

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

Nye Veier  
4630 Kristiansand

Eiksmarka, 08.08.2021

## INNSPILL TIL NYE VEIER

### FRE16 i endring. Veitrasé ny E16 Rørvik-Hønefoss

1. Innledning.....	s.1
2. Nye Veiers mandat.....	s.1
3. Situasjonen i juli 2021.....	s.2
4. Endrede forutsetninger og målsetninger.....	s.2
5. anbefalte premisser for videre arbeid.....	s.3
6. Ulemper for trasé Ringeriksbanen-FRE16...	s.4
7. Hovedtrekk i innspill til ny E16.....	s.5
8. Vårt traséforslag fra Rørvik til Hønefoss.....	s.5

### 1. Innledning

Når igangsetting av FRE16 prosjektet er utsatt med begrunnelsen å finne bedre løsninger og kutte kostnader, ønsker MiljøRett §112 å bidra i denne prosessen. Synergieffekten av vei og bane bygget samtidig antas å være liten, om ikke negativ <sup>1)</sup>. Vårt forslag til ny E16 tar utgangspunkt i E16-utredningen fra Statens Vegvesen i 2013. Der ble det utarbeidet 29 forskjellige muligheter hvorav flere unngår mange problemstillinger som nå hefter ved FRE16.

### 2. Nye Veiers mandat

Rammeavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier:

#### Pkt. 11.1 Generelt

«Selskapet skal også ta opp andre forhold av vesentlig betydning for planleggingen og gjennomføringen av Selskapets oppdrag for Samferdselsdepartementet om Fellesprosjektet, herunder om forutsetningene for utbygging av Fellesprosjektet ikke er til stede eller endret, eller ved behov for endringer i plangrunnlag eller andre endringer i eller for Fellesprosjektet».

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

## Pkt. 6.2 Reguleringsplan

«Selskapet skal ha ansvar for å utarbeide og fremme forslag til reguleringsplan for Fellesprosjektet. Der det er vedtatt reguleringsplan for utbygging av Fellesprosjektet, og Selskapet anser det nødvendig å foreta justeringer i denne/disse, kan Selskapet utarbeide forslag til ny, justert reguleringsplan. Det er Partenes intensjon at Selskapet skal kunne ha myndighet/oppgaver i henhold til plan- og bygningsloven § 3-7 tredje ledd, med forbehold om Stortingets samtykke til eventuelle lovendringer som dette krever.

Vi forutsetter at Ringeriksbanen overskrider rammekostnaden og derfor blir skjøvet ut i tid. For en billigere, mindre inngripende og raskere realiserbar veitrasé tillater vi oss å sende et forslag til ny E16 gjennom Hole. Vårt innspill må ses å være i tråd med Nye Veiers mandat for prosjektet.

## 3. Situasjonen juli 2021

- KS2 mer enn antyder at Ringeriksbanen er gått ut på dato og politiske signaler tilsier at prosjektet FRE16 blir uhensiktsmessig og for dyrt.
- NTP 2022-2033 ble ikke vedtatt i Stortinget før sommeren 2021.
- Regjeringens perspektivmelding 2021 <sup>2)</sup> forteller at utgiftene i offentlig sektor øker mer enn statens inntekter kompenserer i kommende år.
- Samfunnsnyttene i prosjektet er beregnet til om lag minus 22 milliarder. Et av de mest ulønnsomme samferdselsprosjektene i Norge under planlegging.

## 4. Endrede forutsetninger og målsetninger (jfr. rammeavtalen pkt. 11.1)

### Pilotprosjekt.

I 2015 ble det bestemt at FRE16 skulle være et pilotprosjekt i hurtig planlegging av store samferdselsprosjekter noe NVE blant andre advarte mot i sine kommentarer til reguleringsplanen. Seks år senere anbefaler KS2-rapporten å starte prosjekteringen på ny.

### Kortere reisetid Oslo-Bergen med tog.

På planleggingsstadiet var et av målene at bygging av Ringeriksbanen skulle gjøre toget til en konkurrent til flyet mellom Oslo og Bergen. Bane NOR har vist i sine beregninger at den kortere reisetiden ikke utløser noen samfunnsøkonomisk gevinst med bare 3% antatt vekst i persontrafikken for toget. Målet om at tog skal konkurrere med fly blir derfor ikke oppnådd.

### Avlaste Oslo-området antatte befolkningsvekst.

Et av målene for Ringeriksbanen var å utvide pendlerområdet for Oslo og avlaste Osloområdet antatte befolkningsvekst. SSB spår en lavere befolkningsvekst enn tidligere antatt. Folkeveksten flater ut. Oslo, Bærum, og Asker har tilstrekkelige tomtereserver fremover. Det synes derfor fornuftig å ta ut potensialet i de andre dobbeltsporstrækningene først.

### Endret reisebehov i arbeidsmarkedet / rushtrafikk /trafikkgrunnlag.

Viruspandemien har medført lavere reisebehov og en ny studie viser at det vil bli en permanent nedgang i pendlertrafikken med tog med 20%. Parallell firefelts motorvei og dobbeltsporet jernbane sies å flerdoble trafikkapasiteten på strekningen mellom 10 og 15 ganger. Jernbanen spesielt synes derfor å være en kraftig overinvestering i forhold til det totale trafikkgrunnlaget.

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

## Inter-City.

En forutsetning for at banedelen av FRE16 skulle bli en suksess var byutvikling på Sundvollen og ytterligere fortetting i Hønefoss. Det viser seg at Bane NOR ikke kan anlegge by på Sundvollen grunnet redusert fylling til minimum og manglende eierskap. Kostnader med etablering av fast byggegrunn er svært omfattende i kvikkleirebunnen. Sløyfen om Sundvollen fordyrer vesentlig. Det er avdekket usikker byggegrunn i og rundt Hønefoss bysentrum med store marine avsetninger med leire og kvikkleire. I Hønefoss er det stor lokal motstand mot 'nødvendig' fortetting av byen.

## Kostnadsoverslag.

Prosjektet vil koste vesentlig mer enn først antatt. KS2-rapporten beregnede P50 kostnad på 28 mrd kroner (750 mill/km) for 38 km Ringeriksbane synes klart underbudsjettet sammenlignet med kostnadene for Follobanen og Østfoldbanen.

Statens Vegvesen gikk ut mot å føre jernbane og motorvei i samme trasé fordi jernbane høvfart gir strenge krav til kurvatur. Dette ville medføre økte kostnader for veien. Transportøkonomisk Institutt / Dovregruppen betvilte i 2015 økonomien i samkjøring av vei og bane <sup>1)</sup>.

## Lavere utslipp av klimagasser.

Et av regjeringens resultatmål ved ny bygging av ny infrastruktur er en reduksjon i klimagassutslipp. FRE16 gir store klimagassutslipp som aldri blir klimanøytrale gitt manglende nedgang i flytrafikk Oslo-Bergen. Se vedlagte graf – sammendrag av Bane NORs data <sup>3)</sup>.

Rapport til reguleringsplanen angir netto utslipp på 1,3 million tonn CO<sub>2</sub> i løpet av en 85års periode. Tre baner fra Oslo til Hønefoss vil i drift gi større samlede klimagassutslipp enn to baner.

## Grunnforhold.

Trasélinjen ble valgt av Høyre/Frp i regjering (2015) før de endelige resultater av grunnundersøkelser og kartlegginger forelå. Kvalitetssikringen var mangelfull. Rådgiver Norconsults beskrivelse av prosjektet «som Norgeshistoriens mest kompliserte samferdselsprosjekt», endte regjeringens tidsbesparende trasébeslutning opp som ikke realistisk.

*Prosjektet er bokstavelig talt ledet «ut i gjørma», da det viser seg at det er kvikkleire/løsmasser i nær sagt alle områder av vedtatt trasé.*

Det er blant annet 140 m ned til fast fjell på Mælingen. Da Storelva er meandrerende vil elveløpet over tid skifte løp, som vist i vedlagt kart med elveløpet i to tidsepoker <sup>4)</sup>. Fra Mælingen over Prestmoen til Tolpinrud er det sammenhengende kvikkleireforekomster <sup>5)</sup>.

Eksempelvis skriver prøveprosjektet for fundamentering over Mælingen <sup>6)</sup> som forelå etter KS2-rapporten, at samlet tidsforbruk for forseringen av Mælingen vil være 190 uker (nærmere 4 år). Hva vil dette medføre av kostnader?

## **5. Anbefalte premisser for videre arbeid**

Vi mener følgende punkter må med for ny vurdering av E16 Skaret-Rørvik-Hønefoss:

1. Avvente effekten av strategi og utbygging av valgt stamvei til Bergen, E-134.
2. Avvente trafikk-/samfunnsnyttene av ny E16-trasé fra Bjørum til Skaret.
3. Avvente trafikk-/samfunnsnyttene av ny E16-trasé fra Oslo-Lunner-Jevnaker-Eggemoen og videre til Nymoene (E16).
4. Effekten av mer persontrafikk med tog over Roa fra Jevnaker til Oslo.

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

Ved å skyve Ringeriksbanen ut i tid og velge en annen løsning med utbygging og optimalisering av de eksisterende toglinjer over Jevnaker og via Drammen/Randsfjordbanen, vil man drastisk kunne redusere investerings- og driftskostnadene. Det er store planer for utvikling av Drammensområdet til Hokksund, og det er stor interesse for å åpne Roa-traséen for mer persontrafikk fra Jevnaker til Oslo. Mulighetene for og effektene av en ringbanekjøring fra Oslo rundt Tyrifjorden og Nordmarka må utredes og vurderes, med Drammen og Nittedal som stoppesteder <sup>7)</sup>.

Ringeriksbanen er et politisk bestemt prosjekt der få personer har vært premissleverandører. Vi viser blant annet til Hallingtinget 2013 <sup>8)</sup> der det oppfordres til ikke å følge Finansdepartementets retningslinjer for utredninger av store samferdselsprosjekter, ved å hoppe bukk over en konseptvalgutredning (KVU). Dette ble dessverre resultatet og er akilleshælen til både KS1 og KS2 rapportene.

Både rapporten 'Teknologi for bærekraftig mobilitet – rapport fra ekspertutvalget om teknologi og fremtidens transportinfrastruktur' <sup>9)</sup> og KS2 rapporten fra Marstrand og Møreforskning 2021 uttaler at transportbehovet kan løses uten Ringeriksbanen. KS2-rapporten er klar på at FRE16 verken er et lønnsomt eller miljøvennlig prosjekt.

Det største innsparingspotensialet ligger i å bygge infrastruktur som løser reelle transportutfordringer. Da vil penger brukes best etter behov. Det foreligger ingen KVU (konseptvalgutredning) med behovsanalyse for Ringeriksbanen, som konkluderer med at der er et nasjonalt behov for en høyhastighetsbane fra Sandvika til Hønefoss, selv om traséen ligger på veien mellom Norges to største byer.

Bygges Ringeriksbanen gjennom Hole, vil jernbanen ikke kunne konkurrere med fly på strekningen Bergen-Oslo.

FRE16 bygger tydelig på sviktende premisser for reisetid, utslipp klimagasser, økonomiske kostnader, miljøkostnader, totale samfunnskostnader og konsekvensutredninger.

## 6. Ulemper med trasé for Ringeriksbanen i FRE16.

- Ringeriksbanen fordyrer ny E16 vesentlig på grunn banens stive kurvatur.
- Store geologiske og geotekniske utfordringer.
- Kvikkleireforekomster/løsmasser i dyprenner fra Kroksund til Hønefoss. Kvikkleireforekomster fra Prestmoen til Tolpinrud av samme kvalitet som leiren i Gjerdrum.
- Uforutsigbare naturkrefter som flom og leireras er nær umulig å gardere seg mot. Områder med lav faregrad kan med dagens klimautvikling fort endre seg til en høyere faregrad.
- Traséen bryter med Norges internasjonale forpliktelser i forvaltningen av RAMSAR-området Nordre Tyrifjorden Våtmarkssystem.
- Traséen ødelegger friområdene Prestmoen og lebelteskogen gjennom Bymoen og Moesmoen.
- Traséen utfordrer flomlandskapet ved Mælingen mellom Helgelandsmoen og Prestmoen med antatt store senvirkninger som følge av ulike typer flomskader. NVE som forvaltningsmyndighet for flom- og rassikring har protestert kraftig.
- Hvorfor koste og drifte tre toglinjer mellom Oslo og Hønefoss når de eksisterende korridorer for tog (Drammen/Vikersund og Nittedal/Roa) kan fylle samfunnets transportbehov?

Konklusjon: Transport mellom Oslo og Hønefoss trenger et nytt reelt utredet konsept satt i et større samfunnsperspektiv. Det er uheldig at vei og bane settes i direkte markedskonkurransen til hverandre <sup>7)</sup>.

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

## 7. Hovedtrekk i vårt innspill til E16 trasé.

- Vi tar utgangspunkt i allerede kjente traséforslag fra E16-utredningen 2013.
- Finne korteste, minst ødeleggende og billigste løsning ved å bruke mest mulig av dagens trasé.
- To store veitraséer (dagens og ny E16) gjennom Hole kommune er unødvendig. Dagens vei fra Rørвик og over Steinsletta kan med mindre justeringer og utbedringer av flaskehalsler fylle fremtidens transportbehov. Vi ser en varig nedgang i pendlerreiser og transportbehov som følge av viruspandemien.
- Parallell jernbane til motorvei på denne relativt korte strekningen vil skape unødvendig konkurranse om reisemarkedet som også inkluderer en lokal bussrute Ringerike-Oslo.
- Avvente effekten av Bjørum – Skaret, ny E16 til Olimb over Lunnerhøgda og stamvei E134.
- Finne gode løsninger for flaskehalsler som Kroksund, Vik-Steinsåsen og Gilebakken-Botilrud-Norderhov-Hvervenkastet.
- Det bør utredes kulvert, tunnelloesninger og omlegging med videreføring og sammenkoblinger av de småveiene som tangerer E16 med fokus på å kunne klare seg med et veikryss på Steinsletta og allikevel betjene behovene. Finne arealsmarte og billigere løsninger <sup>10)</sup>.
- For elektrisk fornybar energi til transportsektoren blir energismarte løsninger viktig. Økning av fart fra 80 til 110 km/t øker energibruken for biltrafikken med omtrent 50%.

## 8. Vårt traséforslag fra Rørвик til Hønefoss.

- RØD trasé foreslått av Statens Vegvesen fra 2013 er vår anbefaling. Der veien bør følge eksisterende trase i størst mulig grad fra Vik til Hønefoss.  
Vi foreslår en bred tofelts / trefelts / smal firefelts vei med midtdeler fra Rørвик til Hønefoss med redusert hastighet i henhold til utredning fra Statens Vegvesen oktober 2019<sup>10)</sup>.
- Veien føres i retttest mulig linje forbi Vik og videre i retning Steinssletta. NB! Eventuell tunnel inn i Gjesvaldåsen blir meget utfordrende for noen bolighus og driften av eldrehjemmet i Hole kommune.
- Hastighetsstandarden bør være lav for å ivareta sikkerhet og trafikkflyt over Steinssletta med hensyn til kryssende lokaltrafikk. En hastighetssenkning gir marginal endring i kjøretid for passering av et verdifullt landskapsområde med store ikke-prissatte verdier.
- Traséen favoriserer innkjøringen til Hønefoss fra syd ved Hvervenkastet. Fellesprosjektets vedtatte E16 trase løser verken behov eller utfordringer som trafikken i Hønefoss bysentrum har i dag. E16 sitt kryss i Styggedal gir en omvei med bakvendt innkjøring om Hvervenkastet til Hønefoss. Askveien har ikke kapasitet nok til stor trafikk. Handelsstanden i Hønefoss og på Hvervenkastet og byens vekst antas å tjene på at innkjøringen til Hønefoss fra Oslo beholdes som i dag.
- Traséen går i geologisk stabile områder med antatt minimale geotekniske utfordringer lite sannsynlig utsatt for flomsituasjoner. 100-års flommene i dag tenderer til å bli 10-års flommer på sikt. Derfor er det viktig å bygge på stabil grunn og bevare flomdempende områder urørt.
- Traséen unngår kvikkleireforekomstene<sup>5)</sup> fra Prestmoen inn mot Hønefoss som synes å være et stort usikkerhetsmoment. Vi tenker på kvikkleiresituasjonen ved jernbanen i Moss og raset i Gjerdrum sist romjul. Kvikkleire vil øke prosjektkostnadene. Steinssletta ligger flatt og lavt i terrenget som betyr at kvikkleire her blir en mindre utfordring enn i andre trasévalg.

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

- En slik trasé unngår alle andre kvikkleire utfordringer, vassdragsproblemer ved Storelva og i Steinsfjorden. Hvilket gir en reduksjon i vassdragsproblemer i Steinsfjorden og forurensning av Tyrifjorden som følge av utbygging.
- En slik trasé unngår alle konflikter med viktige våtmarksområder og Norges internasjonale forpliktelser overfor RAMSAR- og Bern-konvensjonen, også opp imot naturmangfoldsloven.
- Traséen unngår Moesmoen, Bymoen og Prestmoen som er rekreasjonsområder for Hole og Ringerikes innbyggere og oppholdssted for viltliv som elg, rådyr, rev og hare.

For styret i MiljøRett §112  
vennlig hilsen

Torbjørn Endal  
(leder)

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

## Referanser:

1) TØI / Dovre KS1 2015 (side 16 - delpunkt 10)

[https://www.banenor.no/contentassets/ca3fd7901484466792bc364a41aff31d/kvalitetssikring\\_ringeriks\\_banen\\_sluttrapport.pdf](https://www.banenor.no/contentassets/ca3fd7901484466792bc364a41aff31d/kvalitetssikring_ringeriks_banen_sluttrapport.pdf)

2) Perspektivmeldingen 2021

[https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/norsk\\_okonomi/perspektivmeldingen-2021/id2832560/](https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/norsk_okonomi/perspektivmeldingen-2021/id2832560/)

3) Graf MiljøRett §112 klimagassutslipp FRE16. Brev til Samferdselsminister Knut A Hareide.



Brev Knut Arild  
Hareide 20.02.20.pdf

4) Kart historiske endringer i Storelvas løp over Mælingen. Side 8 i presentasjon.



Storelva hydrologi  
NINA 2019.pdf

5) Kvikkleirekart NVE – Ringerike

<https://nve.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0d1e0ec8a4f343778a1e2799f91f7377>

6) Prøveprosjekt stabilitet Mælingen

<https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/ringeriksbanenoge16/innhold/2021/proveprosjekt-gir-enklere-fundamentering/>

7) Ringeriksbanen over Jevnaker – MiljøRett §112

<http://miljorett.no/wp-content/uploads/2017/04/Rapport-Ny-Ringeriksbane-20170223d.pdf>

8) Hallingtinget 2013

<https://www.regionraadet.no/siteassets/regionraadet/hallingtinget/moteboker-hallingtinget/2013/sak-04-13.pdf-presentasjon-john-ragnar-aarset-forum-nye-bergensbanen.pdf>

9) Teknologiutvalget for bærekraftig mobilitet 2019

[https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget\\_web.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget_web.pdf)

10) Statens Vegvesen utredning av smal firefelts motorvei - oktober 2019

<https://www.vegvesen.no/siteassets/content/www.vegvesen.no/vedlegg-file/om-statens-vegvesen/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>