

RINGERIKSBANEN +E16 SKARET - HØNEFOSS

UTREDNING FØR OPPSTART AV PLAN ETTER PBL





Innhold

Om utredningsprosessen

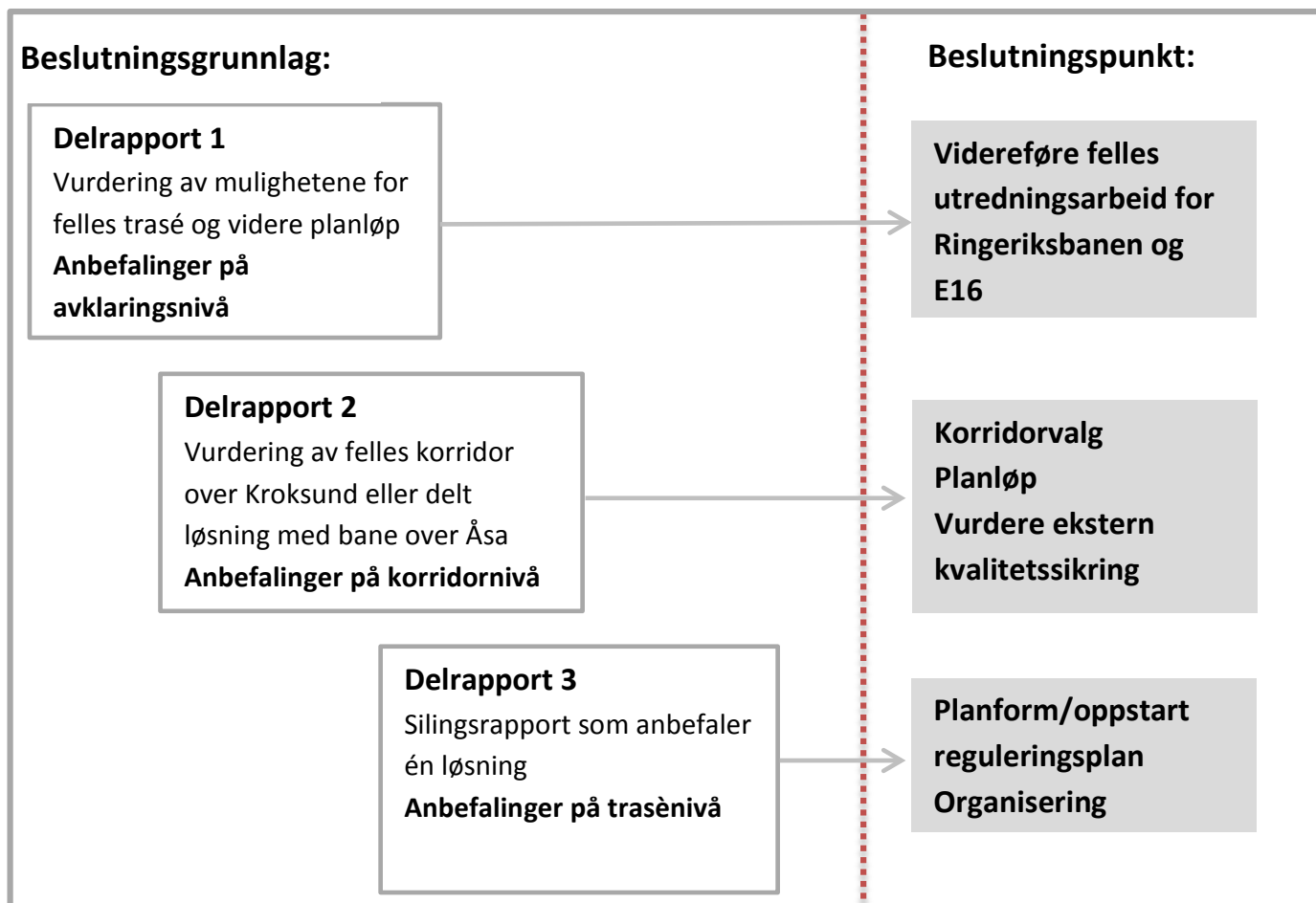
Anbefaling, fase 2: Korridorvalg

- Beslutningsgrunnlag
- Kostnad
- Trafikkgrunnlag
- Samfunnsøkonomi
- Utviklingspotensial

Fase 3: Anbefaling av trase

- Trasevalg
- Videre prosess

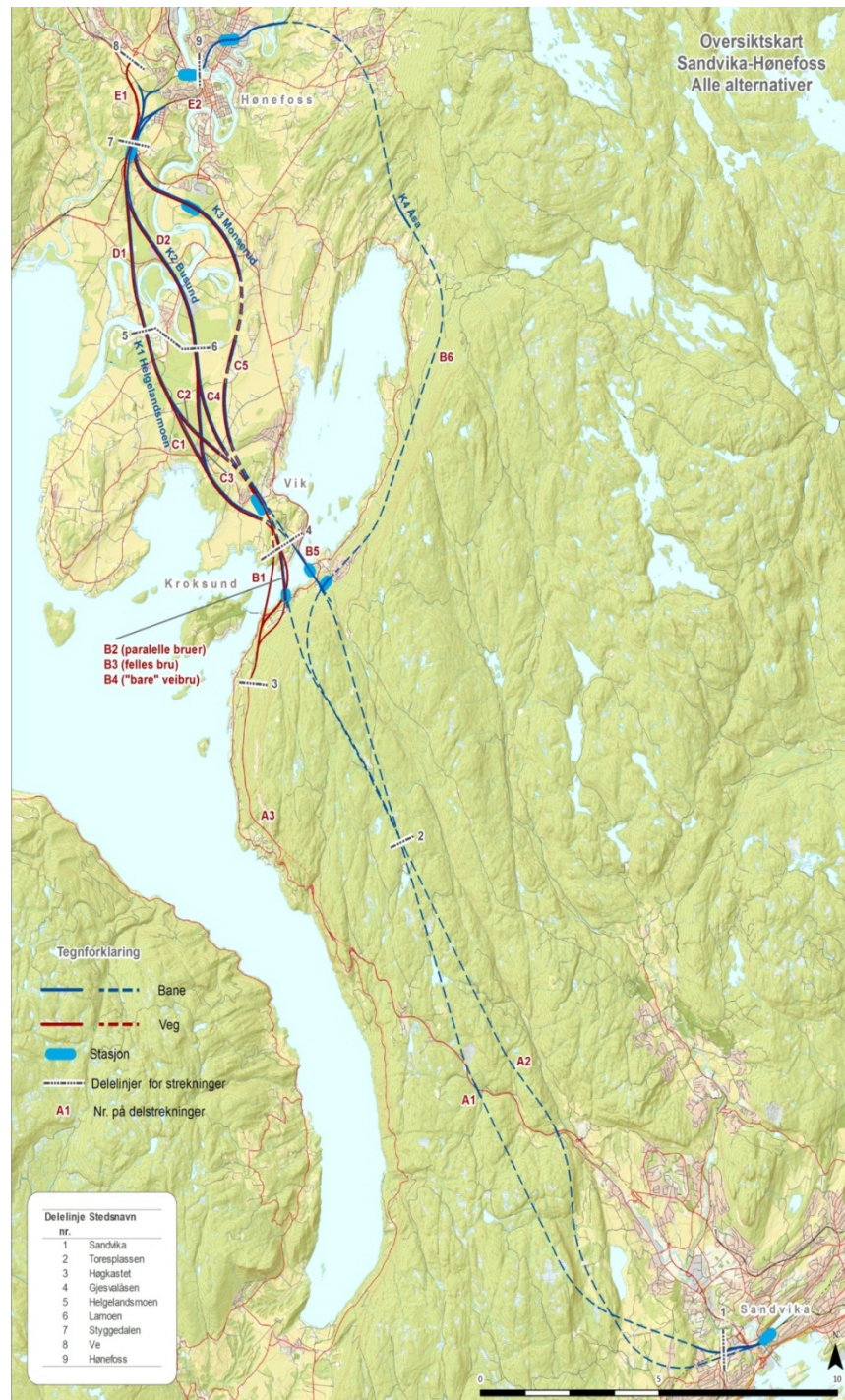
Utredningsprosess



Figur 1. Oversikt over hvilket beslutningsgrunnlag som gis i de tre delrapportene

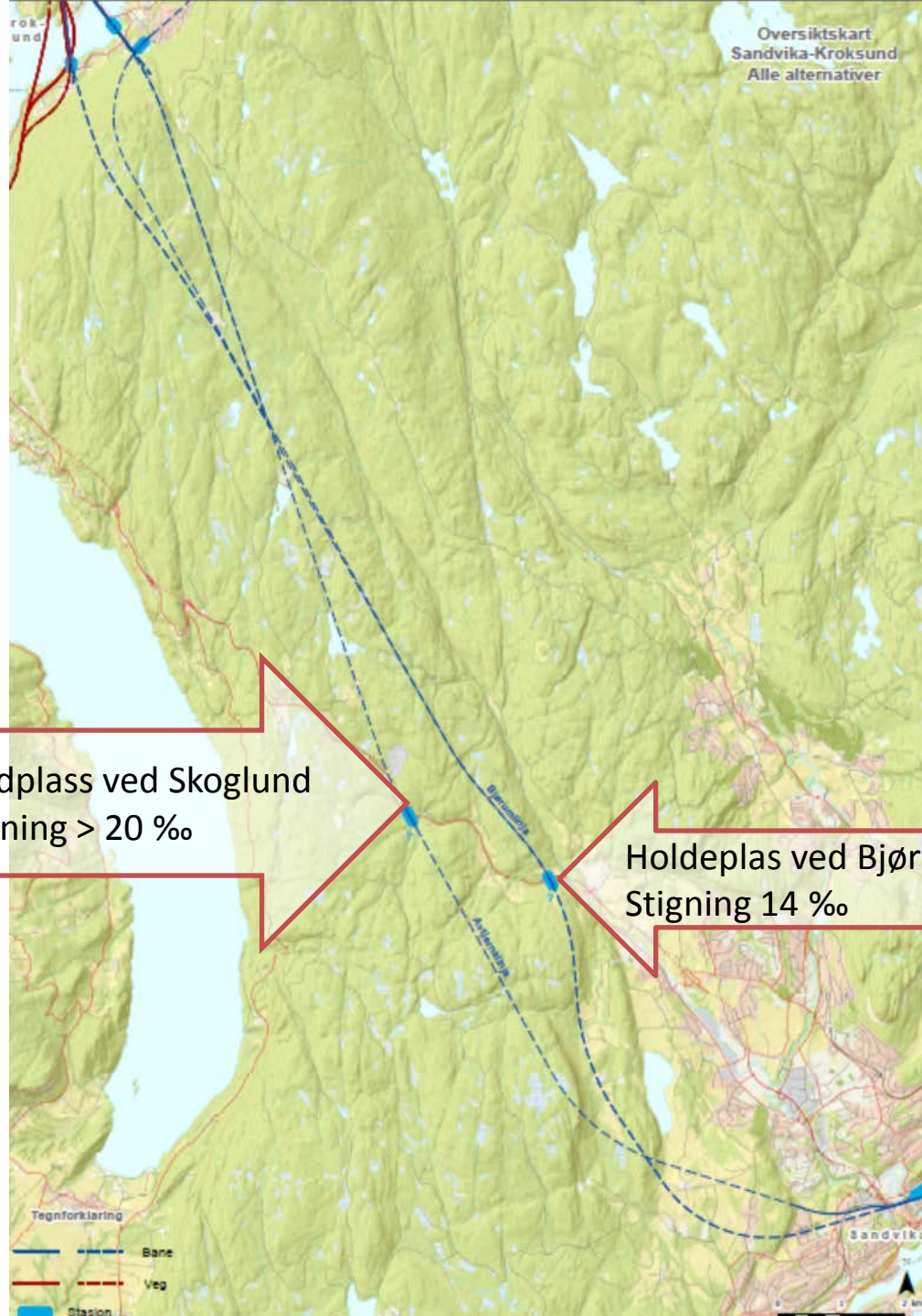
Vurderte hovedgrep/ korridorer:

1. Felles løsning over Kroksund
2. Delt løsning med bane via Åsa





Jernbaneverket



nd



Holdeplass ved Hvervenmoen

Nær Norderhov kirke

Krysser flommarksområde

Landbruksareal

Usikker fjelloverdekning

Kort bru over vann

Helgelandsmoen. Kultur/arealbruk

Landbruk

Ligger i overgang mot verneskog

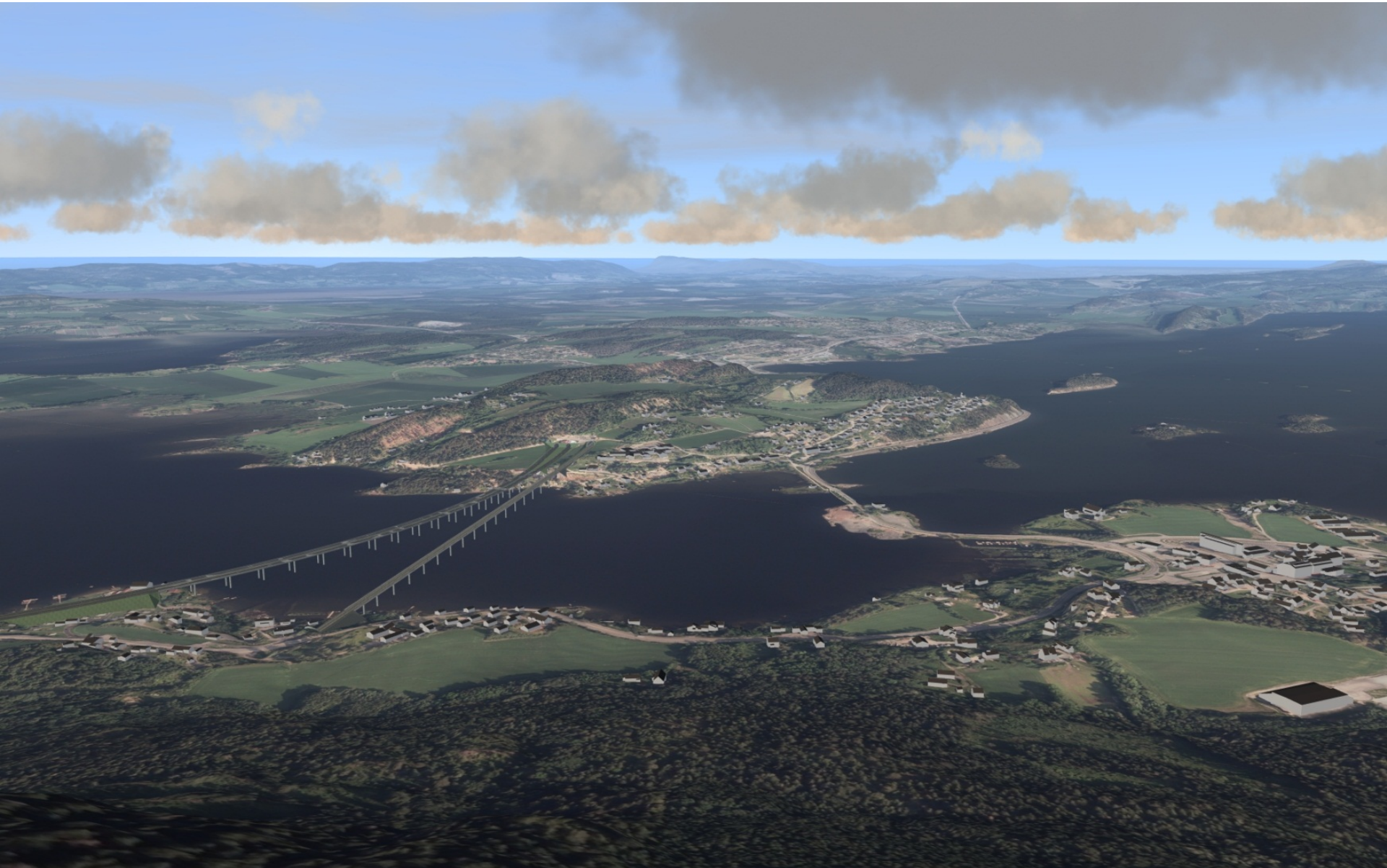
Usikker fjelloverdekning

Deler opp verneskog



Jernbaneverket

1 Rørvik – buet og rett





Jernbaneverket

2 Rørvik – parallell

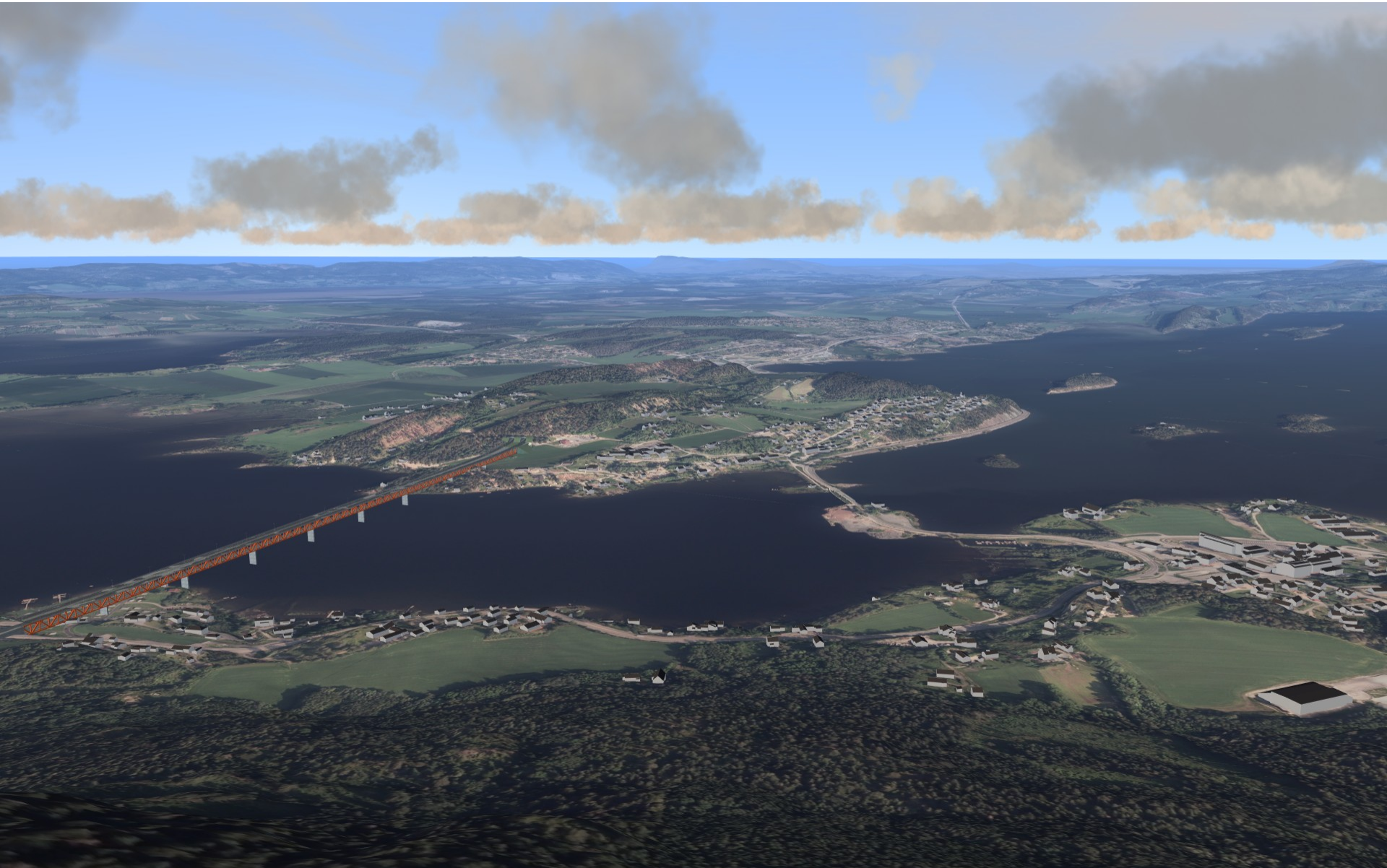
- Fra Kongens utsikt





Jernbaneverket

3 Rørvik – dobbeltdekker



3 Rørvik og Sundvollen



Sile bort Åsa-løsningen

- **Kostnader:** Åsa-linja er litt dyrere, men hvor mye avhenger av hvilken løsning som legges til grunn over Kroksund og gjennom Hole
- **Reisetid:** Åsa-linja gi 2 minutter lengre reisetid med regiontog, 4 minutter lengre med Bergensbanen
- **Trafikkgrunnlaget** er relativt likt for de to løsningene
- Åsa-linja har høyere **tunnelandel** og gir større masseoverskudd
- Løsningen over Kroksund gir større fleksibilitet med hensyn til **arealutvikling**
- Veg alene utløser mange av de **arealrelaterte konfliktene**. Tidligere miljøargumenter for en bane om Åsa er derfor svekket.
- **Samfunnsøkonomi:** begge løsninger gir negativ samfunnsøkonomisk nytte, men fellesløsningen over Kroksund er noe mindre negativ enn løsningen om Åsa
- En fellesløsning gir større potensial for **effektiv organisering** og videre optimalisering av løsninger



Ny premiss for vurdering av miljøkonsekvenser

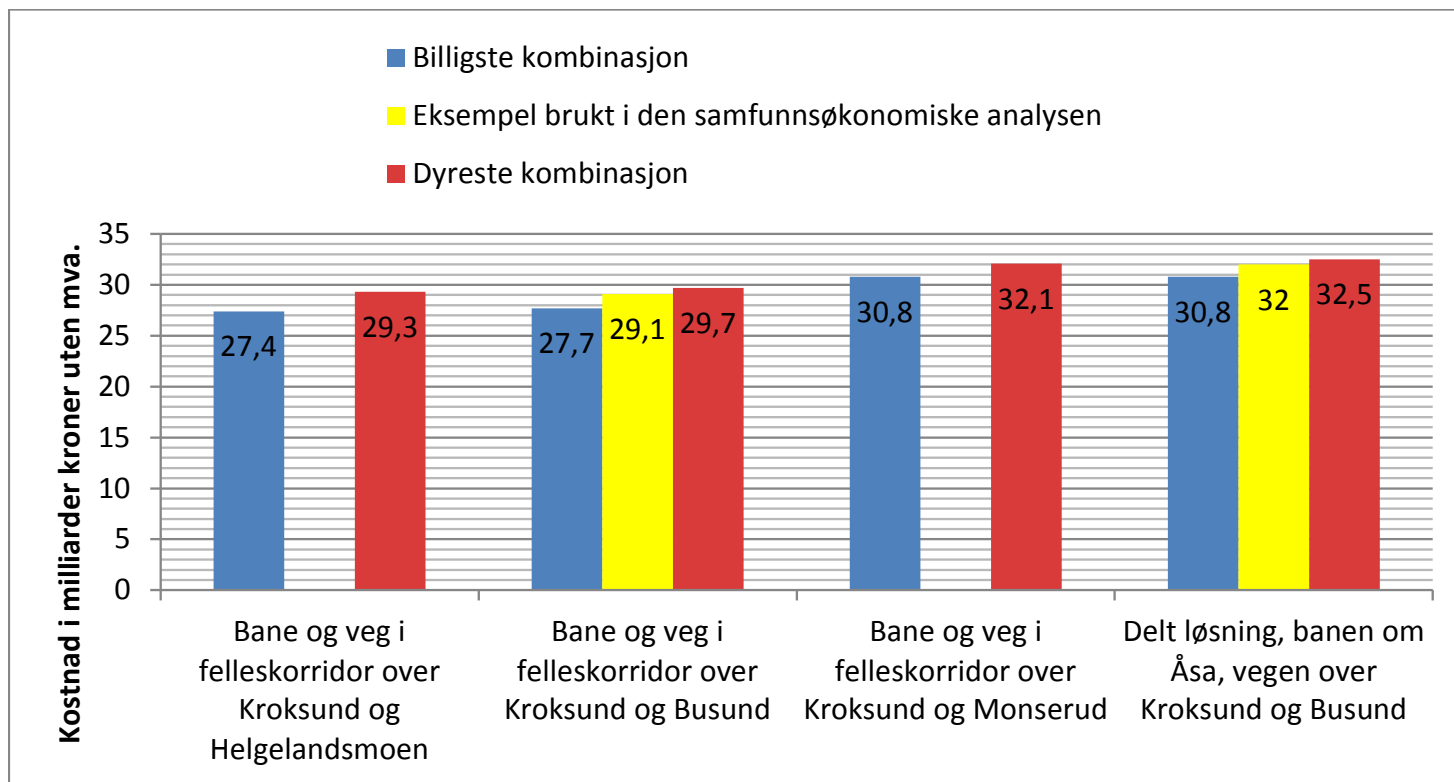
- Den viktigste begrunnelsen for Stortingets vedtak om bane via Åsa i 2002 var de betydelige miljøulempene en jernbane over Kroksund
- Premiss for utredningen er at E16 skal gå over Kroksund



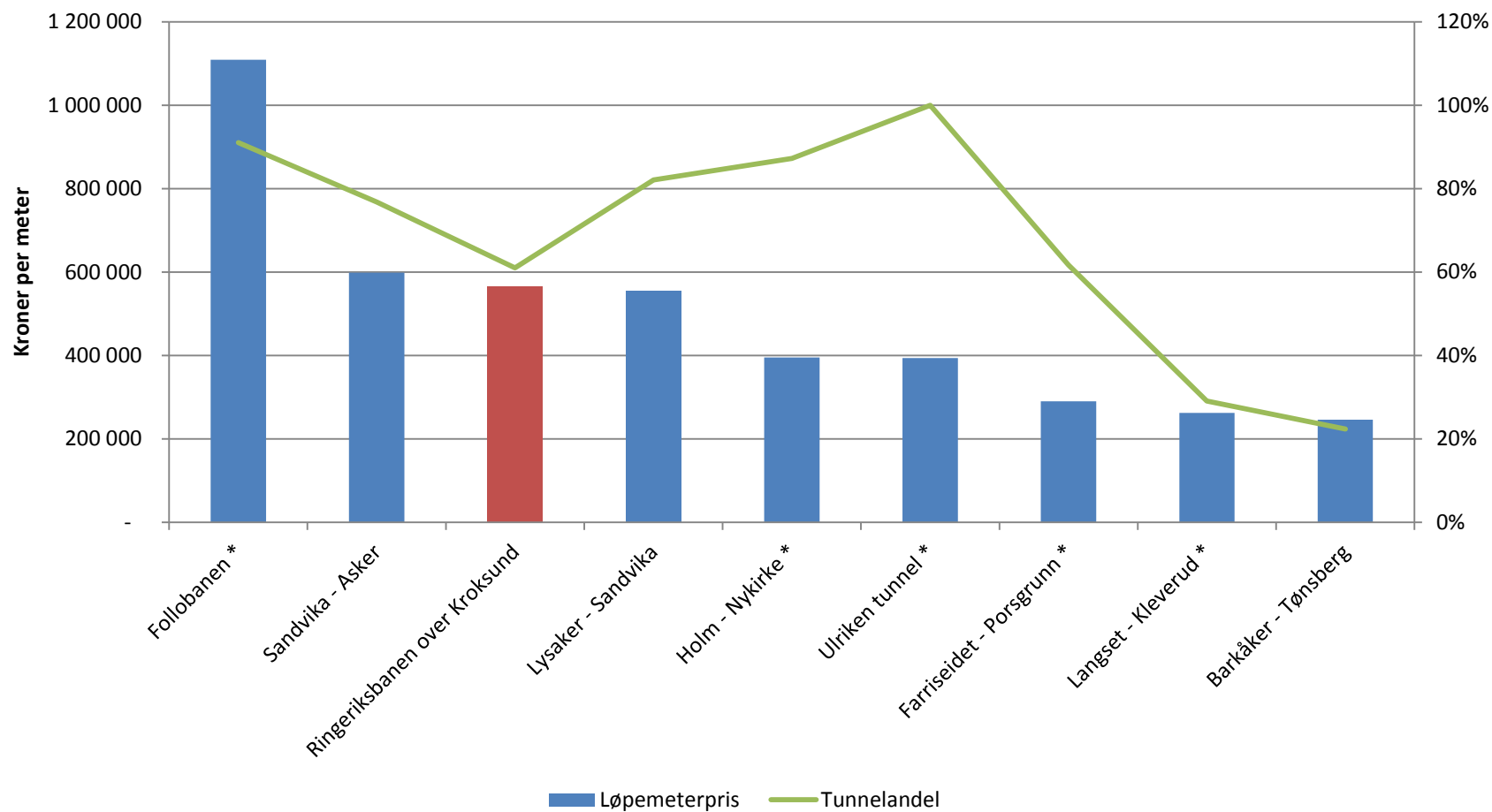
- Alle Korridorer medfører betydelige negative konsekvenser for landskap, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser (landbruk)
- Spennet i miljøkonflikter som følger av veg og bane over Kroksund er stort.
- -Avhenger av hvilken bruløsning som velges ved kryssing av Kroksund, om veg og bane går i dagen vest for Vik eller i tunnel forbi Vik, og om hvordan man krysser Storelva og tilhørende våtmarksområder.
- Analysene av arealrealterte konsekvenser som er gjort til nå, tilsier at det finnes flere alternativer for felles korridor for veg og bane over Kroksund som i konsekvens ikke skiller seg vesentlig fra en løsning med bane om Åsa og veg over Kroksund.

Alternativ	Landskap	Nærmiljø og friluftsliv	Naturmiljø	Kulturmiljø	Naturressurser
K1 Helgelandsmolinja	--/---	-	---/----	---	--
K2 Busundlinja	---	-	---/----	---	--
K3 Monserudlinja	---/----	-	---	---/----	---
K4 Åsalinja og veg Kroksund	--/---	-	---/----	---	--

Kostnadsspenn for ulike korridorer



Kostnadsnivå jernbane





Samfunnsøkonomi

- Ringeriksbanen bygges blant annet for å åpne en ny utviklingskorridor i Osloregionen.
- Banen gir potensial for en vekst langt utover Statistisk sentralbyrås middelpregoser.
- En slik ekstraordinær vekst er vanskelig å fange opp i transportmodellen og de samfunnsøkonomiske beregningene.



Trafikkgrunnlag

	Null- alternativet	Ny E16 og RRB MMMM	Med økt befolkningsvekst	Med økt befolkningsvekst og kvartersfrekvens	Med økt befolkningsvekst, kvarteresfrekvens og bom nord for Sandvika
TOGREISER Ringeriksbanen mellom Sandvika og Sundvollen [ÅDT]					
Reiser med regiontog		2200	4800	6400	6500
Reiser med Bergensbanen	3500	4100	4200	5200	5200
SUM BANE	3500	6300	9000	11600	11700
VEGTRAFIKK E16 mellom Skaret og Sundvollen [ÅDT]					
Korte bilreiser	10100	12700	20200	20100	16300
Lange bilreiser	9000	10100	10600	10500	10500
SUM VEG	19100	22800	30800	30600	26800

Stor usikkerhet knyttet til fremtidig reiseadferd og trafikkbelastningen inn mot Oslo



Samfunnsøkonomiske beregninger

- Grov samfunnsøkonomisk vurdering av Åsalinja mot eksempellinja over Kroksund viser at begge løsninger har negativ samfunnsøkonomisk nytte
- Kroksundlinja er noe mindre negativ enn Åsalinja.
- De vurderingene som er gjort underveis viser at det er større potensial for å videreutvikle løsninger med en bedre samfunnsøkonomi for traseene over Kroksund



Utviklingspotensial ved felles løsning over Kroksund

- Felles løsning over Kroksund gir flere mulige stasjonsplasseringer som kan tilpasses Holes og Ringerikes fremtidige arealstrategier.
- Det vil også være mulig å forlenge en pendel til Jevnaker, en kommune som i dag ikke har direkte forbindelse med kollektivtrafikk mot Oslo.
- En mulighet for stasjonsløsning ved Sundøya kan utløse et nytt utviklingsområde som har gode kvaliteter for boligutvikling og nye arbeidsplasser.
- Hvervenmoen er også et vekstområde som ved valg av en løsning over Monserud vil få økt attraktivitet ved bedret kollektivtilgjengelighet.

Organisering og fremdrift

- Forutsetter statlig plan
- Forutsetter ett fellesprosjekt
- Forutsetter en prosess der man hopper over kommunedelplan og går rett på reguleringsplan for ett alternativ

	2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	V	H	V	H	V	H	V	H	V	H	V	H	V	H	V	H	V	H	V	H
Planarbeid																				
Høring																				
Merknadsbehandling/revisjon																				
Endelig vedtak																				
Planprogram																				
Kommunedelplan																				
Reguleringsplan																				
KS2, bompengesak																				
Byggeplan, kontrahering																				
Byggestart																				

Vurdering av OPS

OPS er vurdert som risikabelt og tilrås ikke:

- Hovedbegrunnelsen er prosjektets størrelse som vil medføre betydelig risiko for anbyder. Dette avgrenser antall anbydere og fører også til en høy risikopremie for en OPS-løsning.
- Behovet for en grundig kvalitetssikring av OPS-kontrakten vil medføre at kontraktsutformingene vil ta tid. Dette gjør at det ikke er mulig med den forserte framdriften som ønskes for prosjektet.

Fase 3: Siling

Utredningsarbeidet videreføres med mål om å sile ned til en løsning over Kroksund som kan videreføres til plan etter plan- og bygningsloven

Siling for tre delområder:

1. Løsning for Hønefoss
2. Løsning Ve/Tolpinrud – Sundvollen
3. Løsning Sundvollen – Sandvika

Frist: 31.januar 2015