafikken på bane ytterligere og samtidig gi persontrafikken på Gjøvikbanen et kraftig løft, ber vi om at et traséalternativ for Ringeriksbanen fra Alnabru/Grorud til Hønefoss via Hakadal, Grua og Jevnaker utredes videre, et alternativ som vil bedre togtilbudet på flere strekninger ut at det trengs å bygges flere nye baner.

Med vennlig hilsen



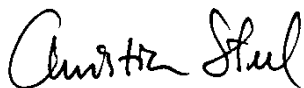
Lars Haltbrekken
leder, Naturvernforbundet



Arnstein Vestre
leder, Natur og ungdom



Karoline Andaur
fagsjef, WWF-Norge



Christian Steel
generalsekretær, SABIMA



Kjell Erik Onsrud
leder, For Jernbane



Arild Hermstad
leder, Framtiden i våre hender



Truls Gulowsen
leder, Greenpeace Norge



Kjetil Aa. Solbakken
generalsekretær, Norsk Ornitologisk Forening

Kopi:

- Samferdselsdepartementet
- Klima- og miljødepartementet
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet
- Miljødirektoratet
- Fylkesmannen i Buskerud

¹⁵ Se presentasjon fra «Oslo-navet» på Jernbaneforum 2015 (17. mars), lysark 9 og 11, som beskriver både nye tunneler gjennom Oslo og godsløsning fra Alnabru og vestover via Hakadal:
http://jernbanekonferanser.no/jernbaneforum/jernbaneforum_2015/presentasjoner/content_4/text_784c584f-0b4a-4d63-809a-0ab9eea9baf21426677868023/1426684383345/_yvind_r_rslett.pdf