

Ringeriksbanen

Fagmøte i Tekna, 21. april 2016
Holger Schlaupitz, fagsjef i Naturvernforbundet



Foto: Viggo Ree

Hovedinnvendingene

- **Store inngrep i natur og kulturlandskap**
(gml. tema)
- **Miljøeffekter av vegtrafikkvekst fordi E 16 bygges ut parallelt** (nytt tema)
- **Dårlig løsning for gods på bane** (nytt tema)

Store inngrep

- Naturvernforbundet deltok aktivt i arbeidet med konsekvensutredninger på slutten av 90-tallet
 - Våtmarksområder (Ramsar-område)
 - Kulturlandskap
 - Matjord
- Konsekvensene var så store at Stortinget i 2002 vedtok at traseen ikke skulle gå over Kroksund, men legges øst for Steinsfjorden og via Åsa videre til Hønefoss. Firefelts motorveg ikke da en del av debatten
- Fra ca. 2013/2104: Omkamp om trasevalg – ikke Åsa likevel



Storelva. Foto: Viggo Ree

Klare faglige anbefalinger

Miljødirektoratet, mai 2014:

E16 skal tas opp til ny gjennomgang for å vurdere den i sammenheng med utbygging av Ringeriksbanen. Miljødirektoratet mener det bør være uaktuelt å legge felles trasé for veg og jernbane gjennom Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem. **Miljødirektoratet mener tidligere vedtatt trasé om Åsa med stasjonsområde i Hønefoss bør legges til grunn for utbygging av Ringeriksbanen.** Dette vil også være viktig for å oppnå en ønsket overgang til kollektive transportmidler.

Miljødirektoratet mener utbygging av jernbanen bør prioriteres foran utbygging av 4-felts E16. Ny utbygging fra Kroksundet bør avvendes til en ser hvordan utbygginga av jernbanen påvirker behovet for standard på framtidig E16. Det bør samtidig gjennomføres forbedringer av E16 etter dagens trasé for å ivareta trafikksikkerhet og miljøhensyn langs vegen. En slik løsning vil både kunne videreføre de store naturmiljø- og kulturlandskapsverdiene på Røysehalvøya og gi grunnlag for en overgang til kollektive transportformer, som er nødvendig for å kunne oppnå en reduksjon av klimagassutslipp fra samferdselssektoren.

1-3 July 2015

MISSION REPORT

by

Dave Pritchard;
with Ania Grobicki and Tobias Salathé

Choosing the most appropriate transport routes

Recommendation 11: Reconsidering an "Åsa" option for the railway

Any time, distance, cost, track specification and construction-related challenges of a rail route east of Steinsfjord through the Åsa area should be weighed against the environmental, agricultural and cultural challenges of a route across Kroksund and through the Storelva delta area. The Mission supports those who argue that the decision to abandon consideration of the "Åsa" option was premature, and that this decision may not necessarily shorten the planning process or save costs overall. The "Åsa" route should therefore receive further consideration. [See chapter 12]

Recommendation 12: Reconsidering separate corridors for road and rail

Planning of transport infrastructure north of Oslo should continue to take an integrated approach to road and rail improvements, including attention to the relative environmental costs and benefits of each mode of travel; but this should not constrain the consideration of separate route corridors for the Ringeriksbanen railway and the E16 highway in cases where such separation could reduce negative environmental impacts or offer greater scope for mitigation. [See chapter 12]

Recommendation 13: Reconsidering improvement of the existing road line

The Mission does not minimise the challenges, including of ensuring adequate road safety, that would be associated with upgrading the E16 highway along its existing line; but these may not be insoluble and they should be weighed against the environmental and other costs of constructing a new route instead through the Storelva delta area. We support those who argue that the decision to abandon consideration of an in-line improvement to the E16 was premature. This in-line option, including the possibility of widening to three lanes instead of four and imposing variable speed limits, should therefore receive further consideration. [See chapter 12]



Nå også firefelts E 16

- Stortingets klimaforlik fra 2012 slår fast at personbiltrafikken i storbyområdene (inkl. hele Akershus) ikke skal vokse
- Sollihøgda, 2015: Ca. 10 250 personkjøretøy i døgnet

Tabell 3.4. Oversikt over tog- og bilreiser mellom Sandvika/Avtjerna/Skaret og Sundvollen i de ulike beregningsalternativene med ny E16 og Ringeriksbanen, trafikktall i 2043.

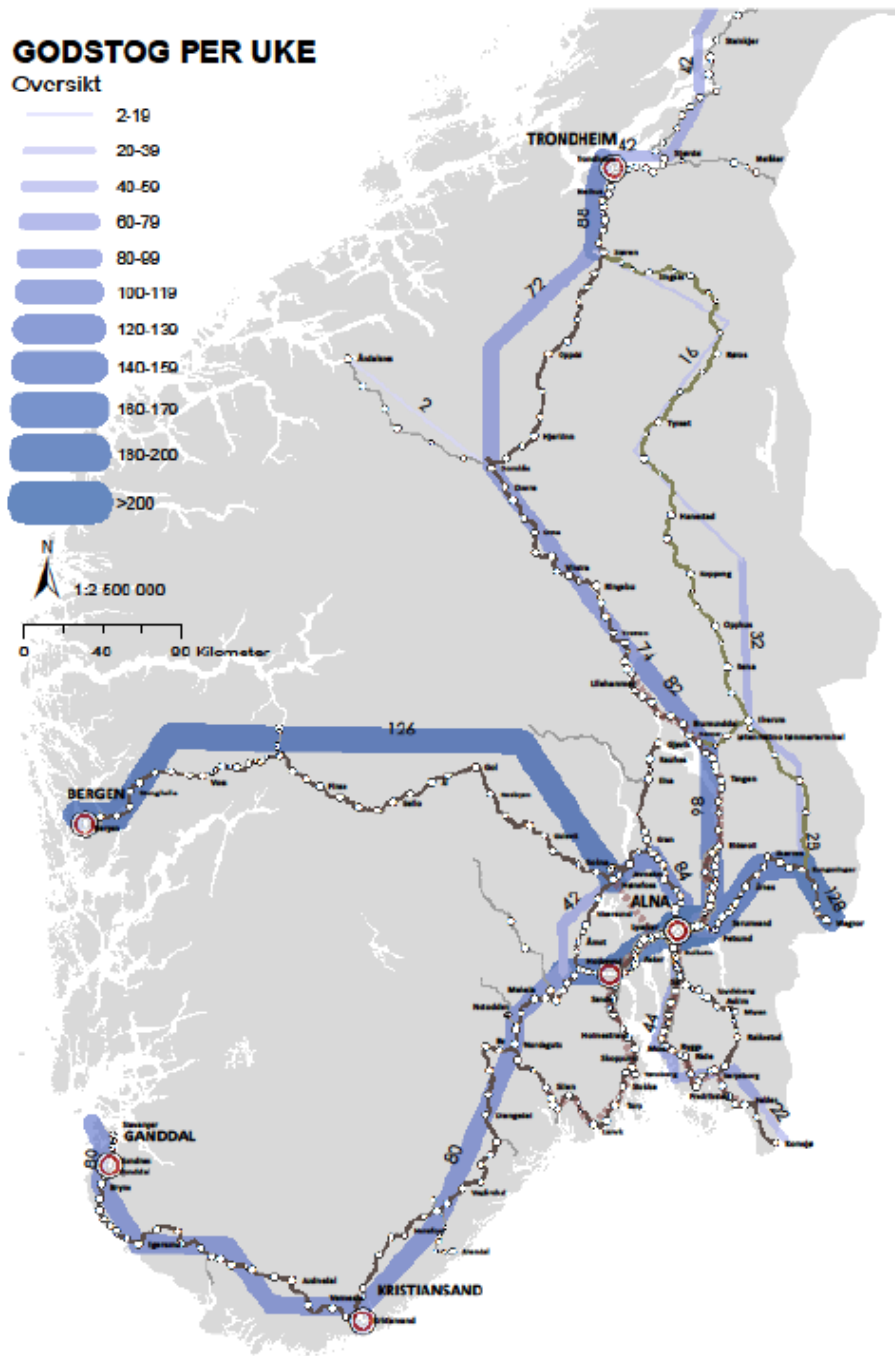
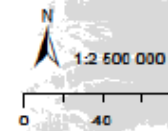
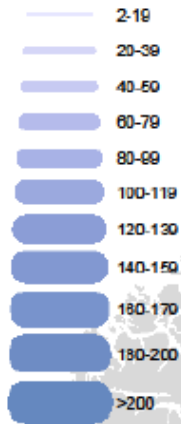
	Togreiser (ÅDT personer)		Vegtrafikk (ÅDT kjøretøy eks gods)	
	Sør for Sundvollen	Sandvika- Avtjerna	Skaret - Sundvollen	Sandvika - Avtjerna
Nullalternativet	3 500	3 500	22 600	19 700
Ny E16 og Ringeriksbanen, SSBs middelprognose for befolkningsvekst	6 700	6 700	25 400	22 500
Ny E16 og Ringeriksbanen med økt befolkningsvekst	9 900	9 900	30 900	28 200
Ny E16 og Ringeriksbanen med økt befolkningsvekst og kvarters frekvens på IC- /regiontogtilbudet	12 700	12 700	31 400	27 800
Ny E16 og Ringeriksbanen med økt befolkningsvekst, kvarters frekvens på IC- /regiontogtilbudet samt bompenger på E16 nord for Sandvika	12 900	12 900	28 000	23 700
Jernbanestasjon som fanger opp befolkningsvekst i Avtjernaområdet, i tillegg til tiltakene over	12 500	22 900	33 900	34 600

Gods på bane viktig

- Tiltak som gir mer gods på bane framfor med lastebil, er det beste klimatiltaket jernbanen kan bidra med, i hvert fall på kort/mellomlang sikt
- Ifølge transportetatenes forslag til NTP 2018–2029 vil godstiltak på banenettet inkl. utbygging av Alnabru-terminalen gi CO₂-innsparing på vel 123 000 tonn årlig. Til sammenlikning gir dobbeltspor Nærbø–Sandnes en reduksjon på i underkant av 1000 tonn årlig. Mens E 16 Skaret–Hønefoss gir økte utslipp på vel 17 000 tonn
- Planene for Ringeriksbanen innebærer at godstog ordinært ikke skal få bruke banen. Mens utbygging av E 16 vil styrke lastebilens kår ytterligere

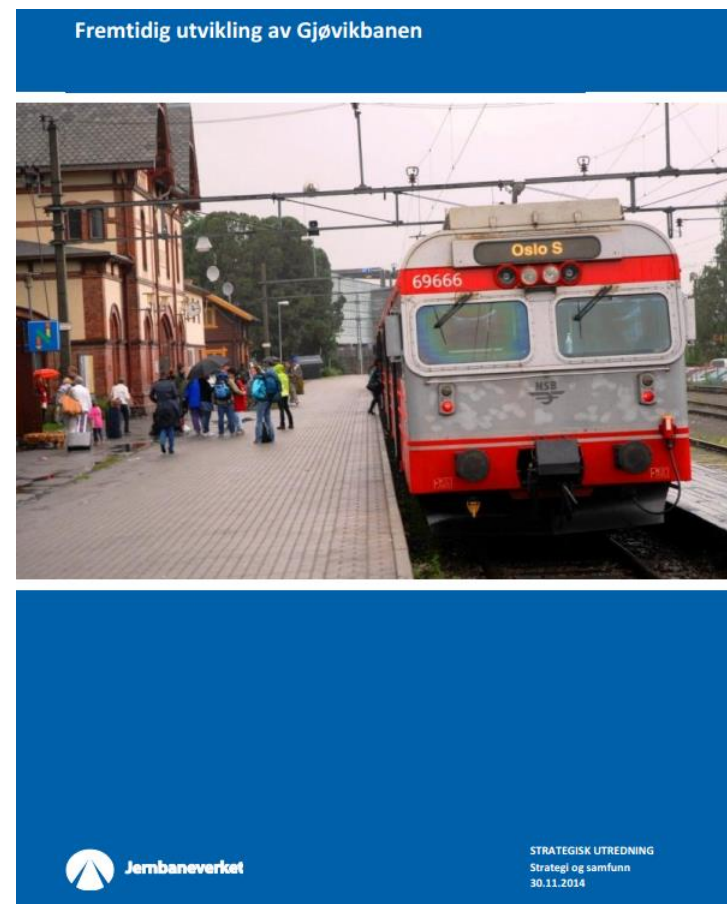
GODSTOG PER UKE

Oversikt



KVU Oslo-Navet:
Godstrafikk på jernbane
- spesialanalyse

Gods på bane viktig



Iverksettelse av det foreslåtte togtilbudet vil altså redusere muligheten for å tilrettelegge for økt godskapasitet på Gjøvikbanen. **Den eneste måten å få til en betydelig økning av både gods- og persontogkapasiteten på Gjøvikbanen er å bygge en ny bane på strekningen Alnabru/Grorud-Hakadal.** Da ville man få en arbeidsdeling mellom nåværende og den nye banen, med lokaltog til Hakadal på den gamle banen og godstog samt persontog til Jaren og Gjøvik på den nye banen. Godstrafikken over Roa bruker i dag godssporet fra Alnabru til Grefsen, og dette har også behov for oppgradering.

Fremtidig utvikling av Gjøvikbanen

 Jernbaneverket

STRATEGISK UTREDNING
Strategi og samfunn
30.11.2014

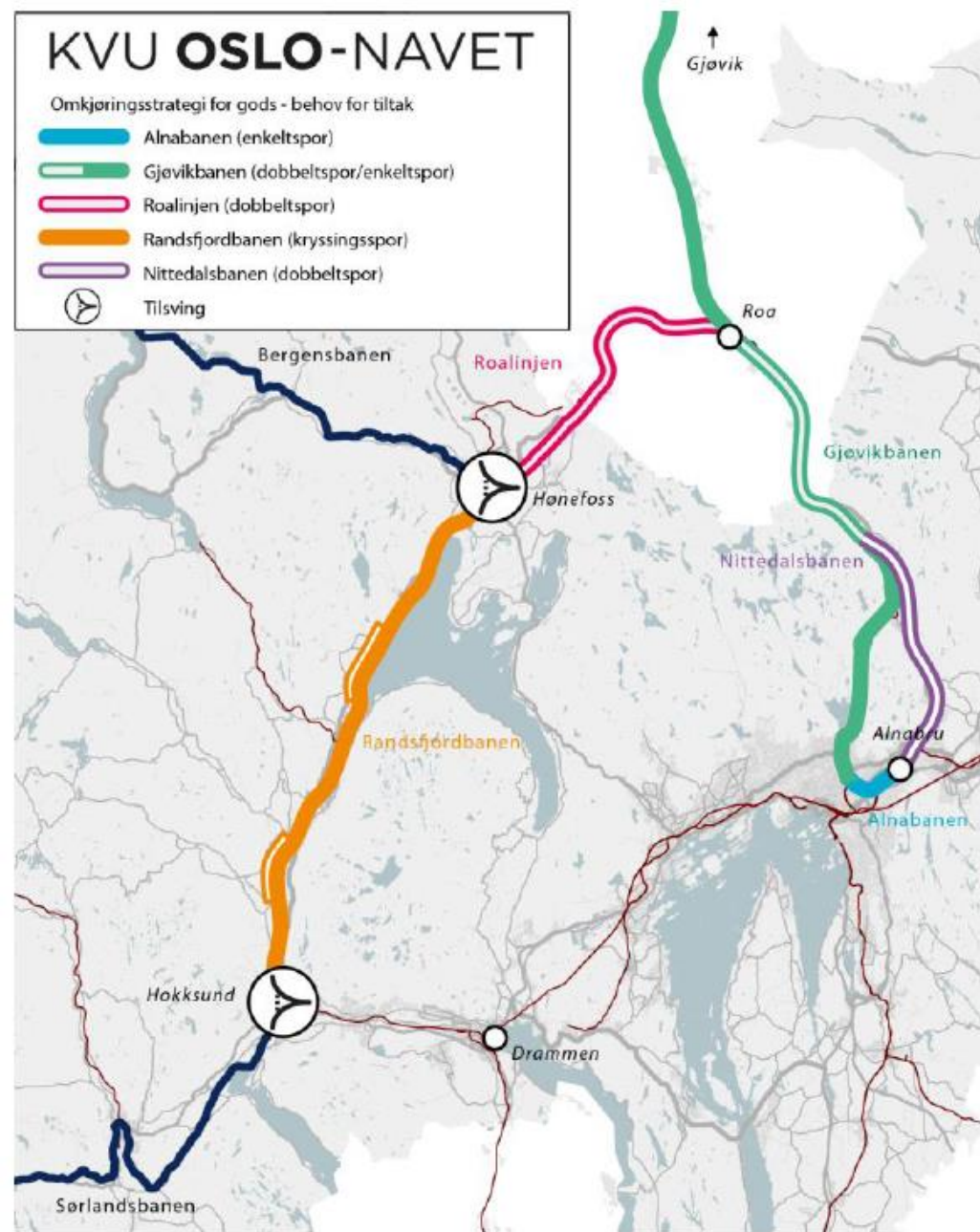
Fra
Jernbaneverkets
rapport «Fremtidig
utvikling av
Gjøvikbanen,
november 2014)

Naturvernforbundet
100 år 
1914-2014

Godskorridor nordvestover fra Oslo, med god kobling til Alnabru-terminalen, som også vil løfte persontrafikken på Gjøvikbanen

Som alternativ til Ringeriksbanen er avgreining fra Grua til Jevnaker mer relevant enn opprusting av den gamle banen Roa-Hønefoss

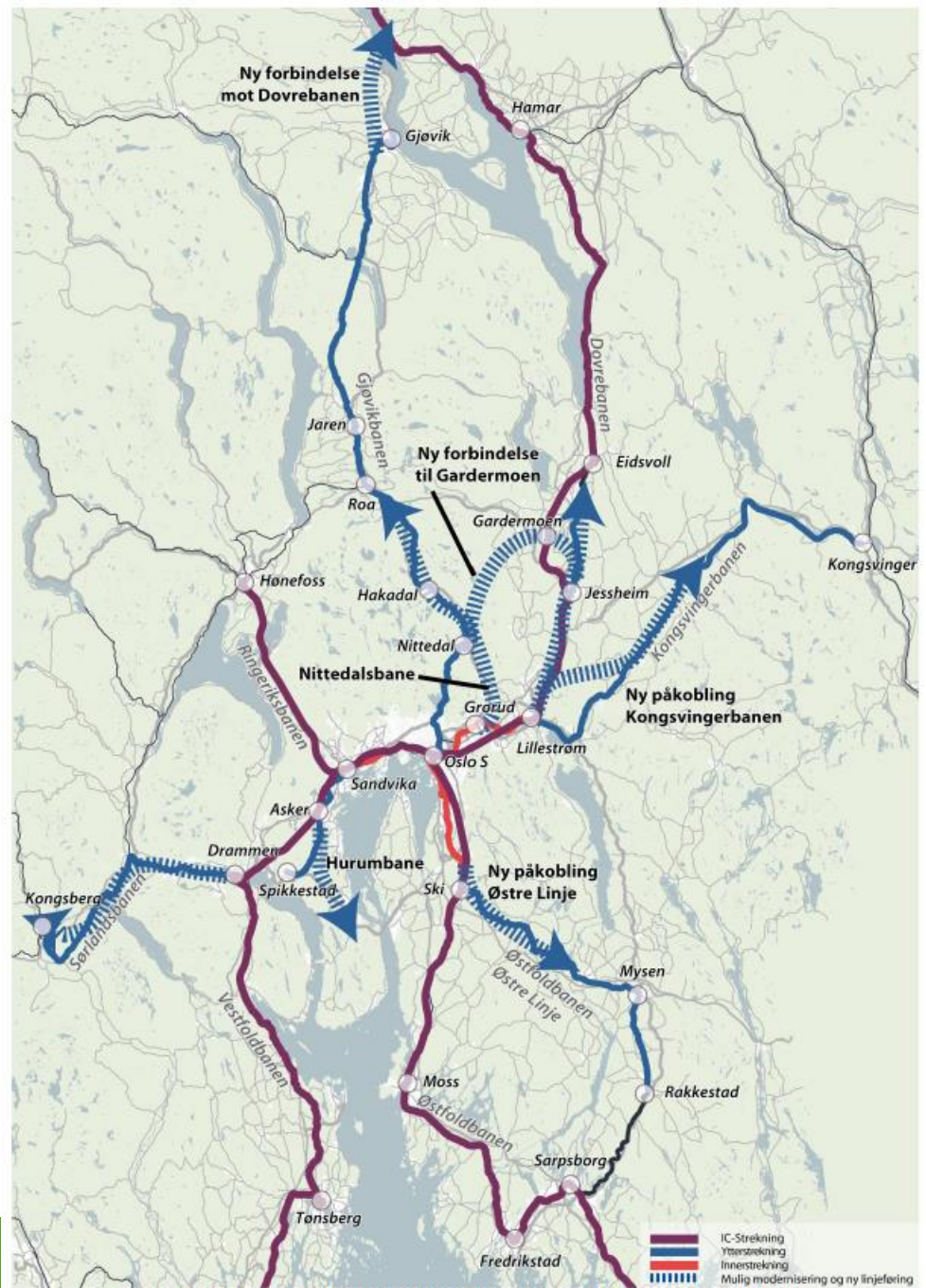
Kilde for figur: KVV Oslo-Navet: Godstrafikk på jernbane - spesialanalyse



Figur 6: Skisse av omkjøringsløsning for gods om Roalinjen og dobbeltspor Alnabru – Hakadal (ny Nittedalsbane)

Ny bane fra Grorud til Hakadal/Roa, med avgreining til Hønefoss, får god kobling til det nye banesystemet gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet) og ses også i sammenheng med framtidige baneutbygginger, som mot Gjøvik og videre mot Trondheim, for både godstog og persontog

Kilde for figur: KVU Oslo-Navet: Hovedrapport



Figur 7-8: Utviklingspotensial for jernbanens ytterstreker som ikke inngår i InterCity-utbyggingen.

Konklusjon

- Naturhensyn og internasjonale verneverdier overkjøres i infrastrukturplanlegging, i dette tilfelle etter at Stortinget vedtok en mer skånsom trasé i 2002
- Nullvekstmålet fra Stortingets klimaforlik fra 2012 ignoreres. Framfor kompakte byer prioriteres trafikkøkende «byspredning»
- Godstrafikkens behov taper når jernbaneplanene utformes og prosjekt/tiltak prioriteres

Konklusjon (2)

- Det er ikke fullført noen KVV/KS1 for E 16 og Ringeriksbanen, til tross for at det kom krav om dette i 2006
- Aktuelle alternative korridorer – som ikke berører våtmarksområdene, men som løfter gods på bane og Gjøvikbanen samtidig – er ikke blitt vurdert ordentlig og sett i sammenheng med ny kunnskap som framkommer i bl.a. KVV Oslo-navet
- Det er skremmende at dette er mulig, når vi snakker om så store investeringer og så store miljøkonsekvenser
- En årsak kan være at jernbanen fortsatt mangler en helhetlig plan