

Ringeriksbanan

Ringeriksbanan øydelegg verna våtmark, del 2

Den 13/4 publiserte BA vårt innlegg «Ringeriksbanan øydelegg verna våtmark, men let samtidig Forum Nye Bergensbanen imøtegå oss, der dei unnlét å svare på den sterke miljøkritikken vår, og slik let denne saka kun handla om kortare reisetid, sikring mot ras og fordelar med utvida bu- og arbeids marknad.

Men øyding av eit RAMSAR¹-verna våtmarks økosystem og ei unikt produktiv matjord i Noreg, bidrar i alle fall til eit varig tap, både for miljøet og økonomien. Å erstatta verdifull natur på Ringerike (sjå miljørett.no) med bygg for nye høgtlønte dagpendlarar til Bærum og Oslo, er difor inga god langtidsinvestering - i alle fall ikkje for ikkje for realøkonomien, om enn kanskje for den flyktige finansøkonomien.

I følgje Jernbanedirektoratet blir køyretida sjølv med Ringeriksbanan/E16 (FRE16)² og K5³ Arna–Stanghelle berre knapt 6 timar. Til grunn ligg fjerntog annankvar time og 28 godstog pr. døgn. Då er det langt att til 4 timar, og det krev meir enn nokre kryssingsspor. Jf. 60 km nytt dobbeltspor på Dovrebana for 130–250 km/t for å spara ein halvtime.

Bergensbanan er kåra til ei av dei vakraste togreisene i verda der ¾-deler av banan ikkje går mellom endepunkta. Turismen er viktig for Bergen–Voss–Flåm/Geilo–Oslo. Og 4 timar betyr at 3 av 5 framleis vil velja fly, at mykje må gå i tunnel, der K5 vil bidra ekstra til ei svekka reiseoppleving.

Men 2,5 timar gjev langt større konkurranse med fly, difor treng meg og Haukelibanan, som og gjev togsamband Bergen–Stavanger.

Bane NOR og Vegvesenet har rekna ut at FRE16 aldri blir klimanøytral. Utsleppa frå anlegg og drift vil sjølv etter 60 år vera 13 gongar høgre enn gevinsten.

Elles viste kvalitetssikringsrapporten KS2⁴ at FRE16 er eit resultat av hastverk i politiske prosessar, grunna sitt fråvere av alternative løysningar, m.a. om Nittedal i sambruk med Gjøvikbanan forlengd til Dovrebana. Og med ny motorveg for 110 km/t samanlikna med dagens svingete og einspora banan om Nittedal, er FNB sitt ønske om auka godsandel med log lite realistisk. Me står difor fast på at særleg FRE 16 er ei uheldig løysing.

¹ RAMSAR: Våtmarkskonvensjonen undertekna i den iranske byen Ramsar i 1971.

² FRE16: Fellesprosjektet Ringeriksbanan E16.

³ K5: Konsept 5 fra KVVU-en (konseptvalgutredningen) for ny vei og bane Arna–Voss.

⁴ KS: Kvalitetssikringsutgreiing.

Torbjørn Endal, leiar i miljørett §112
Kjell Erik Onsrud, leiar For Jernbane,
Vidar Sætre, distriktskontakt Vestland i For Jernbane