

Til politikere og media

SV, NRK og Ringeriksbanen/E16

08.06.2022

På NRK P2 Nyhetsmorgen ca. kl. 8.30 den 7.6.2022 hadde nyhetsredaksjonen lagd et innslag om Ringeriksbanen/E16. Det ble pekt på at det nå er 30 år siden Stortinget vedtok Ringeriksbanen. Folk på gata på Hønefoss og Ringerikes varaordførere og ble intervjuet. De var skuffa over at bygging av Ringeriksbanen/E16 ikke var i gang. Medlem av Stortingets transport- og kommunikasjonskomite, Mona Fagerås (SV) sa at de vil stille krav om byggestart i forhandlingene om revidert nasjonalbudsjett.

På P2 ble ingen av prosjektets negative sider nevnt. Verken det dårlige klimaregnskapet¹, inngrep i internasjonalt vernet våtmark (RAMSAR), nedbygging av Norges beste matjord² (550-600 mål direkte beslag) eller den negative netto samfunnsnytt på ca. 18 mrd. kom fram. Spørsmålet om i hvilken grad Ringeriksbanen/E16 vil passe inn i en større sammenheng med et framtidig, konkurransedyktig nasjonalt jernbanenett, ble heller ikke tatt opp.

Det forundrer at SV står så hardt på Ringeriksbanen/E16. Da stortingspolitiker Lars Haltbrekken (SV) var leder av Naturvernforbundet i 2015, uttalte han at RRB ikke er et miljøvennlig prosjekt.³ SV profilerer seg på klima og miljø, men man må spørre om det bare gjelder på overordnet plan og ikke for fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16? Menneskeheten har fått mye ny kunnskap om både klima og miljø de siste 30 åra. Over samme tid har også enorme mengder klimagasser blitt sluppet ut i atmosfæren, og tilsvarende natur og matjord ødelagt. For SV ser det ut som tida har stått stille i forhold til Ringeriksbanen/E16, enda det finnes alternativer til å bygge igjennom det historiske, sårbare og krevende landskapet i Hole og Ringerike. MDG har pekt på nytt felles dobbeltspor med Gjøvikbanen via Nittedal og Jevnaker.

SV er egentlig ikke for motorvegdelen av Ringeriksbanen/E16. Da kunne en bedre løsning være å løse bindinga mellom jernbane og europaveg. I stedet for en 4-felts E16 med kurvatur for 250 km/t, vil det åpne for å velge en enklere oppgradering mer i dagens trasé. Noen mindre traseomlegginger, kryssutbedringer, forsiktig breddeutvidelse, fysisk midtdeler og et par forbikjøringsfelt kunne være aktuelle tiltak.

¹ <https://www.banenor.no/globalassets/documents/prosjekter/ringeriksbanen-og-e16/banenor-fellesprosjektet-ringeriksbanen-og-e16-klimabudsjett-for-infrastruktur-oppdatert-etter-ks2.pdf>

² <https://www.fylkesmannen.no/nb/oslo-og-viken/landbruk-og-mat/aktuelle-nyheter---landbruk-og-mat/2020/06/landets-kornkammer/>

³ nrk.no/norge/ringeriksbanen_-ikke-miljovennlig-1.12525488

Kostnadsaspektet er heller ikke uvesentlig, og henger nøye sammen med hvor mye og hvor lenge bilistene skal betale bompenger. Krevende grunnforhold med bl.a. dype lag løsmasser og vann øker sannsynligheten for kostnadssprekk.

Også NRKs rolle kan det stilles spørsmålsteget ved. For Jernbane har prøvd å få publisert kritiske innlegg om Ringeriksbanen/E16 på NRK Ytring ved et par anledninger. Disse ble raskt avvist. I Innleggene viste vi til fakta og utredninger om prosjektet, og lite syning.

På NRK P2s politisk kvarter 7.9.2021 stilte programleder Bjørn Myklebust et ledende spørsmål til politisk redaktør i Nordlys, Skjalg Fjellheim. Fjellheim ble spurt om ikke MDGs kritikk av fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE16) er et eksempel på det Fjellheim i andre sammenhenger har kalt utopiske, kompromissløse og uforsonlige klimatiltak fra MDG, som vil skyve deler av velgermassen mot ytre høyre. Fjellheim svarte bekreftende. Se ca. 13 min. ut i programmet.⁴

vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder

⁴ <https://tv.nrk.no/serie/politisk-kvarter-tv/202109/NNFA07090721/avspiller>