

# SV kan ikke godta flere inngrep i etablerte naturreservat

Nå planlegges det krysning av Nordre Tyrifjorden og Storelva naturreservat som en del av Bergensbanens forkortelse. Dette skjer etter at SV og naturen har lidd nederlag både i Åkersvika ved Hamar og i Lågendeltaet ved Lillehammer. I 2013 ble det bestemt 4-felts motorvei gjennom Åkersvika og i januar 2023 ble det bestemt dobbeltspor for jernbanen i samme området, til tross for store konsekvenser for Åkersvika naturreservat. I juni 2023 vedtok Regjeringen 4-felts motorvei i Lågendeltaet, til tross for store konsekvenser for Lågendeltaet naturreservat.

Grunnen til at slikt kan skje, selv etter den globale Naturavtalen som ble inngått i desember 2022, er at Regjeringen definerer prosjektene som samfunnskritisk infrastruktur med Statlig reguleringsplan og ser bort fra faginstanser. Regjeringen hviler seg på såkalte avbøtende eller kompenserende tiltak, noe som ofte betyr å opprette naturreservater andre steder med mindre verneverdi.

I Akershus SV mener vi at tiden er inne for å stoppe denne utviklingen. I Bærum kommune berøres naturen av planene for Ringeriksbanen med en tunnel (23 km) med store steinuttak og deponering av 3,3 mill. m<sup>3</sup> stein og en stor utvidelse av stasjonsområde midt i Sandvika. Men langt verre for naturen, kulturlandskapet og landbruksjorden er tiltakene som planlegges i Hole og Ringerike. Her planlegges det blant annet både 4-felts motorvei og dobbeltspor over Nordre Tyrifjorden og Storelva naturreservat.

Den 27. november 2023 ble det avholdt et medlemsmøte i Bærum SV med tema: SV og Ringeriksbanen – en storskala klima-, natur- og transportpolitisk snublestein?

På bakgrunn av hva som kom frem på medlemsmøtet og at Ringeriksbanen nå ikke er blant de prioriterte jernbaneutbygginger i Nasjonal transportplan i 2024, ber vi om at Landsstyret i SV ser på planene for Bergensbanen samlet på tvers av landet. Dette gir oss muligheten til å se på SVs strategi og taktikk for mer og bedre jernbaneutbygging:

- 1) Sikre at Bergensbanen gjennomføres uten store naturtap. Naturavtalen må følges opp i praksis!

- 37
- 38 **2)** Unngå 4-felts motorvei (E16) mellom Kroksund og Hønefoss. Vi kan ikke godta  
39 at traseen for jernbanen og veien kobles sammen. Det skaper en helt  
40 unødvendig, naturødeleggende og stiv løsning. I stedet må vi utbedre  
41 nåværende ulykkesbelastet veistrekning.
- 42
- 43 **3)** Finne en god løsning for natur og effektiv jernbane for person- og  
44 godstransport mellom Oslo og Hallingdal/Hønefoss. Det er oppsiktsvekkende  
45 at det ikke er gjennomført og godkjent noen konseptvalgutredning med ekstern  
46 kvalitetssikring (KS1) av foreliggende fellesprosjekt, til tross for at dette er  
47 påkrevet. Dagens vedtatte jernbanetrase Sandvika-Hønefoss må vurderes opp  
48 mot alternativ trase Oslo-Grua-Jevnaker-Hønefoss (Nittedalslinjen) mht.  
49 naturtap, tap av landbruksjord, godstransport, reisetid og økonomi.
- 50
- 51 **4)** Prioritere jernbanestrekningen Arna-Trengereid-Stanghelle og sikre rasutsatt  
52 vei.
- 53
- 54 **5)** Koblingen mellom nye jernbanestrekninger og 4-felts motorvei må brytes.  
55 Baneløsninger må bygges før nye veier. Behovet for mer enn utbedringer på  
56 dagens vei må vurderes når banen har vært i drift noen år.
- 57
- 58 Akershus SV foreslår at Landsstyret nedsetter et Bergensbaneforum hvor fylkene  
59 Vestland, Buskerud og Akershus er representert + 1-2 fra Stortingsgruppa  
60 (Landsstyret er repr. ved fylkenes LS medl.) Bergensbaneforum deler seg i to  
61 arbeidsgrupper **1)** Strekningen Arna-Voss, utbedringer av nåværende banestrekning i  
62 Vest – Hardangervidda + Hallingdal **2)** Ringeriksbane-gruppa (trasevalgs gruppe).
- 63
- 64 «Bergensbaneforum» legger frem sitt forslag til Landsstyret på møte 20. og 21.  
65 september 2024.