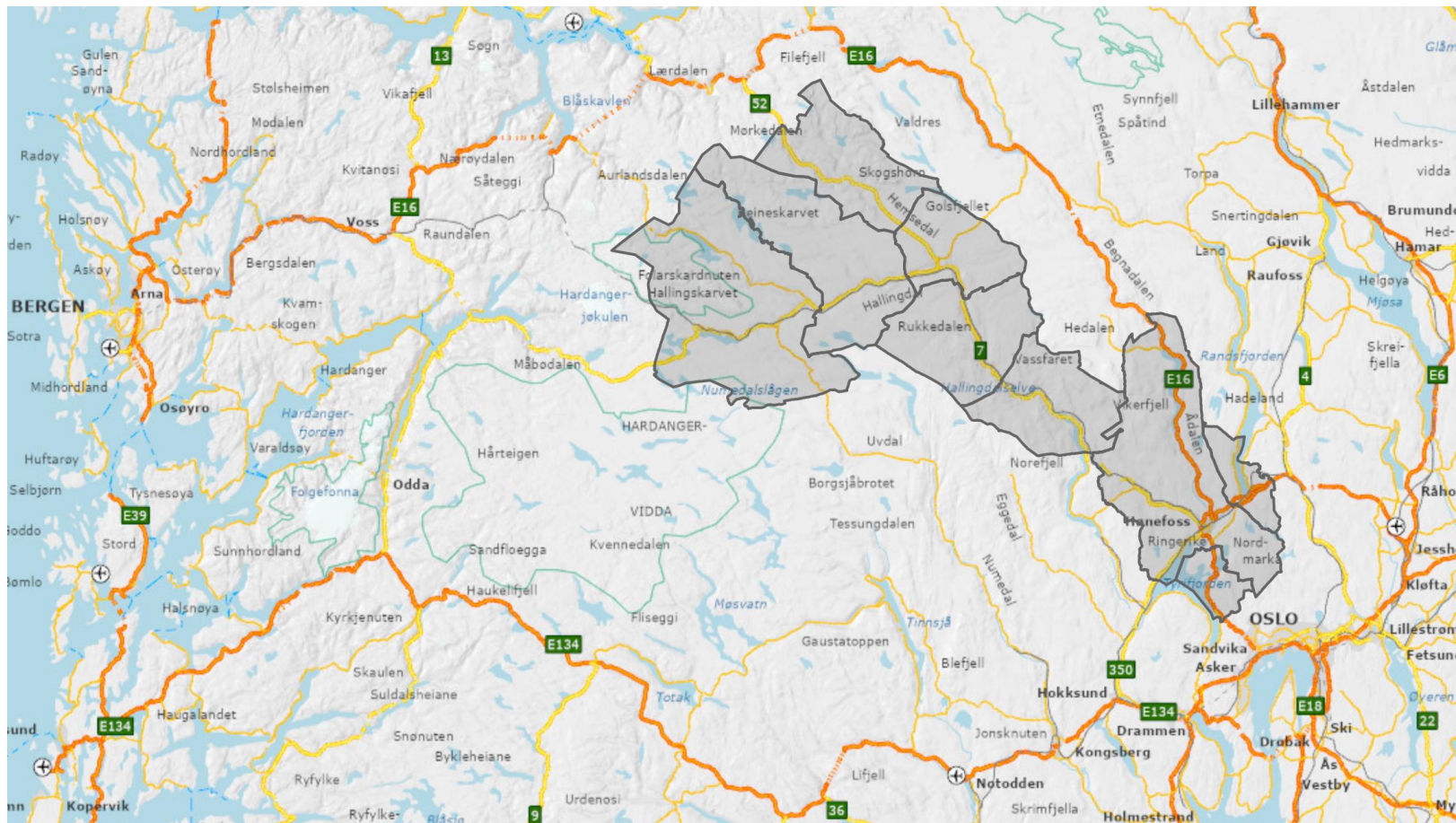


Næringssamarbeid Hallingdal - Ringerike



- Bakgrunn
- Kvifor
- Status
- Korleis
- Synspunkt?



Regionrådet for Hallingdal, 23.6.2023

Terje Dahlen, Ringerike Næringsforening

Knut Arne Gurigard, Gurigard Hjelp og Rådgeving

Noko av bakgrunn



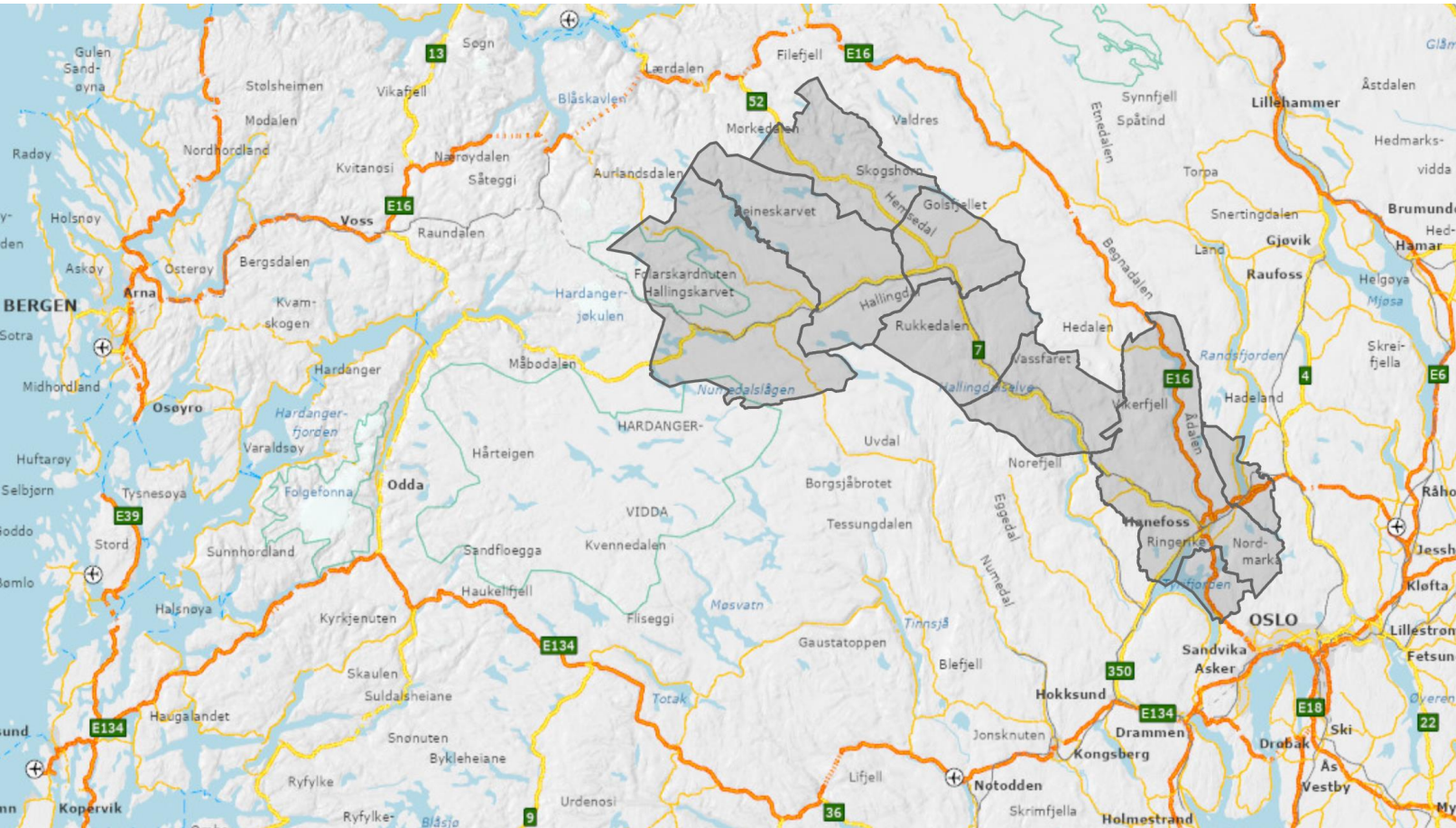
Forum Nye Bergensbanen

2. jun. · 🌐

I går arrangerte FNB sammen med K5-Alliansen en dagskonferanse i Bergen med hovedvekt på ny vei og bane mellom Bergen og Voss, og vi var innom hele Bergensbanen og Ringeriksbanen. Over 100 deltagere, og det ble en god mobilisering!



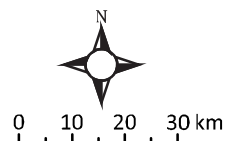
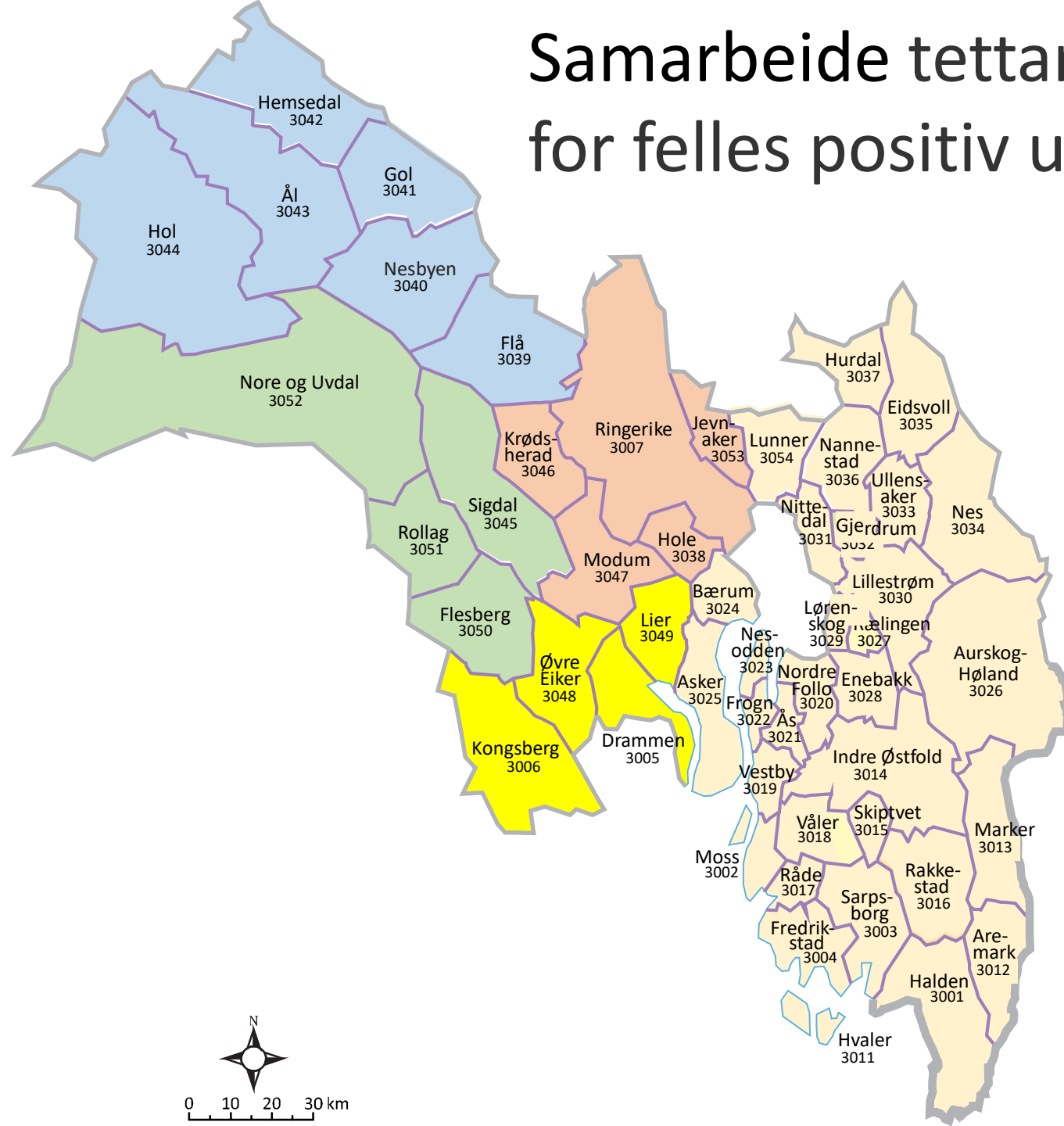
Samarbeide tettare for felles positiv utvikling



- Eit uvida næringssamarbeid
- Det brennande behovet
 - Realisering Ringeriksbanen/E16
 - Vegpakke Hallingdal
 - Nymoen – Eggemoen
- Allianse i Nye Buskerud

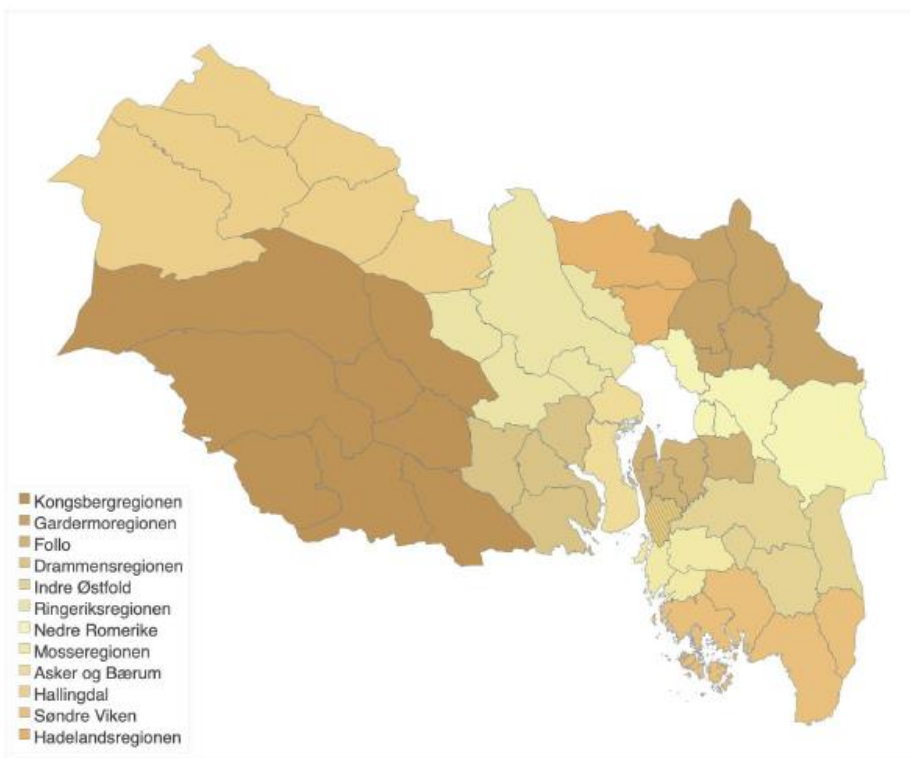


Samarbeide tettare for felles positiv utvikling



RAPPORT

MULIGHETSROMMET FOR VIKENS NÆRINGSLIV I ETTERKANT AV KORONA



MENON-PUBLIKASJON NR. 5/2022

Av Jonas Erraia, Sigrid Hernes, Erik Jakobsen, Per Fredrik F. Johnsen og Live Nerdrum



For Ringeriksregionen er følgende mulighetsrom spesielt relevante



**Grønn omstilling og
økt automatisering**



**Utvikling av
reiselivet**



**Arbeid med tiltrekning av
arbeidskraft**



**Verdiskapingsvekst innen
skjermede sektorer**

For Hallingdal er følgende mulighetsrom spesielt relevante



**Bærekraftig utvikling
og grønn omstilling**



**Utvikling av
reiselivsprodukter**



Digitalisering



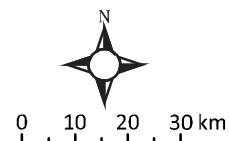
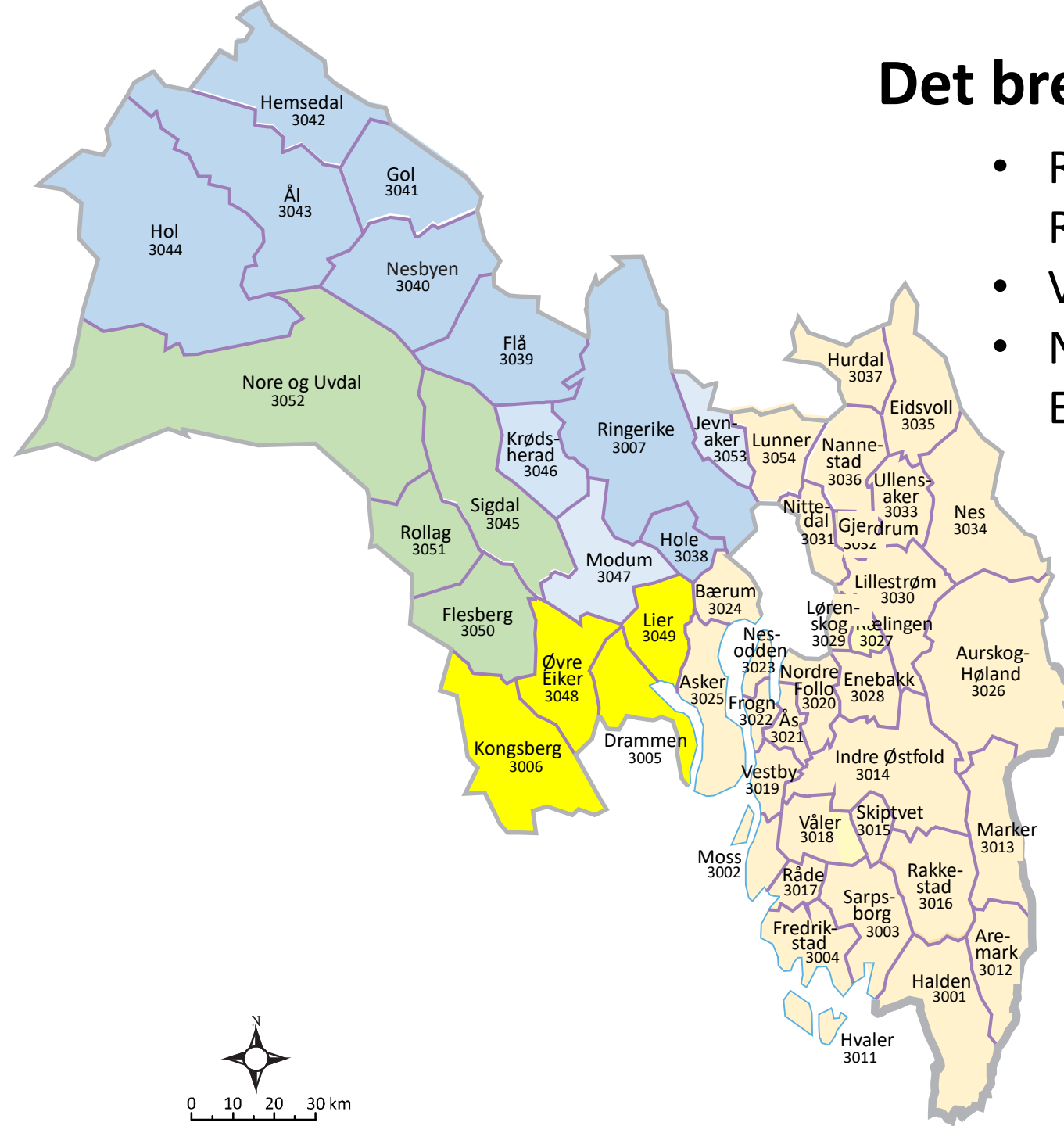
**Arbeid med tiltrekning av
arbeidskraft**



**Verdiskapingsvekst innen
skjermede sektorer**

Det brennande behovet

- Realisering Ringeriksbanen/E16
- Vegpakke Hallingdal
- Nymoen – Eggemoen





Jernbanesektorens svar på prioriteringsoppdraget

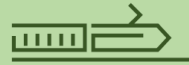
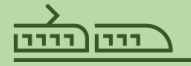
Nasjonal transportplan 2025-2036

31.03.23



Jernbane-
direktoratet

BANE NOR



*«Oppstart av Ny
regiontogforbindelse og bedret
reisetid Oslo–Hønefoss(–
Bergen) Innenfor ramme 3 vil
det bli rom for å starte opp
denne effektpakken i første
seksårsperiode.»*

Ramme 3 er 10% høgare
ramme enn 2023 budsjettet.



Transportetatenes forslag

- I JBV's/Bane NORs basialternativ, Ringeriksbanen prioritert i andre periode med oppstart etter 2032.
- I alternativet med 10 prosent høyere investeringsramme, rom for Ringeriksbanen i første seksårsperiode (2025-2031).
- K5 (Arna-Stanghelle) ikke inne i basialternativet, men eventuelt i periode to med 10 prosent høyere totalramme
- Transportetatene ønsker i første NTP-periode å prioritere ferdigstillelse av InterCity (IC) til Tønsberg, Moss og Hamar, ikke videre utbygging av disse strekningene.



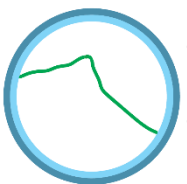
Prioriteringsforslag innenfor rammene, Jernbanedirektoratet

	Første seksårsperiode 2025-2030 (mill. 2023-kr)	Andre seksårsperiode 2031-2036 (mill. 2023-kr)
Driftsutgifter og spesielle driftsutgifter for Jernbanedirektoratet inkl. midler til godstøtteordning, innovasjon og digitalisering	4 630	4 730
Kjøp av persontransport med tog, inkludert nytt materiell	32 990	44 220
Drift, vedlikehold, fornyelse Bane NOR	78 210	89 340
ERTMS	14 800	4 460
Påbegynt/bunden tilbudsutvikling	26 870	0
Mindre investeringstiltak	13 440	12 350
Ny tilbudsutvikling -til oppstart første seks år	15 620	10 190
Planmidler og eventuelle nye effektpakker andre periode	1 860	23 130



Kort analyse

- Nye Veier klar til å igangsette arbeidet med Ringeriksporteføljen.
 - Neste fase er med entreprenør, kommer ikke igang med utbyggingsavtale før tydelig politisk signal om finansiering.
 - Lite realistisk før NTP-behandlingen våren 2024 – eventuelt i budsjettbehandlingen for 2024.
- Allerede «ordføreropprør» over «hele landet» mot nedprioriterte jernbane- og veiprosjekter, bortsett fra på de prioriterte IC-strekningene.
- «Alle»:
 - bortsett fra Tønsberg, Moss og Hamar er svært misfornøyde
 - vil presse på Nygård og regjeringen. Mobiliserer nå sine ordførere til opprør. Vil mobilisere sine stortingsrepresentanter til å presse regjeringen. Vil prøve å få nasjonale medier til å skrive om deres sak. skjønner at SV her er «jokeren».
- Bergensbanen med Ringeriksporteføljen inne i første seksårsperiode, med ramme +10%. K5 ikke i første periode
 - Det er uansett ikke mulig med oppstart to så store prosjekt i første seksårsperiode
 - Vil FNB stå på tidligere prioriteringer og opphavet til FNB?
 - Eller spille seg selv utover sidelinjen som et kraftfullt påvirkningsorgan og risikere ingen oppstart?



Hovedmålsettinger for videre arbeid

- Få så klare politiske signaler/føringer om finansieringen i forbindelse med statsbudsjettet 2024 slik at Nye Veier kan komme i gang med utbyggingsavtalen
- Få flyttet Ringeriksbanen inn i første periode i regjeringens forslag til NTP



Hva trengs?

- Et samordnet arbeid – politikk og næringsliv for å skape det nødvendige presset
- Videreføring av kampanjen «Oslo – Bergen 4 timer» med tydelig klimaperspektiv
- Etablere og styrke alliansen alliansen Hallingdal/Ringerike
- Fortsette tett samarbeid med NHO – og koble LO sterkere på
- Engasjere og finansiere prosjektledelse – styrke på kommunikasjon



NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 - 2036

Prioritering av økonomiske rammer

Statens vegvesen 31. mars 2023

Rettet versjon 19. april 2023



Prosjekt	Modenhhet	Lønnsomhet				Kostnad			
		NNB	NNV (beregning mars 2023) [Mill 2023-kr]	NTP [Mill 2023-kr]	NTP [Mill 2023-kr]	Prognose [Mill 2023-kr]	Stat [Mill 2023-kr]	Annen [Mill 2023-kr]	fra NTP [Mill 2023-kr]
E39 Smiene - Harestad		0,2	565		-	4 292	1 845	2 386	-209
E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)		0,1	1 935		2 154	45 934	31 830	13 383	-480
E134 Saggrenda - Elgsjø		-0,3	-262		-324	2 706	1 512	1 121	0
Rv. 22 Glommakryssing		-0,3	-569		1 181	3 680	1 550	2 063	0
E134 Dagslett -E18, Vikar		-0,4	-1 089		5 728	5 541	2 318	3 223	815
E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset		-0,4	-1 944		-	6 417	4 978	1 439	0
E134 Røldal - Seljestad		-0,4	-1 287		-743	3 777	3 079	637	8
E16 Nymoen-Eggemoen		-0,4	-563		-	1 967	1 188	780	-27
E6 Ulvsvågskaret		-0,6	-1 033		-	1 806	1 794		-80
E39 Storehaugen-Førde		-0,6	-1 978		-1 697	3 675	2 816	850	2
E39 Bjerkeset-Astad		-0,6	-541		-	1 133	1 123		0
E39 Vik-Molde		-0,6	-10 042		-	21 724	16 388	5 000	
E6 Megården-Mørsvikbotn		-0,7	-6 334		-6 746	11 473	11 403		-162
E10 Nappstraumen-Å		-0,7	-814		-891	1 444	1 424		7
E16 Hylland-Slæn		-0,8	-1 678		-1 668	2 352	2 339		521
E39 Klakegg-Byrkjelo		-0,8	-1 271		-	1 821	1 819		-747
E39 Volda - Furene		-0,9	-1 293		72	2 048	1 383	650	807
E16 Arna - Stanghelle og Vossebanen		-0,9	-26 923		-21 353	17 025	12 783	3 442	66
E45 Kløfta		-0,9	-1 366		-1 407	1 614	1 609		248
E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl F2-lenka		-1,0	-2 007		-1 502	2 606	1 000	1 573	393
E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2		-1,1	-3 358		-6 617	6 529	2 164	3 870	485
Rv. 4 Grua - Roa		-1,1	-1 081		-	1 616	1 276	340	
Rv. 291 Holmenbrua		-1,1	-995		3 360	1 179	1 164		67
E18 Retvet - Vinterbro		-1,2	-6 860		-5 079	9 516	5 196	3 943	298
Rv. 7 Ørgenvika - Kittilsvik		-2,7	-1 338		-	1 821	555	1 250	
E18 Ramstadsletta - Nesbru		-2,9	-11 938		-	13 972	4 200	9 772	



Prosjekta i porteføljen sortert etter netto nytte pr. budsjettkrone (NNB)

			Lønnsomhet				Kostnad			
Korridor	Prosjekt	Modenhet	NNB	NNV (beregning mars 2023) [Mill 2023-kr]	NTP [Mill 2023-kr]	NTP [Mill 2023-kr]	Prognose [Mill 2023-kr]	Stat [Mill 2023-kr]	Restbehov Annen [Mill 2023-kr]	NTP [Mill 2023-kr]
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2		-1,1	-3 358	-6 617	3 259	6 529	2 164	3 870	485
5	E134 Røldal - Seljestad		-0,4	-1 287	-743	-544	3 777	3 079	637	8
8	E6 Megården-Mørsvikbotn		-0,7	-6 334	-6 746	412	11 473	11 403		-162
5	E16 Hylland-Slæn		-0,8	-1 678	-1 668	-10	2 352	2 339		521
3	Rv. 291 Holmenbrua		-1,1	-995	3 360	-4 355	1 179	1 164		67
5	E134 Saggrenda - Elgsjø		-0,3	-262	-324	62	2 706	1 512	1 121	0
4	E39 Vik-Molde		-0,6	-10 042		-	21 724	16 388	5 000	
5	E16 Arna - Stanghelle og Vossebanen		-0,9	-26 923	-21 353	-5 570	17 025	12 783	3 442	66
8	E45 Kløfta		-0,9	-1 366	-1 407	41	1 614	1 609		248
5	Rv. 7 Ørgenvika - Kittilsvik		-2,7	-1 338		-	1 821	555	1 250	
8	E6 Ulvsvågskaret		-0,6	-1 033		-	1 806	1 794		-80
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)		0,1	1 935	2 154	-219	45 934	31 830	13 383	-480
3	E134 Dagslett -E18, Vikar		-0,4	-1 089	5 728	-6 817	5 541	2 318	3 223	815
4	E39 Storehaugen-Førde		-0,6	-1 978	-1 697	-281	3 675	2 816	850	2
4	E39 Bjerkeset-Astad		-0,6	-541		-	1 133	1 123		0
4	E39 Klakegg-Byrkjelo		-0,8	-1 271		-	1 821	1 819		-747
4	E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset		-0,4	-1 944		-	6 417	4 978	1 439	0
3	E39 Smiene - Harestad		0,2	565		-	4 292	1 845	2 386	-209
1	Rv. 22 Glommakryssing		-0,3	-569	1 181	-1 750	3 680	1 550	2 063	0
8	E10 Nappstraumen-Å		-0,7	-814	-891	77	1 444	1 424		7
4	E39 Volda - Furene		-0,9	-1 293	72	-1 365	2 048	1 383	650	807
2	E18 Retvet - Vinterbro		-1,2	-6 860	-5 079	-1 781	9 516	5 196	3 943	298
2	E16 Nymoen-Eggemoen		-0,4	-563		-	1 967	1 188	780	-27
8	E8 Flyplass tunnelen Tromsø inkl F2-lenka		-1,0	-2 007	-1 502	-505	2 606	1 000	1 573	393
3	E18 Ramstadsletta - Nesbru		-2,9	-11 938		-	13 972	4 200	9 772	
6	Rv. 4 Grua - Roa		-1,1	-1 081		-	1 616	1 276	340	

Portefølje sortert etter dagens kriteria for porteføljestyring:

- Modenhet
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (NNB og ikke prissatte virkninger)
- Endring i netto nytte fra NTP 2022-2033
- Samfunnssikkerhet
- Robusthet overfor usikkerhet om etterspørsel og teknologi
- Tunnelsikkerhetsforskriften



Spesielt om bompenger på veiprosjekter

Det er ikke gitt at veiprosjekter får bedret sin NNB ved å innføre bompenger som delvis finansiering. I brev til Samferdselsdepartementet av 30. mars 2020 beskriver Statens vegvesen hvordan samfunnsøkonomiske prinsipper kan legges til grunn ved valg av om, og i hvilken grad, (takster og innkrevingsperiode) et prosjekt bør finansieres med bompenger.

Dette kommer bl.a. an på etterspørselens elasticitet med henblikk på bompenger, og hvorvidt nyttetapet og innkrevingskostnader mer enn oppveier det en vinner i redusert skattefinansieringskostnad på det offentlige hånd.

NNV = samfunnsøkonomisk netto nåverdi

NNB = netto nåverdi per budsjettkrone

Ørgenvika - Kittilsvik	Utan bom	Med bom
Netto nytte (mill. 2023 kroner)	-1500	-1338
Netto nytte pr budsjettkrone	-0,98	-2,65



Oslo-området

Statens vegvesen bygger ut strekningene E18 Lysaker – Ramstadsletta og E16 Bjørum – Skaret. E16 Bjørum – Skaret forventes å bli ferdigstilt i 2025, mens E18 Lysaker–Ramstadsletta forventes å bli ferdigstilt i 2029/2030. Nye Veier AS planlegger videre utbygging av E16 til Hønefoss på strekningen E16 Skaret – Hønefoss, mens Statens vegvesen planlegger videre utbygging av E16 fra Hønefoss til Eggemoen på strekningen Nymoen – Eggemoen. Statens vegvesen planlegger også utbygging av rv. 7 fra Hønefoss mot Gol på strekningen Ørgenvika – Kittilsvik. **Det er usikkert når prosjektene E16 Nymoen – Eggemoen og rv. 7 Ørgenvika – Kittilsvik kan bli gjennomført. Statens vegvesen har ikke funnet rom til å prioritere utbyggingen av prosjektene i første seksårsperiode. Det er også usikkert når prosjektet E16 Skaret – Hønefoss vil være klart til utbygging.** Nye Veier tar forbehold om styrets prioritering, likviditetssituasjon og planmessig fremdrift. Det er derfor lite sannsynlig at utbyggingen av de ovennevnte prosjektene vil gi svært mye utbygging samtidig.

E18 Lysaker–Ramstadsletta og E16 Bjørum – Skaret er forutsatt delfinansiert med bompenger. Når prosjektene åpnes for trafikk, vil bompengebelastningen på E18/16 vest for Oslo øke sammenlignet med dagens situasjon. Hvordan den videre utbyggingen av E16 og rv. 7 skal finansieres er ikke avklart. Dersom utbyggingen av disse 62 prosjektene skal delfinansieres med bompenger, vil bompengebelastningen for trafikantene fra/til Gol via Hønefoss til/fra Oslo øke. Endringer i bompengebelastningen må vurderes nærmere av Nye Veier AS, Statens vegvesen og lokale myndigheter i den videre planleggingen.

Videre utbygginger av E16 til Hønefoss og Nymoen og rv. 7 mot Gol vil påvirke den samlede lønnsomheten på E16/E18 vest for Oslo. Hvordan den samfunnsøkonomiske lønnsomheten vil bli påvirket er avhengig av en rekke faktorer, herunder endringer i investeringskostnader, reisetid og trafikk, samt finansieringsløsning, som pr. i dag er ukjent. Lønnsomheten og økonomien for bompengeselskapene kan påvirkes av eventuelle endringer i bompengeopplegget i Oslopakke 3. Dette er noe som vurderes nærmere i den videre planleggingen



E16 Arna – Stanghelle

Det er ikke funnet rom innenfor rammene til å prioritere oppstart av dette prosjektet i første seksårsperiode, gitt kriteriene i oppdraget.

Fellesprosjektet Arna - Stanghelle var i forrige NTP prioritert med oppstart i første seksårsperiode. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Bane NOR, som skal gi tryggere og raskere vei- og jernbaneforbindelse på strekningen. Prosjektet har relativt lav beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Jernbanedirektoratet mener det er rom for å starte ett stort prosjekt i andre periode, og basert på samfunnsøkonomi vurderes Ringeriksbanen som mest aktuell. Når det gjelder Arna - Stanghelle mener Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet at prosjektet er blant dem som bør vurderes på nytt ved neste revisjon av Nasjonal transportplan, ettersom det ikke er rom for oppstart første seksårsperiode. Prosjektet er foreløpig aktuelt for mulig oppstart siste seks år både hos Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen når vi bruker kriteriene for porteføljeprioritering. Statens vegvesen vil utrede mulighetene for å innfri tunnelsikkerhets-56

forskriften hvis prosjektet ikke blir prioritert, og vurdere mulighetene for skredsikringstiltak for eksisterende veilinje.





Statens vegvesen

KVU E134 Arm til Bergen

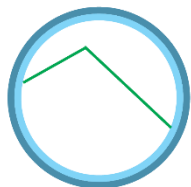
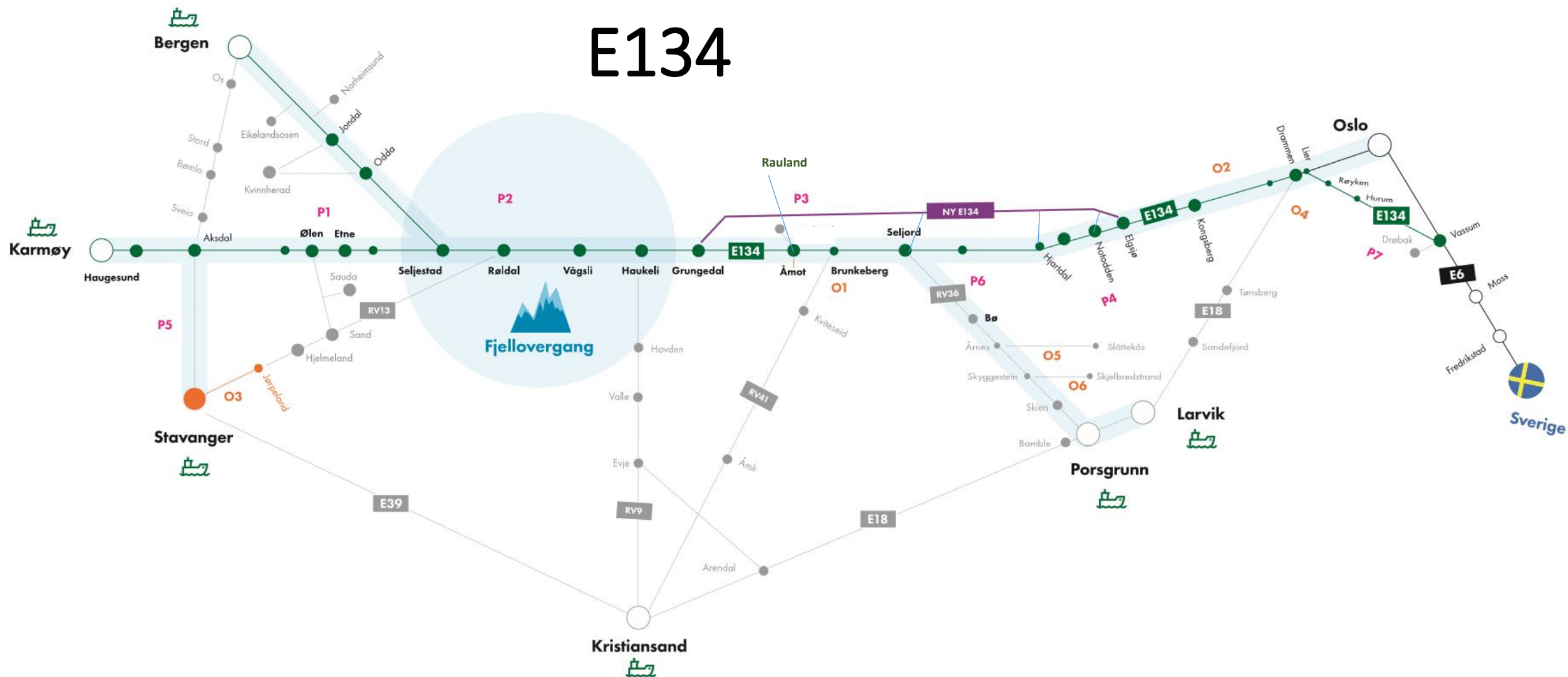


Målhierarki

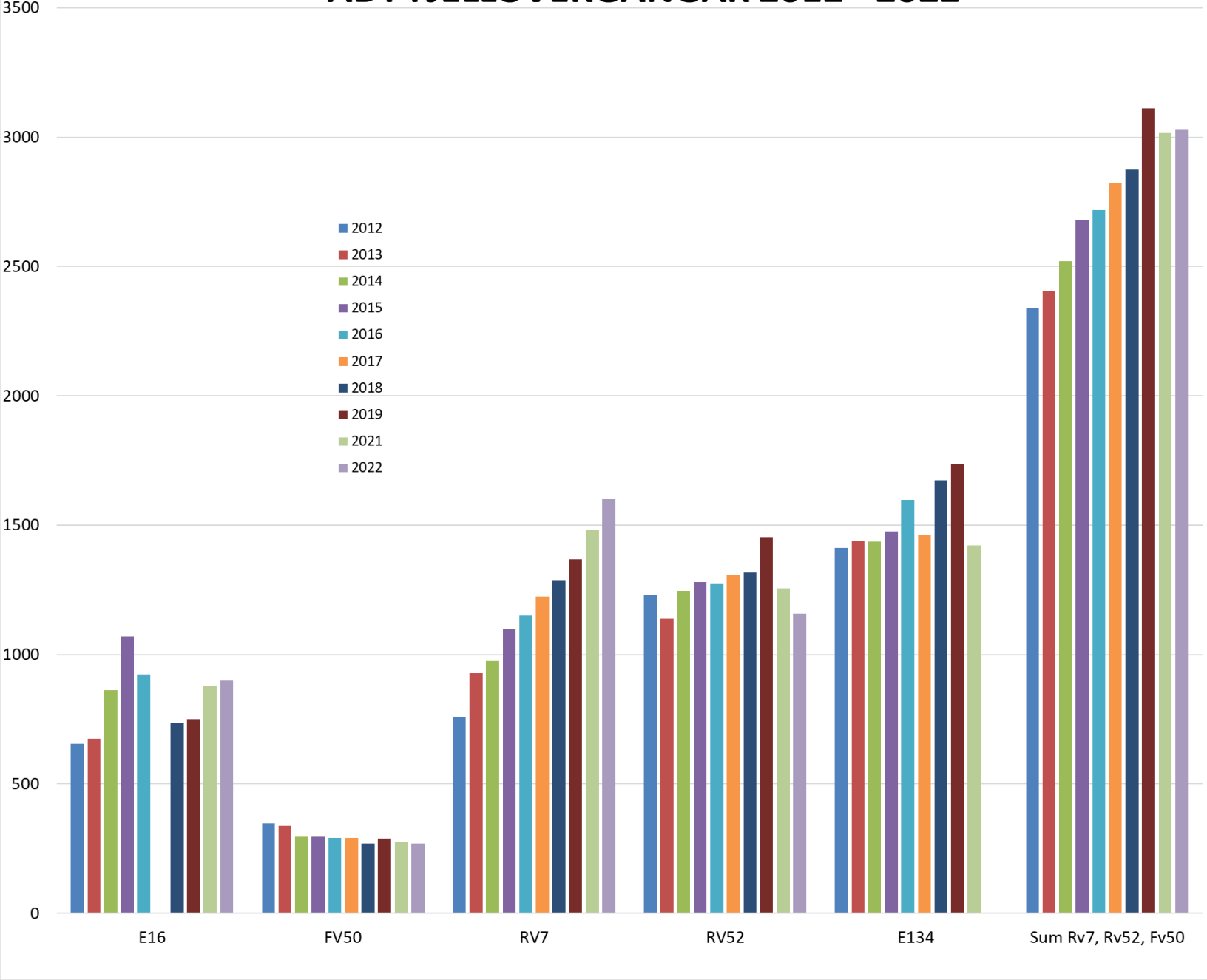
Vegprosjektet «E134 – arm til Bergen» skal gje eit meir effektivt vegsamband mellom Bergensområdet og Austlandet via E134.



E134



ÅDT FJELLOVERGANGAR 2012 - 2022



2022
Rv7: 56%
E16: 17%
E134: 27%



Vestland fylkeskommune, fylkestinget 13 - 15.6.2023

Vestland har store utfordringar på samferdselsområdet, og ligg langt tilbake samanlikna med andre landsdelar i standard for veg- og banenettet. No er det Vestland sin tur til å bli prioritert i NTP. Over 90 % av transporten går på veg, og derfor må fordeling av samferdslemidlane stå i forhold til transportbehovet. Dei delane av landet som har lite jernbane må få ein høvesvis stødde andel av vegmidlane. **Ein peikar vidare på at ein gjennom politisk styring sikrar ei rettferdig fordeling av jernbanemidlane og sikrar oppstart av K5 på Bergensbanen.** Om lag 80 mrd. av NTP går til byvekstavtalane. I SVV sitt framlegg går heile auken til byvekstavtalen i Oslo. Reguleringsplan for Bybanen BT5 i Bergen er no vedteken, og regjeringa må då sjølvstendig både sikra midlar til kontinuerleg utbygging av Bybanen, og også sikra 70%-løyving til BT5

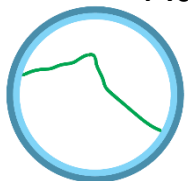
Vestland fylkeskommune meiner at følgjande statlege prosjekt må få oppstart i første periode:

a. Vestland fylkeskommune opprettheld at E16/Vossebanen Arna-Stanghelle (K5) er det høgast prioriterte av store investeringar, og meiner det er heilt uholdbart at dette viktige prosjektet ikkje er prioritert i framlegget frå etatane. Prosjektet er viktig for liv og helse, det er planavklart og klart for realisering allereie i 2024.

Andre prioriterte statlege vegprosjekt.

G (siste punkt)

Nedkorting av reisetida for Bergensbanen til 4 timar er viktig for at tog skal bli konkurransedyktig med fly mellom Austlandet og Vestlandet. I tillegg til utbygging av Vossabanen må Ringeriksbanen verte bygd ut i NTP-perioden.



Viken fylkeskommune, fylkestinget 21.6.2023

Viken fylkeskommunes prioritering av jernbaneprosjekter:

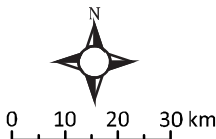
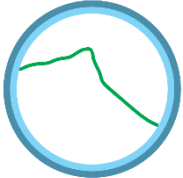
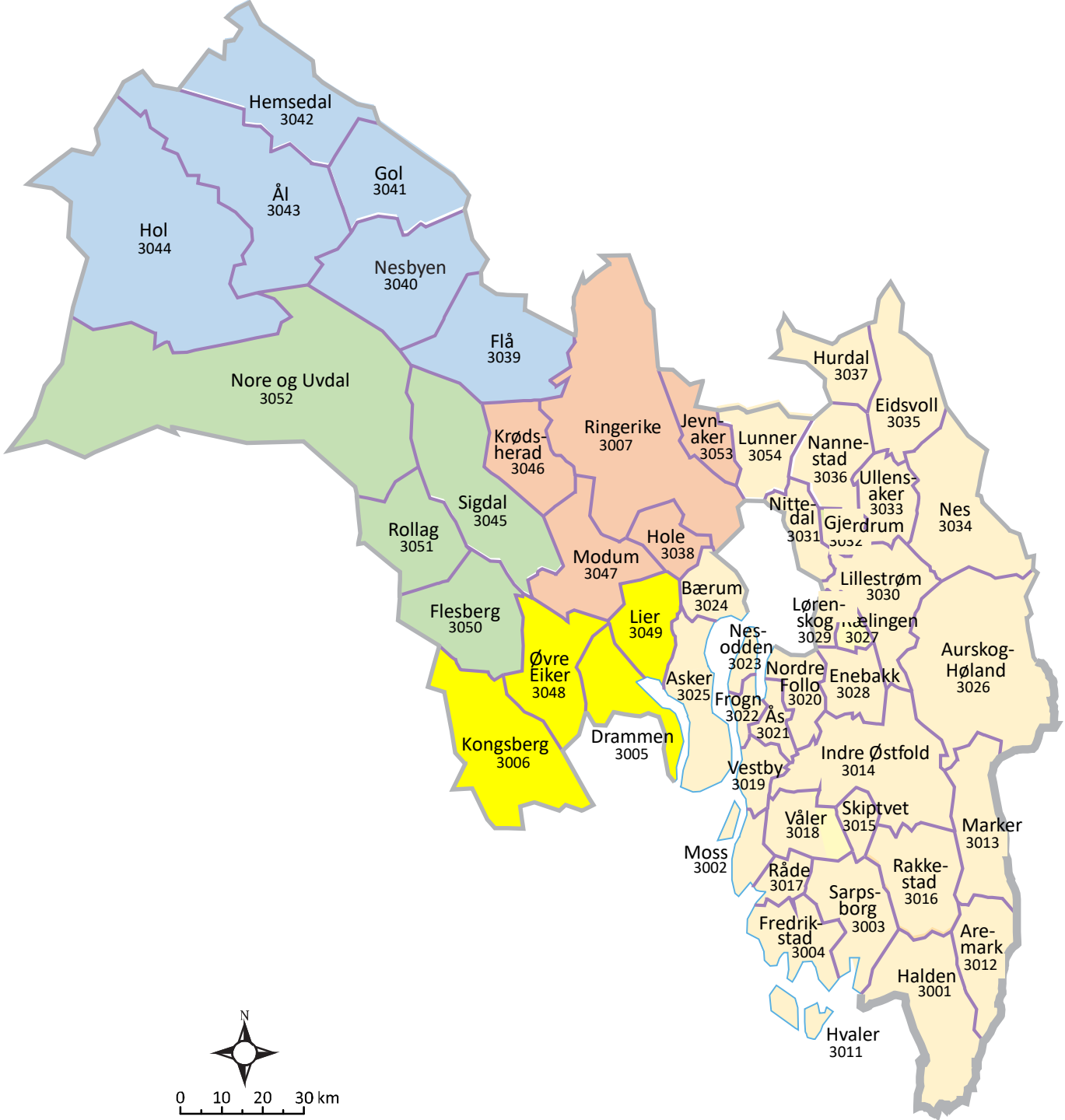
1. Ringeriksbanen/FRE16: Viken fylkeskommune mener Ringeriksbanen/FRE16 må ha oppstart i første seksårsperiode.

Viken fylkeskommunes prioritering av ordinære veiprosjekter:

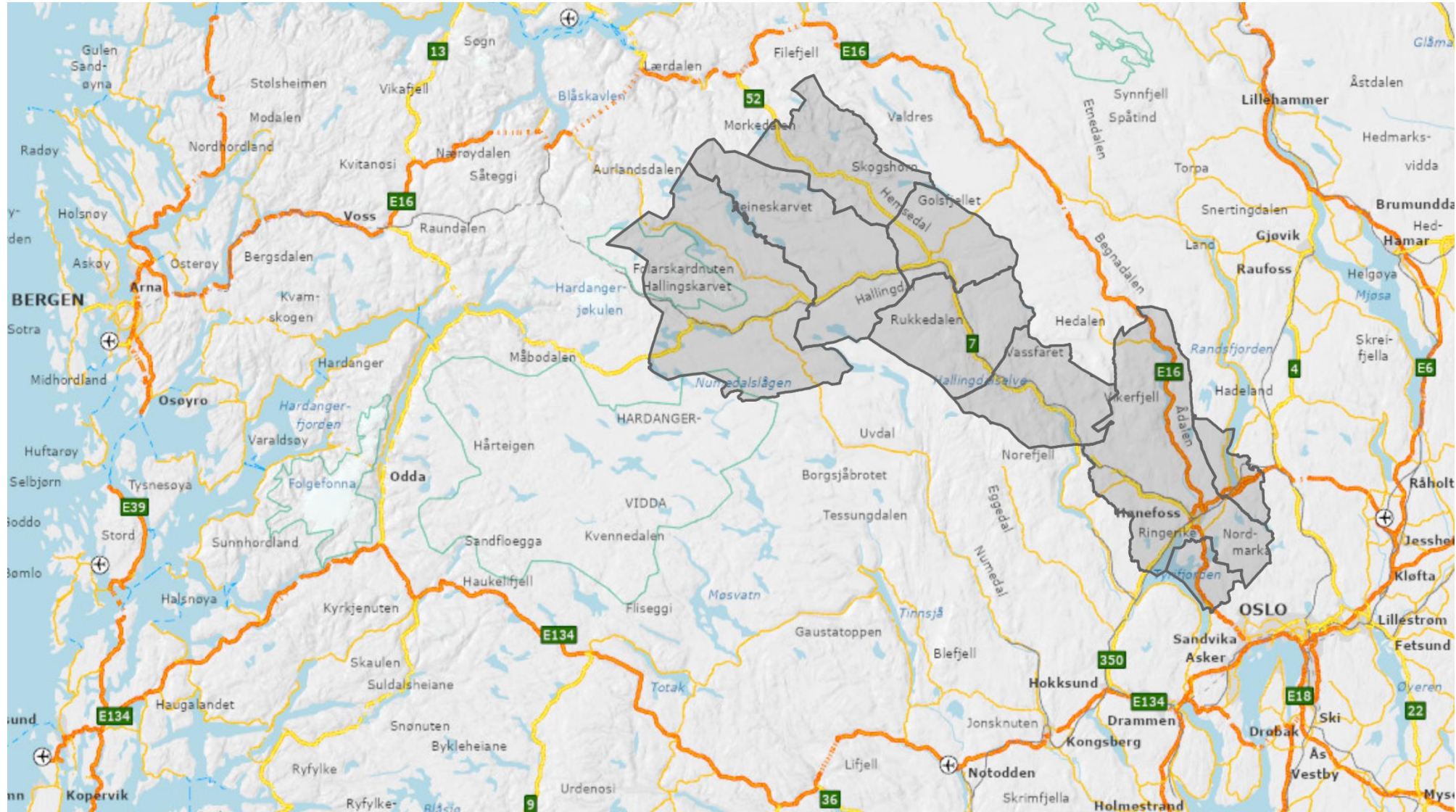
1. E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 og E134 Dagslett – E18 (kobling E6 - E134 – E18 – Vikar-alternativet)
2. Rv. 291 Holmenbrua.
3. **E16 Nymoen – Eggemoen.**
4. **Rv. 7 Ørgenvika – Kittilsviken**
5. Rv. 22 Glommakryssing.
6. E18 Retvet – Vinterbro.
7. RV19 Moss, (E6 – Moss fergekai)
8. Rv 4 Gjøvik – Oslo, planlegge en helhetlig løsning fra Gjelleråsen til Roa
9. Tiltak på rv. 22 fra Sarpsborg (Årum) til Lillestrøm, jf. konseptvalgutredningen om veiforbindelser øst for Oslo.
10. Planlegging av E134 vestfra – kobling E18.



Nye Buskerud



RingHall Alliansen



RingHall - Alliansen

Fase 1

Samle næringslivet i Ringeriksregionen - og Hallingdal til felles innsats for:

- Å få på plass Ringeriksporteføljen som fyrste trinn på vegen til Oslo – Bergen 4 timar. Målsettina er raskast mogeleg byggestart på prosjektet og topp prioritet i komande NTP 2025 - 2037
- Arbeide for at E16 Eggemoen – Nymoen og Vegpakke Hallingdal blir prioritert i komande NTP fyrste del av planperioden

Fase 2

- Utvida næringssamarbeid
- Nye Buskerud

Arbeidet må skje i nært samarbeid med med det politiske miljøet



Mål

Eit tettare samarbeid mellom næringslivet i Hallingdal og Ringerike som bidrag for å sikre ei positiv utvikling i desse regionane.

Større tyngde med ein samla region som dekker eit stort geografisk område – og som i all hovudsak har felles agenda

Gjensidig nytte av kvarandre – eks. reiselivet i Hallingdal, industrisatsinga i Ringerike og t.d. Treklyngen vil kunne gje store ringverknadar



RingHall – Alliansen Stiftere

- Ringerike Næringsforening
- Næringssammenslutning Hallingdal
- NHO Viken Oslo
- LO Ringerike og Hallingdal

Støttespillere

- Sparebankstiftelsene i hhv Hallingdal og Ringerike
- Regionrådene i Hallingdal og Ringerike



Organisering

- Ringerike Næringsforening kan påta seg sekretariats rollen. Foreningen vil selv legge penger inn samarbeidet direkte
- Organiseres som et prosjekt i RNF, eller som egen organisasjon om det er ønskelig. Anbefaler prosjekt i første fase – med samarbeidsavtaler mellom partene.
- Etableres med månedlige møter for styringsgruppa
- Arbeidsutvalg med innleid bistand
- Finansiering som spleiselag
- Tett samarbeid med regionrådene



Arbeidsform

- Kunnskapsbasert
- Skapa engasjement
- Fremstå koordinert og samla i alle samanhengar og i nært samarbeid med dei politiske samarbeidsorgana
- Forankre budskap
- Felles front og felles budskap
- Tett dialog og direkte påverknad

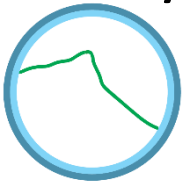


Økonomi

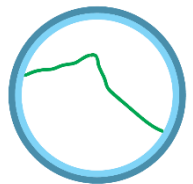
- Ønsker støtte til:
 - Vurderinger utvidet næringssamarbeid
 - Kartlegging, analyse
 - Samlinger
- Støtte **RingHall Alliansen** for realisering av Ringeriksporteføljen og veiprosjektene Vegpakke Hallingdal og Nymoen – Eggemoen

Finansiering

- Næringslivet
- Sparebankstiftelsene?
- Regionråd?
- Andre?



MED SAMARBEID VIL ME LYKKAST – SJØLV OM DET AV OG TIL KAN VERKE HÅPLAUST



SYNSPUNKT?

