

MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

En forening for Østlandsregionen

MiljøRett §112
Nadderudveien 149B
1359 EIKSMARKA
post@miljorett.no

Ringerike 03.05.2018

Statens Vegvesen
Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer
e-post: firmapost@vegvesen.no

MiljøRett §112 sitt innspill til E16 Olum-Nymoen høring, merket med: 16/28107
Innspill til høring for kommunedelplanen for veistrekningen Eggemoen-Nymoen, lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 14.02.2018-04.05.2018, med høringsfrist 04.05.2018

Bakgrunn

Vi i foreningen MiljøRett §112 har i lengre tid engasjert oss for å finne frem til bedre alternativ for Ringeriksbanen Syd om Sandvika/Kroksund og veistrekningen fra Høgstet til Ve-rundkjøringen utenfor Hønefoss, det såkalte Fellesprosjektet Ringeriksbanen / E16. Vårt innspill her springer ut i fra et bredt klima og miljøengasjement.

Civitas AS og Logistikkutvikling AS har på oppdrag fra MiljøRett §112 utarbeidet en rapport over relevante samfunns mål som sammenligner Ringeriksbanen Syd med Ringeriksbanen Nord. Rapporten er basert på reisetider, investeringsomfang, markedsgrunnlag for persontrafikken, godstransport på bane og ikke-prissatte virkninger med en kommende dobbeltsporet Gjøvikbane. Rapporten har fått navnet «Ringeriksbanen over Jevnaker» (publisert: 23.2.2017) og kan lastes ned på vår hjemmeside www.miljorett.no, eller se vedlegg.

Vårt alternativ peker på en avgreining i mellom Harestua og Grua i tunnel over til Jevnakerområdet. Fra vårt utgangspunkt er det naturlig å etterspørre hvorfor det ikke er vurdert en samkjøring / et delvis fellesprosjekt for E16 (Olum-Eggemoen-Nymoen) sammen med deler av strekningen for en mulig Ringeriksbane Nord.

Innspillet vårt vil videre avdekke at arbeidet med valg av korridor har vært mangelfull og i for sterk grad tilpasset og fokusert på en Ringeriksbane Syd-løsning.

Alternativ samkjøring i nærmere detalj

Vår Ringeriksbane Nord-løsning baserer seg på fremføring av en dobbeltsporet trase i jernbanetunnel fra-Grua / Harestua frem til Jevnaker.

Strekningen for en videre dobbeltsporet jernbane fra Jevnaker til krysningsområdet av Randselva ved Kistefos kan utbedres i eksisterende trase eller en kan velge en mer direkte trase lenger inn i terrenget. Derifra har vi har vurdert veiprosjektets skisser og tegningsgrunnlag for de tre foreliggende korridoralternativer, A, B og C og kommet frem til at vi vil spille inn følgende tanker og forslag for en samkjøring med en ny dobbeltsporet jernbane fra Jevnaker til Hønefoss byområde.

Slik vi ser det, synes alternativ A og B for veien å være egnet for en felles samkjøring, inkludert kryssing av Randselva og videre over Eggemoen, for deretter å krysse Nærstadmarka på bruer ned til E16-området mellom Nymoen og Risesletta. Gitt av krav til kurvatur og linjeføring på jernbane, anser vi ikke alternativ C som aktuell for noen felles fremføring, men i det området finnes et gammelt jernbanespor mellom Eggemoen og Hensmoen som muligens kan gjenbrukes for tilpasset godshåndtering i området. Det er også andre muligheter for fremføring av jernbane inn på Eggemoen fra Jevnaker, men der synes utfordringene å være større og mer omfattende enn løsningene vi foreslår her i dette innspillet.

Vi har konferert med ekstern jernbaneekspertise og gjort en enkel teoretisk vurdering ut i fra tilgjengelig informasjon om terreng høyder og avstander i området, gitt av krav til stigning/fall på 1,25% for en jernbanestrekning i Norge. Basert på dette er det ønskelig med en trase over Eggemoen lagt på det lavest mulig nivå. Andre vurderinger og konklusjoner i dette innspillet er basert på kunnskapsutveksling innad i styret, blant medlemmer og innspill fra våre øvrige støttespillere.

Begge våre to alternativer for samkjøring har samme sted for oppstart/avgreining der ny E16 krysser Randselva fra østsiden av elva med videre fremføring over til Eggemoplatået.

Jernbane tilpasset vei, alternativ A

Her anser vi det som mulig å bygge en felles bruløsning for både vei og jernbane over Randselva. Jernbanen må da svinge av fra eksisterende trase og inn på bruløsning for fremføring inn på Eggemoplatået. Broen kan da med fordel bygges i to plan, med veien over jernbanen for å imøtekomme høydeforskjeller. For ytterligere å komme i mål med høydeforskjellene ser vi det som naturlig at en vurderer å legge jernbanen i kulvert over Eggemoen, da gjerne minimum 10 meter under gjennomsnittlig terreng høyde inne på moen.

Hvis veien her legges over jernbanen, vil den ikke ha noen ytterligere innvirkning på det ferdige korridorinngrepets bredde i landskapet. Ut i fra terrengets beskaffenhet ved rullebane sør/vest, må det tilpasses i rett anlagte terrasser der korridoren forlater platået i bruløsningen ut over Nærstadmarka, der veien igjen plasseres over jernbanen. Nedstigning fra Eggemoplatået for korridor A går deretter i bru(er) over ravineområdet Nærstadmarka. Her ser vi det som formålstjenlig å konstruere bruer i to plan, igjen med veien øverst og banen under. Utgangen fra terrasse/platå ut i ravinedalen kan her med fordel over en lengre strekning senkes med ytterligere fem

meter for å oppnå riktig linjeføring i det gjeldende terreng. Jernbane i dagsone kan selvsagt også utredes og tilpasses en parallell fremføring med ny vei.

Jernbane tilpasset vei, alternativ B

Her bruker vi samme felles bruløsning, som i alternativ A, en felles bruløsning for både vei og jernbane over Randselva. Jernbanen må da svinge av fra eksisterende trase og inn på brua for fremføring inn på Eggemoplastået. Broen bygges i to plan, med veien over jernbanen. For å komme i mål med høydeforskjellene ser vi det som naturlig at jernbanen legges i kulvert over Eggemoen, da minimum 10 meter under gjennomsnittlig terrenghøyde inne på moen.

Hvis veien også her legges over jernbanen, vil løsningen ikke ha noen ytterligere innvirkning på det ferdige korridorinngrepets bredde i landskapet. Ut fra terrengets beskaffenhet ved enden av rullebanen i nord/øst, så legges jernbanen i tilpasset kurvatur med dreierende kulvert videre ut i fra der korridoren ankommer Eggemoplastået og legges rundt/under enden av flyplassens rullebane og konstrueres slik at rullebanen, eller dennes mulige, fremtidige forlenging, ikke forstyrres. Veien vil her trolig måtte gå i en litt annen rute.

Der traseen senere forlater plataet i bruløsningen ut over Nærstadmarka, må veien også her plasseres over jernbanen. Utgangen fra plataet og ut i ravedalen kan her med fordel over en lengre strekning senkes med ytterligere fem meter. Nedstigning fra Eggemoplastået for korridor B går så med bru(er) over ravineområdet Nærstadmarka, også her ser vi det som formålstjenlig å konstruere bruer i to plan med veien øverst og banen under. Igjen for å ivareta jernbanens krav til kurvatur og linjeføring i det gjeldende terreng. Jernbane i dagsone kan selvsagt også utredes og tilpasses en fremføring med ny vei.

Stasjonsløsning/stoppested Eggemoen

Begge våre forslag for vei/jernbane vil kunne gi rom for tilrettelagte spor og stasjonsløsninger for godshåndtering og passasjerstopp tilknyttet Forsvar, næringsliv og andre aktiviteter som i dag foregår på Eggemoen. Her er mulighetene til stede for å lage arealbesparende anlegg satt inn i og/eller skjult i bakken.

Vei/Jernbane, korridor A og B, inngang Nymoer/Risesletta fra Eggemoen

Både forslag A og B, til samkjørt korridor, vil ankomme på samme sted mellom Nymoer og Risesletta, i området der E16 og kryssløsninger allerede finnes eller planlegges i dag. Her må det undersøkes om linjeføring til en mulig gjennomgående jernbane kan tilpasses veisystemet som er under planlegging der i dag.

Strekningen Nymoer/Risesletta over Begna (Molvald) til Veien/Ve/Veksal/Hallumsdalen

Etter jernbanens endelige tilpasning til endelig veiløsning ved Nymoer/Risesletta, fremføres den deretter på tilpassede fyllinger og pilarer langs nordvestsiden av dagens E16 videre over Molvald/Begna inn til området mellom Veien/Ve/Veksal/Hallumsdalen. Kurvaturene til vei og jernbane må her tilpasses hverandre, men jernbanen kan trolig også alternativt forlate E16 i området ved avkjøringen til Vestre Ådal og legges i rettlinjet kulvert frem til Veien/Ve/Veksal/Hallumsdalen hvis krav til hastighet tilsier det.

Vi ser for oss at det kan etableres en ekstra stasjon for Bergensbanen og Inter-City innenfor et område med Veien/Ve/Veksal/Hallumsdalen som ytterpunkter. Øvrige sporløsninger inn og ut av Hønefoss vil dermed som et resultat bli smidigere og vil kreve mindre areal enn det kreves ved dagens planer.

Anleggstekniske fordeler og muligheter ved denne løsningen (også sett opp imot omfanget av anleggsarbeidet for Ringeriksbanen Syd):

- Det bør undersøkes om kulverter kan bygges av stedlig sand som graves ut og foredles på stedet til betong med et for anlegget oppsatt betongverk.
- Jernbanen over Eggemoen med avgreininger og mulig stasjon, bør kunne graves ned og skjules under ny E16 og bakkenivået ellers.
- Kort vei til stedlige pukkverk i Jevnaker, Lunner og Ringerike, som også kan benyttes til foredling av tunnelmasser og varig lagring av problemmasser.
- Den i dag planlagte massefyllingen ved Hallumsdalen/Heradsbygda kan opprettholdes og flyttes noe til hjelp for nytt stasjonsområde ved Veksal/Veien.
- Sterkt redusert behov for transport av masser; kortere kjørelengder til masselagring eller gjenbruk/behandling.
- Trolig større potensiale for gjenbruk av masser fra tunneldrivingen.
- Alternativet unngår å bygge jernbane og vei i ustabile våtmarksområder
- Vi tror også at en kan klare seg med kun to spor totalt i skjæringa ved Hønefoss stasjon ved en Ringeriksbane Nord-løsning.

Anleggstekniske utfordringer ved en Ringeriksbane Nord-løsning:

- Kryssing av ravinedaler, også med tanke på forankring av pilarer og søyler.
- Det er for jernbanen trolig ønskelig med ett lengre plant parti over Eggemoen.
- Det finnes også her ustabil byggegrunn, men trolig ikke utfordringer som overgår området mellom Sundvollen og Styggedalen i dagens planer.
- Alunskifer finnes i området mellom Jevnaker og krysningen ved Randselva, hvis en ny, rettere trase er ønskelig. Krevende terrenghøyder for skjæring.
- Høydeforskjeller må gås etter i detalj for å se om linjeføring er mulig, men nedstigningen til Hønefoss stasjon tas stegvis og i tilpasset hastighet.
- Begge forslag tangerer rullebanen for flyplassen på Eggemoen og løsninger må gjøres slik at denne ivaretas også med tanke på forlenging.
- Mulige utfordringer med tilpasning av linjeføring og kurvatur for vei og bane i planfrie løsninger der disse krysser hverandre og/eller seg selv.
- En jernbanetrase vil kunne komme noe i konflikt med eksisterende høyspentmastesystem utenfor Hønefoss langs E16.

Miljøgevinster ved en Ringeriksbane Nord til Jevnaker og over Eggemoen:

- Godstrafikken øst-vest og nord-sør vil få et løft i samsvar med politiske beslutninger og gir en effektiv trase hvor gjennomgående godstrafikk i akser inn fra Drammen via Randsfjordbanen og Oslo med Gjøvikregionen og Vestlandet, nå kan ledes utenfor Hønefoss bysentrum. Avvikling av tømmertransporter ut fra/inn til Ringerike vil også bedre ivaretas.
- Store og viktige ikke-prissatte natur og kulturverdier som er berørt av dagens planer for en Ringeriksbane, vil bevares for ettertiden.
- Redusert tap av biologisk arts mangfold.
- Ivaretagelse av det vernede vassdraget Tyrifjorden i henhold til vernegrunnlaget, inklusive Steinsfjorden med Kroksund.

- Ivaretagelse av nasjonale og internasjonale forpliktelser i henhold til lover, regelverk og internasjonale konvensjoner som Norge har ratifisert.
- Redusert tap av matjord i Norges mest fruktbare jordbruksområder.
- Åpner for mulige arealer, utenom matjord og boområder, for etablering av parkering for IC-togsett.
- Intertrafikken i Hønefoss vil her løses på en meget god måte og berøring av sentrum og historisk stasjon med tanke på toglinjeinfrastruktur og tilhørende inngrep vil også kunne reduseres betydelig.
- Løsning har potensiale for fremtidig tilbakeføring til utgangspunktet ved slutt på veien/banens levetid kontra konsekvenser av de omfattende inngrep i trase fra Sundvollen over Kroksund-Vik-Bymoene-Storelva-Mælingen, inklusive Tyrifjorden/Steinsfjorden.
- Kryssing av Randselva og berøring av Molvald/Begna er uheldig fra et miljøperspektiv, særlig i forhold til vannressurser. Trolig er det likevel bedre å krysse og berøre vassdraget så langt oppe enn elvekrysningen ved Mælingen. Resten av elvestrekningen ned til Tyrifjorden vil da fungere med naturlige renselsesprosesser som foregår i våtmarksystemet og elvedeltaet før elva renner ut i Tyrifjorden, som om litt blir Oslos alternative drikkevannskilde.
- Trolig er det allikevel bedre å krysse eller berøre vassdraget så langt oppe i vassdraget, resten av elvestrekningen ned til Tyrifjorden vil da fungere med naturlige renselsesprosesser som foregår i våtmarksystemet og elvedeltaet før elva renner ut i Tyrifjorden, som om litt blir Oslos alternative drikkevannskilde.

Samfunnsnyttige gevinster ved en Ringeriksbane Nord-løsning:

- Betydelig reduksjon i antall boliger som må rives og berørte boområder.
- Bedret samfunnsikkerhet i forhold til flom, ras, skred og matproduksjon i områder mellom Sandvika og Hønefoss uten Ringeriksbanen Syd.
- Stort potensiale for miljøvennlige transportløsninger i Hønefoss bysentrum.
- Tyrifjorden, med elvevassdraget Storelva, ivaretas som drikkevannskilde.
- Oslonavet vestover vil avlastes ved en Ringeriksbane Nord, noe som åpner for kapasitet for en fremtidig lyntogbane ut vestover over Haukeli.
- Effektiv ringbaneløsning Oslo-Nittedal-Hønefoss-Hokksund-Drammen-Sandvika-Oslo kan oppnås, også med kobling opp mot flere grenbaner.
- Nittedal, Hadeland og Gjøvikregionen vil raskere komme på skinner med en ny Gjøvikbane, passasjergrunnlaget er her allerede godt tilstede.
- Ny Gjøvikbane vil dra nytte av påkobling til Dovrebanen ved Moelv.
- En god, samfunnsnyttig løsning for jernbane regionalt og nasjonalt i påvente av politisk vilje og grunnlag for bygging av lyntogkorridor mellom øst og vest.
- Løsningen innfrir både estimert reisetid Hønefoss – Oslo på 37 minutter, og bebudet reduksjon av reisetid Oslo – Bergen, samt planprogrammets løfter om å gi Jevnaker en tilkobling til Inter-Citynettverket.
- Godstrafikk overført til jernbane gir mer trafiksikre og varige veier.
- Alternativ løsning Ringeriksbanen Nord og en rimeligere veiløsning fra Høggkastet til Ve, vil frigjøre midler til ytterligere satsing på og ferdigstilling av E134 som valgt stamvei mellom Oslo og Bergen.
- Påkobling til linjenettet til det opprettede grenbanesamarbeidet rundt Oslo.
- Togforbindelser kan opprettes i en industrietoglinje fra Kongsberg via Drammen, Eiker, Hønefoss opp til Raufoss Gjøvik. Gods varer og person arbeidskraft. Sikker og effektiv logistikk for Forsvaret og deres samarbeidspartnere etc.

Innspilletts konklusjon

Vi er kjent med at veistrekningen Olum-Eggemoen-Nymoen er vurdert til å ha en gunstig samfunnsøkonomisk nytteverdi. Denne kan styrkes ytterligere ved å samkjøre deler av veistrekningen med vår her skisserte løsning for en dobbeltsporet jernbane som siste deletappe for Ringeriksbanen Nord.

I en tid da det varsles at statsfinansene er i nedgang, er vår vurdering at Ringeriksbanen Nord alternativet nå fortjener å tas inn i varmen til en likeverdig sammenligning med dagens planer for en Ringeriksbane Syd. Investeringskostnaden for Ringeriksbanen Syd er fortsatt et åpent spørsmål. Norge har neppe råd til å la være å utrede bedre alternativer? Til det er potensialet for overskridelser ved dagens planer alt for store, de er jo basert på en 160 år gammel ide som ennå ikke er realisert. Årsaken kommer nå tydeligere frem i reguleringsplanens tekniske rapporter der prosjektet klassifiseres i høyeste fareklassekategori, spesielt hva angår risikofyllt tunneldriving og videre utfordrende grunn å bygge på.

Ringeriksbanen Syd vurderes til å ha høy risiko og stort potensiale for tap av menneskeliv, økonomi, og sosiale og samfunnsmessige verdier under anleggsvirksomheten, trolig også i driftsfasen.

Ringeriksbanen/Fellesprosjektet er presset frem i NTP-køen til tross for en vurdert lav samfunnsnytte. Det er uklart hvordan dette har skjedd. Det synes nå klart at en i fremtiden bør unngå å satse på slike prestisjeprosjekt med hurtig planlegging.

En bør heller premiere samferdselsprosjekter som dette og andre prosjekter hvor synergieffektene er store og gir muligheten for et helhetlig transportbilde med både passasjerer og gods på vei og jernbane. Med dette som bakgrunn mener vi at vårt forslag om en mulig samkjøring er en moderat og anstendig tilnærming til å ivareta bruken av statlige midler på samferdselsinfrastruktur.

Med vennlig hilsen
for foreningen MiljøRett §112

Torbjørn Endal
Leder

Ingeborg Bech
Nestleder

Jørn Hanssen
Styremedlem

Vedlegg:

1 Rapporten «Ringeriksbanen over Jevnaker»

2 PDF-fil med skisser av korridorer, traseer, høydeprofil og alunskiferkart

Kopi av dokumentet går i felles epost til en rekke aktuelle samfunnsaktører