

Hallingdølen

ÅRETS LOKALAVIS
I EUROPA

LAURDAG 8. oktober 2022 Nr. 116 | Veke 41 | 84. årgang | Laussal kr 35

TRYGVE SLAGSVOLD VEDUM

JONAS GAHR STØRE

JON-IVAR NYGÅRD

«Noko av det
flauaste eg har sett»
KNUT ARNE GURIGARD

«Ufatteleg skuffande»
SOLVEIG VESTENFOR

DET STORE TOGRØVERIET

RINGERIKSBANEN: EIN POLITISK FARSE I 30 ÅR



STATUS RINGERIKSPORTEFØLJEN(tidlegare FRE16)



Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 flyttes tilbake til Bane NOR og Nye Veier

Pressemelding | Dato: 06.10.2022

Nr: 121/22

– Vi står i en situasjon med stramme økonomiske rammer.

Samtidig ser vi at fordelene ved å bygge jernbane og vei som et fellesprosjekt er lavere enn antatt og vi mener det er viktig å samle jernbanekompetansen. Derfor velger vi å føre Ringeriksbanen tilbake til Bane NOR slik at det kan vurderes opp mot andre jernbaneprosjekter. Samtidig velger vi å

legge veidelen inn i Nye Veiers ordinære portefølje slik at de kan vurderes opp mot andre veiprosjekter, sier samferdselsminister Jon Ivar Nygård.



Nye Veier AS
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Unntatt offentlighet,
§ 15 tredje ledd

Deres ref

Vår ref
21/2094-8

Dato
6. april 2022

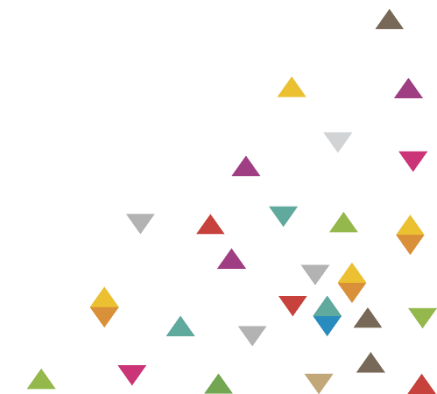
Avslutningsvis ber vi at Nye Veier AS nøye vurderer behovet for å pådra seg forpliktelser knyttet til FRE16 inntil nærmere avklaringer fra Samferdselsdepartementet om prosjektets fremtidige rammer foreligger. Vi ber også om at det opplyses om hvor mye det legges opp til å bruke til planlegging i 2022, og forpliktelser som selskapet har tatt på seg for 2022.

Gjennomgang av prosjekt

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss (FRE16) ble i 2021 overført til Nye Veier AS fra Bane NOR SF og Statens vegvesen. Det vises i den forbindelse til omtale i Prop. 1 S (2021–2022), Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* og Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. For 2022 er det bevilget 500 mill. kr i vederlag til Nye Veier til arbeidet med FRE16.

Samferdselsdepartementet venter at det økonomiske handlingsrommet i årene fremover blir begrenset. Dette kan gjøre det nødvendig å endre tidligere prioriteringer. Som et ledd i dette arbeidet vurderer vi også FRE16, og har i den forbindelse følgende oppdrag til Nye Veier AS:

Samferdselsdepartementet ber Nye Veier AS foreta en gjennomgang av om FRE16 kan videreføres som et rent veiprojekt for strekningen E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss, det vil si et mulig scenario der videre planlegging og utbygging av Ringeriksbanen blir skrinlagt.



Ringeriksporteføljen

Splitte prosjektet
Ringeriksbanen til BN
E16 hjå NV

E16 held fram som ein del av NV si portefølgjestyring og kan realiserast «raskt»
MEN FARE FOR NY REGULERINGSPPLAN! ! Som vil setja ein stopp for Ringeriksbanen.
RB går inn i BN si portefølgje som er overoppfylt. **INN I NY NTP, OMKAMP!!**

Fellesprosjektet som planlagt

E16 og RB ligg i NV sin portefølgje
Har midlar (300 mill) som er nok for 2023
Bankgaranti 1 mrd. Er avhengig av friske midlar 2025

Fellesprosjekt
Ringeriksbanen til BN
E16 hjå NV

E16 held fram som ein del av NV si portefølgjestyring
RB går inn i BN si portefølgje som er overoppfylt. Prosjektet skal samkøyrast
INN I NY NTP, OMKAMP!

- ERTMS, signalanlegg
- Follobanen
- Vestfoldbanen
- Østfoldbanen
- Dovrebanen
- Bergensbanen, dobbeltspor mellom Bergen og Arna, godsterminalen på Nygårdstangen
- Kapasitetsaukande tiltak på Trønderbanen
- Gjøvikbanen



STATUS ETTER BUDSJETTFORLIK

- Ringeriksbanen og E16 Skaret-Høgkastet-Hønefoss blir videreført som et fellesprosjekt: *«Stortinget ber regjeringen videreføre Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet– Hønefoss som et fellesprosjekt, og vurdere fremdriften og den økonomiske bærekraften i prosjektet frem mot ny NTP.»*
- Jon-Ivar Nygård 2.12.2022: «Budsjetttforliket for statsbudsjettet 2023 mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble klart 29. november 2022. Av avtalen kommer det frem at FRE16 Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss-Høgkastet videreføres som et fellesprosjekt. På bakgrunn av enigheten på Stortinget, har jeg videre besluttet at prosjektet fremdeles skal ligge hos Nye veier. Videre fremdrift for realisering av vei og jernbane skal vurderes i forbindelse med ny Nasjonal transportplan på lik linje med annen prosjekt- og tilbudsutvikling.»
- Jon-Ivar Nygård 14.12.2022: *«Jeg kan bekrefte at Nye veier beholder ubrukte midler de har fått utbetalt i 2022, og at selskapet disponerer disse i tråd med prinsippene for fastsettelse av vederlag og utbetaling beskrevet i Rammeavtalen, inngått mellom staten og selskapet i 2021.»*



- [Innst. 13 S \(2022-2023\)](#)
- **Prop. 1 S (2022–2023), Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2022–2023)**
- Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2023, kapitler under Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17)

Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sikre at Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) gjennomføres i tråd med vedtatte planer i regi av Nye Veier AS.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre at den statlige reguleringsplanen for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) må ligge til grunn for videre arbeid og utbygging, uavhengig av utbygger, for å unngå ytterligere forsinkelser.



Ringeriksporteføljen er gryteklar



16. august 2022

Nye Veier overtok ansvaret for byggingen av Ringeriksbanen og ny E16 i august 2021. I løpet av det siste året er det jobbet videre med å redusere omfanget av prosjektet. Vi kan redusere det med seks milliarder kroner. I presentasjonen kan du se hvordan, og hva som er status for prosjektet.



Hvordan har vi jobbet for å optimalisere prosjektet?



Vi har jobbet i tre spor

1.

Konkretisere og verifisere muligheter vi har funnet

5,8 mrd (inkl mva) kr redusert omfang

Elleve mrd kr økt netto nytte

Forbedret NNB* fra -0,7 til -0,4 for porteføljen

NNB +0,2 for vei i porteføljen

* Netto nytte pr budsjettkrone

2.

Se på nye muligheter utenfor den linjen som er regulert



3.

Optimalisere ytterligere gjennom å vurdere kost/nytte

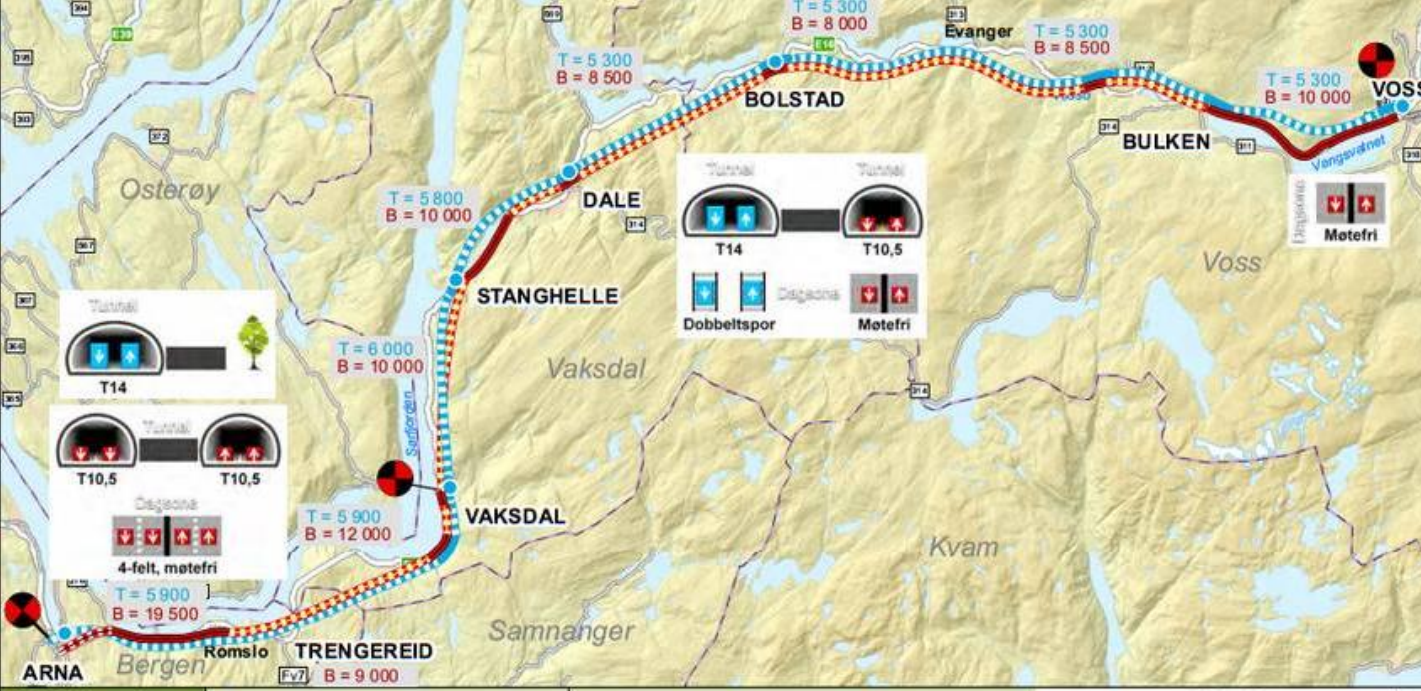
Dialog med Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet

Vi kompenserer – gir tilbake for det vi tar



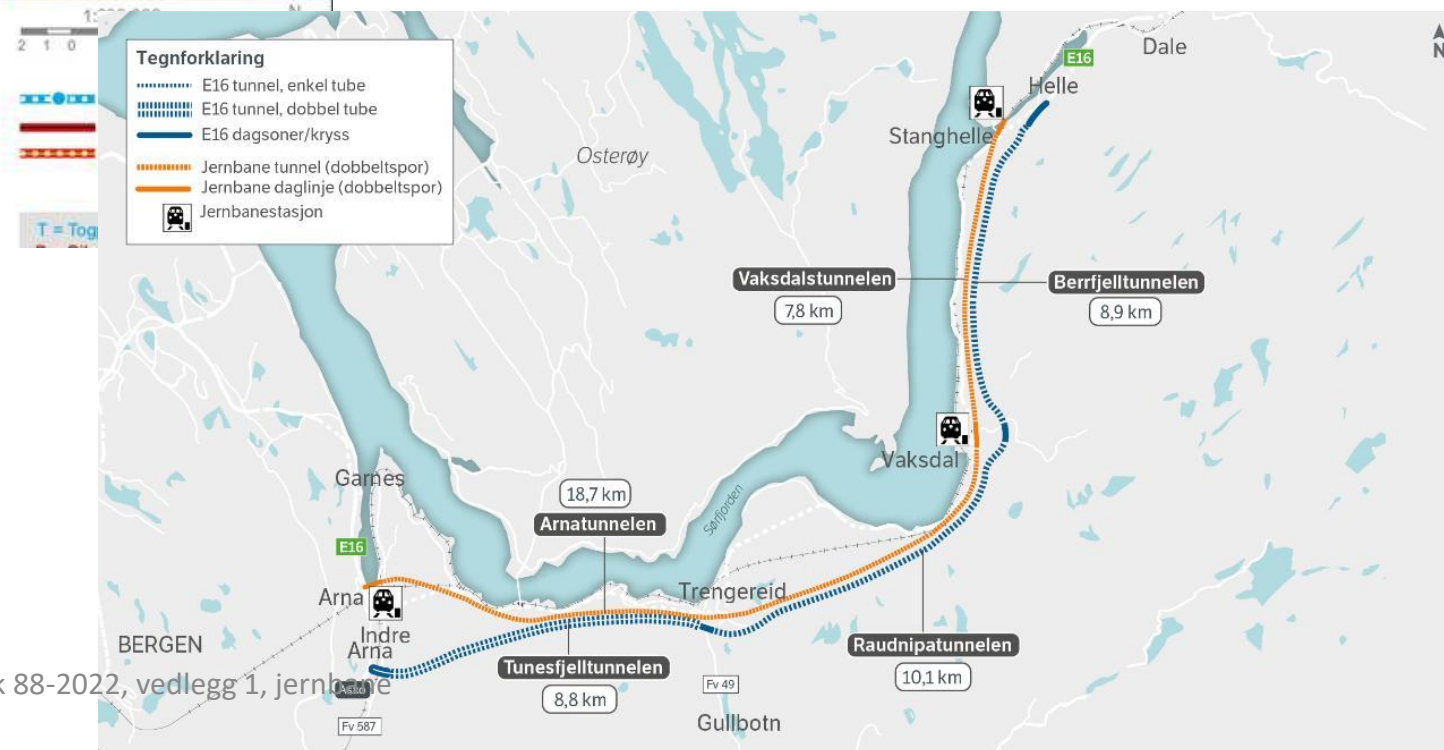
For å bygge Ringeriksbanen og ny E16 fra Skaret til Hønefoss legger vi beslag blant annet på dyrka mark, våtmarksområder og friluftsområder. Derfor har vi opprettet ordninger for å kompensere for disse områdene som går tapt.

- **Nydyrkingsfond:** 15 millioner kroner for nydyrking i Hole og Ringerike.
 - Landbrukskontoret i Ringerike og Hole forvalter fondet.
 - Bønder og grunneiere søker Landbrukskontoret om støtte fra fondet til nydyrking.
 - Hittil har det kommet søknader for nydyrking av 1200 mål. Prosjektet legger permanent beslag på ca. 600 mål dyrka mark.
- **Økologisk kompensasjon:** Omtrent 25 millioner kroner til restaurering og erstatning av vernet natur.
 - Store arealer verdifull natur ble vernet i Hole og Ringerike samtidig som reguleringsplanen for prosjektet ble vedtatt. Midlene fra økologisk kompensasjon skal brukes i disse områdene.
- **Friluftskompensasjon:** 15 millioner kroner fordeles mellom kommunene Hole og Ringerike.
 - Øremerkes tiltak for å styrke friluftslivet i kommunen for å erstatte friluftearealer som prosjektet legger beslag på.
 - I tillegg bygger vi om stinettet på Bymoen – Helgelandsmoen for å opprettholde friluftslivet rundt vei og jernbane.



- Fellesprosjektet E16 og Vossebanen på strekningen Arna-Stanghelle omfatter planlegging av ny veg og jernbane mellom Arna og Stanghelle/Helle. Fellesprosjektet er første trinn for utvikling av strekningen mellom Arna og Voss.
- Kutt reisetid bil Arna-Voss frå 72 til 46 min.
- Kutt reisetid tog same strekning frå 63 til 24 min
- Arna – Stanghelle 26,4 mrd. (2021)
- Totalt K5 40 mrd? (33 mrd i 2014)

KVU Voss-Arna		Stor innkorting bane og veg - kombinasjonsløsning				Tiltak	
		Km	Tid	km/t	Kostn.		
VEG: Arna - Vaksdal		19	13	90	3,8	VEG: 4-felt Arna-Romslo. Ny 2-felt vidare til Voss: Korte dagsoner er 12,5m med <i>midtrekverk</i> . Tunnelar er 10,5m med midtfelt, og med røemming til jernbanetunnel. Anleggsverksemd i hovudsak uavhengig av dagens veg.	
VEG: Vaksdal - Voss		49	33	90	7,7		
Sum:		68	46	90	11,5		
BANE: Bergen - Voss, alle stopp			00:39			BANE: Dobbelspor med stopp: Arna/Vaksdal/Stanghelle/Dale/Bolstad/Voss. Eittløps-tunnelar med røemming til vegtunnel, eller tverrslag til fråuft (Arna-Romslo). Anleggsverksemd i hovudsak uavhengig av dagens bane.	
BANE: Bergen - Voss, Regiontog			00:32				
BANE: Arna - Vaksdal		19	8		5,4		
BANE: Vaksdal - Voss		50	16		16,5		
Sum:		69	24		21,9		



NTP 2025–2036: Utgreiingsoppdrag til transportverksemdene

- 17.3.2022, bestilling om førebuande utgreiingsarbeid, SD og NFD
- 13.5.2022, svar frå transportverksemdene
- 6.9.2022, hovudoppdrag 1 frå SD og NFD
 - Framskaffe kunnskap om utviklingstrekk og trendar, korleis dette kan påverke transporttetterspørselen framover
 - Gi svar på utfordringar og behov som bør løysast/dekkast og kva er det viktigast å gjera noko med
 - Verksemdene skal få/ha eit solid fagleg grunnlag for å seinare kunne tilrå prioriteringar av ressursbruken i neste NTP
- 11.11.2022, hovudoppdrag 2, prioriteringsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036

Hovedfrist for leveransen er 22.1 2023. Delleveranse 1.10.2022

Hovuddelen av prioriteringsoppdraget innan 31.3.2023. For deler av oppdraget gjeld andre fristar



Vidare arbeid/utfordringar

- «Hjelpe» NV med argumentasjon (før 31.3.2023) Eks. fly Oslo- Bergen
- Synleggjera næringslivet sine behov på ein endå tydelegare måte utover standard K/N-vurderingar.
- Planmessig arbeid i prosess fram mot St.meld. NTP 2025 – 2036 (våren 2024)



Vikens innspill desember 2022

Vi tar utgangspunkt i Viken fylkestings vedtak fra mai 2020 som gjaldt grunnlaget for prioriteringer i NTP 2022-2033.

- Er det noe som er endret siden sist?
- Er det noe som er nytt siden sist?
- Vil dette eventuelt påvirke Vikens prioriteringer?





Vikens innspill til ny NTP: Endringer og nye utfordringer/temaer

- Nasjonal transportplan må være en samlet plan for et helhetlig transportsystem.
- Statens virkemidler må være bedre koordinert.
- Forfallet på fylkesveinettet.
- Den økonomiske situasjonen for driften av kollektivtrafikken i en omstillingsperiode.
- Ambisjonene for InterCity må ligge fast i ny NTP, selv om det kan være nødvendig med en mer trinnvis utbygging.
- Forutsigbare rammer for byområdene. Snarlig avklaring av byvekstavtaler for Nedre Glomma og Buskerudbyen.
- Ulykkessituasjonen for gående og syklende.
- Energisituasjonen for transportsektoren og konsekvenser for Norges klima- og miljømål.
- Statens rolle ved etablering av lade- og fylleinfrastruktur for næringstransporten, særlig i spredtbygde strøk.
- Forutsigbarhet i NTP-prosessen, med tidsplan for møter og høringer.



Vidare arbeid/utfordringar

- «Hjelpe» NV med argumentasjon (før 31.3.2023) Eks. fly Oslo- Bergen
- Synleggjera næringslivet sine behov på ein endå tydelegare måte utover standard K/N-vurderingar.
- Planmessig arbeid i prosess fram mot St.meld. NTP 2025 – 2036 (våren 2024)
- Endå større konkurranse (mindre til investering, fleire prosjekt, auka kostnad)
- To store prosjekt på Bergensbanen som nærmar seg eit parallelt løp
- Må kanskje ha eit sterkare fokus på Bergensbanen.