

SAK 74/08 UTTALE TIL KONSEPTVALUTGREIING (KVU) FOR RINGERIKSBANEN.

Saksopplysingar

Jernbaneverket har utarbeida konseptvalutgreiing for Ringeriksbanen.

Den 9.10.2008 har Jernbaneverket sendt ut ”Ringeriksbanen – KVU/KS1, Kvalitetssikring i tidlig planfase – konseptvalgutredning/KVU” til uttale. Høyringsfristen er 15.12.2008.

I utgreiingsarbeidet er det også gjort vurderingar om behovet for utbygging av E 16 til 4-felts veg fram til Hønefoss. Utgreiinga stadfestar behovet for både ny Ringeriksbane og 4-felts E 16. Forslaget til vedtak har vore ein prosess samråd med Ringeriksregionen og Buskerud fylkeskommune.

I denne saka er Buskerud fylkeskommune si saksutgreiing til Fylkestinget i det alt vesentleg nytta.

Bakgrunn for saken

Fra innholdet i Konseptvalgutredningen

De utsendte dokumentene er meget omfattende. Fylkesrådmannen gir derfor i det påfølgende en kort oppsummering om bakgrunn for prosjektet, prosess med utredning og foreløpige konklusjoner.

Om KVU/KS1 i tidlig planfase

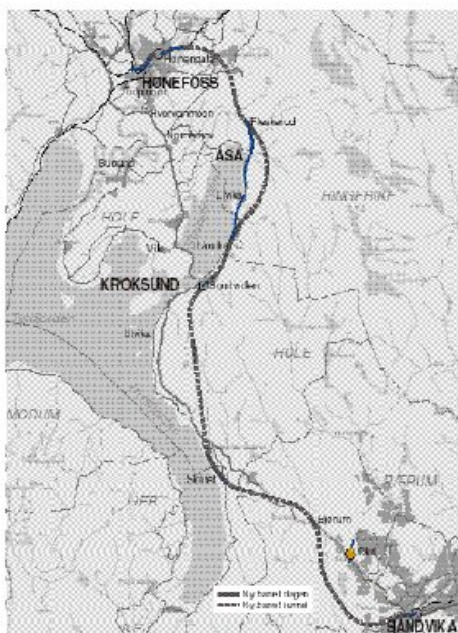
- Kvalitetssikring i tidlig fase (KS1) og konseptvalgutredning (KVU) skal gjennomføres for statlige investeringer over 500 mill kr. Formålet er å få bedre styring med planleggingen av store prosjekter.
- Det har vært en forutsetning at KVU for Ringeriksbanen skal være gjennomført før prosjektet eventuelt gis omtalt i Regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) for 2010 – 19.
- I brev av 11.9.06 fra Samferdselsdepartementet (om retningslinjer for KS1/KVU) ble det stilt krav om KS1/KVU for Ringeriksbanen. I samme brev er E 16 er gitt fritak fordi prosjektet er kommet langt i planleggingen. Jernbaneverket er senere bedt om å inkludere E 16 i vurderingene av KVU fordi disse prosjektene skal gå i samme korridor, har til dels samme influensområde og fordi det kan være en viss mulighet for at bygging av ett av prosjektene kan redusere behovet for det andre.
- Det ble gjennomført arbeidsseminar om Ringeriksbanen 20. – 21.11.2007 og innspill ble gitt fra en rekke lokale og regionale aktører (bl.a. fylkeskommunens administrasjon)
- Sentrale spørsmål i KVU er knyttet til transportbehovene, alternative løsningsmodeller og andre spesielle avhengigheter eller rekkefølgehensyn for konseptene.
- For et så omfattende prosjekt som Ringeriksbanen betraktes planområdet og influensområdet som stort. Det dekker konsekvenser i områder både langs ”gammel bane” via henholdsvis Roa og Drammen og konsekvenser for ny bane. Man utreder et bredt spekter av bl.a. areal-, miljø- og transportutfordringer. Influensområdet dekker arealer på hele strekningen mellom Oslo og Bergen med alternative trasévalg. For E 16 er influensområdet enda større fordi både Valdres og Sogn/Fjordane inngår i stamvegnettet mellom Øst- og Vestlandet.

Historikk m/mer

- Planlegging av Ringeriksbanen feiret i år 150 års jubileum. De første ideene ble lansert i 1858 og har vært fremmet ved flere anledning.
- Stortinget vedtok den 18.6.1992 at ”Regjeringen bes forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss – Oslo) med sikte på oppstart i planperioden 1994 – 1997. ”

- NSB la fram konsekvensutredning i 1993 med tilleggsutredning i 1995 og det var i Stortinget enighet om Sandvika som utgangspunkt for ny banestrekning.
- Det ble også vedtatt fylkesdelplan for Ringeriksbanen med samme konklusjon.
- Stortinget vedtok den 17.12.2002 at ”Stortinget samtykker i at den videre planlegging av Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen – tar utgangspunkt i korridor over Åsa.”
- Det har ikke vært mulig å realisere banen innenfor de økonomiske rammer som har vært stilt til Jernbaneverkets disposisjon. I siste perioder er utviklingen av 4-spors jernbane Asker – Skøyen samt Lysaker stasjon, og andre tiltak innenfor Intercity-triangelet prioritert. Dobbeltspor Oslo – Ski har også høy prioritet i Jernbaneverkets forslag for neste planperiode 2010 - 19.
- Man har heller ikke kommet videre med planleggingen av banen fordi det er/kan bli forholdsvis komplisert å avklare endelig trasé i Hole og Ringerike kommune.
- Ringeriksbanen er omtalt i transportetatens forslag til NTP 2010 – 19 med oppstartmidler i siste del av planperioden dersom de økonomiske rammene til jernbaneinfrastruktur økes med 20 %.
- E 16 er omtalt tilsvarende for strekningen Bjørnum – Skaret med statlige bidrag (550 mill) i siste del av planperioden hvis rammene økes med 20 %. Strekningen fra Skaret til Hønefoss i Buskerud fylke er ikke omtalt.

Kart med jernbanetrase (fra KVV side 6):



Figur 1.1 Ringeriksbanen
 Prosjektidéen som er utgangspunkt for KS1 og KVV-verksted.
 Kartet viser traseen som Stortinget gikk inn for i 2002.

Bergensbanens forkortelse, Ringeriksbanen, er en ny jernbanetrasé direkte mellom Sandvika og Hønefoss. Banen vil forkorte Bergensbanen med ca. 60 km og gi ca. 50 min. kortere reisetid mellom Oslo og Bergen. Reisetiden mellom Oslo og Hønefoss vil for raskeste tog bli ca. 30 min.

Konklusjoner i utredningen

Det vises til kap 8.6., fra side 72. Konklusjonene er i få ord følgende:

- Det er behov for både Ringeriksbanen og utvidet kapasitet til 4 felt på E 16 mellom Sandvika og Hønefoss.
- Jernbaneverket gjennomfører kapasitetsvurderinger på eksisterende bane Alnabru – Roa – Hønefoss med sikte på at godstrafikken på jernbane skal foregå på dette nett.
- Jernbaneverket må oppdatere og revidere planene for Ringeriksbanen etter vedtatt konsept E via Åsa eller Krokstund.
- Kommunedelplan/KU for E 16 Bjørnum – Skaret må fullføres, og det må vurderes planlegging med tanke på en trinnvis utvikling til 4-felts veg mot Hønefoss.

- Fordi det kan ta noe tid før E 16 er ferdig utbygget med 4 felt (og midtfelt), foreslås etablert midlertidige trafikksikkerhetstiltak på enkelte strekninger.

For en grundigere gjennomgang henvises til utredningen som finnes på følgende nettsted:
<http://www.jernbaneverket.no/prosjekter/Utreddinger/article.jhtml?articleID=1895311>

Andre forhold - høring

Om høring:

Konseptvalgutredningen har vært sendt på høring til en rekke offentlige og private aktører. Disse sender uttalelse direkte til Jernbaneverket. Fylkesrådmannen har derfor ikke sendt saken på høring hos aktørene i Buskerud fylke.

Møte med Hole og Ringerike:

I stedet har fylkeskommunen deltatt med politisk og administrativ ledelse i møte med Hole og Ringerike kommune den 10.11.08. Det var i møtet stor enighet om at konseptvalgutredningen hadde tatt opp de rette spørsmålene og at det også var gitt gode svar. Man ga selvfølgelig også uttrykk for at de kan bli en komplisert sak å få kommunene til å bli enige om trasévalg (Kroksund eller Åsa-alternativet) men at man måtte søke å løse dette i neste fase. Videre var det enighet om å samarbeide administrativt om likt vedtaksforslag i denne sak i Ringeriksregionen og Hallingdal.

Hordaland fylkeskommunes uttalelse:

Det er også innhentet opplysninger om Hordaland fylkeskommunes behandling av saken. Fylkesutvalget i Hordaland vedtok den 19.11.08:

1. Fylkesutvalet har ingen vesentlege merknadar til KSI Ringeriksbanen konseptvalutgreiing og føreset at prosjektet blir prioritert i Nasjonal transportplan 2010-2019.
2. Fylkesutvalet legg til grunn at konsept E vert prioritert i det vidare arbeidet med realisering av Ringeriksbanen.
3. For å sikre oppstart av Ringeriksbanen så snart som mogleg vil fylkesutvalet be Buskerud fylkeskommune ta initiativ ovanfor Hole og Ringerike kommunar til ei samordning om trase for prosjektet

Om andre samferdselsutfordringer i Ringerike:

Det er også en rekke andre store uløste samferdselsoppgaver i Ringeriksregionen. Bl.a. nevnes følgende:

- Stor trafikk, kø og fremkommelighetsproblemer i Hønefoss sentrum,
- Behov for ny trasé for Rv 35 Nymoan – Eggemoen,
- Rv 7 Ramsrud – Kjellsbergsvingene (oppstart i 2009),
- Rv 7 Sokna – Ørgenvika (behandles i NTP 2010 - 19)
- Behov for opprusting av fylkesvei 162 knyttet til utbyggingen på Helgelandsmoen.
- Kollektivtrafikken sliter med fremkommelighet og til dels lave passasjertall på lokalrutene.

I Drammensregionen er det satt i gang et arbeid knyttet til felles areal- og transportplanlegging over kommunegrensene (prosjekt Buskerudbyen). Ringerike deltok også i møter med Statens vegvesen om å etablere noe tilsvarende. Fylkesrådmannen antar at et lignende samarbeid bør kunne etableres i Ringeriksregionen og at dette kan ses i sammenheng med fylkeskommunens vedtak om en utviklingsplan for regionen

Fylkesrådmannens merknader

Fylkesrådmannen vil innledningsvis gi Jernbaneverket og Statens vegvesen honnør for det grundige arbeidet som er gjennomført og at man har klart å komme fram til enighet om behov for både ny bane og veg til Ringeriksområdet. Dette er helt i tråd med de konklusjoner fylkeskommunen har kommet fram til tidligere og som gjenspeiles i vår uttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2010-19. Det er svært viktig at man har kommet fram til et både og – ikke et enten eller. Veg og bane dekker forskjellige behov og vil være svært nødvendig for en positiv utvikling i regionen.

I et moderne samfunn reiser folk mye. Folk trenger gode transportløsninger for å komme seg til arbeid og fritidsaktiviteter. Det er således bra at man har fått dokumentert behovene for bedre løsninger både for Ringerikingenes reisebehov til Oslo-området, for bedre tilbud til de store reiselivsdestinasjonene i Hallingdal og mellom Østlandet og Vestlandet.

Ny bane mellom Oslo og Sandvika/Oslo kan være avgjørende viktig for Ringeriksregionens videre utvikling. Uten denne banen og uten gode togtilbud vil utviklingen trolig stanse opp. Hovedstadsområdet har stort behov for nye boligområder. Ringeriksregionen peker seg ut som ett av mange viktige vekstområder.

Ny bane vil også forkorte reisetiden mellom hovedstaden og reisedestinasjonene i Hallingdal og mot Vestlandet med nærmere én time. Dette kan være avgjørende viktig for reiselivets konkurransekraft og for at det skal bli mer attraktivt å benytte tog framfor fly mellom landets største byer. Det er svært viktig at Jernbaneverket og NSB legger opp til å bygge opp et godt knutepunkt som kan ta overgang på Sandvika stasjon. Alle lokaltog, intercitytog og fjerntog til Bergen må få stopp og god overgang der. Ringeriksbanen og Hønefoss stasjon kan for øvrig også bli et godt utgangspunkt for senere høyfartsbane i retning mot Bergen – eller for et togtilbud med raskere rutefremføring på eksisterende Bergensbane.

Selv om man bygger Ringeriksbanen vil det være behov for økt kapasitet på E 16, bl.a for å dekke opp næringslivets godstransporter og for å redusere fremkommelighetsproblemer og trafikksikkerhetsproblemer for de som er avhengig av bil. Det vises også til det økte reisebehovet til hytteområdene i Hallingdal og Valdres. Hytteturister vil i liten grad benytte jernbane. Derfor må også vegkapasiteten økes.

På dette grunnlag støttes utredningens hovedkonklusjon om å videreføre planarbeidene for både Ringeriksbanen og for 4-felts E 16 fra Sandvika til Hønefoss.

Fylkesrådmannen viser for øvrig til uttalelse fra Hordaland fylkesutvalg om å finne en snarlig løsning på traséutfordringen for Ringeriksbanen. Fylkesrådmannen er klar over at dette kan bli en komplisert sak, men er innstilt på at fylkeskommunen bør bidra både administrativt og politisk i prosesser som kan føre til avklaring om trasevalg for både Ringeriksbanen og E 16.

Forslag til vedtak (bokmål denne gongen)

1. Regionrådet for Hallingdal slutter seg til hovedkonklusjonene i utredningen, der det blir bekreftet at det er behov for både Ringeriksbanen og 4 felts E 16 fra Sandvika til Hønefoss. Konseptvalgutredningen bekrefter fylkestinget og kommunene/regionrådene sine tidligere innspill til Nasjonal Transportplan, om at det er behov for både Ringeriksbanen og for 4 felts E 16. Disse prosjektene dekker til dels forskjellige transportbehov, og gir totalt sett gode løsninger både på lokale, regionale og lange reiser.
2. Regionrådet for Hallingdal støtter konklusjonene om at Ringeriksbanen må bygges etter konsept E. Dette konseptet vil gi Ringerike en raskt togforbindelse til Oslo og korte nedreiser på Bergensbanen med ca. 60 km. Dette vil gi vesentlig kortere reisetid og føre mange nye reisende til jernbanen både i fjern- og lokaltrafikken. Ringeriksbanen bygd etter konsept E kan også inngå som en del av en eventuell fremtidig høyfartssatsing.
3. Ringeriksbanen og 4-felts E 16 er svært viktige for å oppnå en positiv regional utvikling i Ringeriksregionen og Hallingdal. I tillegg vil prosjektene bidra til økt kapasitet for næringslivets transporter og til en betydelig overføring av transport fra veg til bane. Det vises også til positive effekter av redusert reisetid mellom Norges to største byer Oslo og Bergen.
4. Det er av avgjørende betydning for alle parter at man snarest mulig kommer i gang med videre planlegging av begge prosjektene, jf også forslaget i utredningens kap 8.6.3, pkt B og C. Det forutsettes at både Ringeriksbanen og E 16 omtales som konkrete tiltak i neste NTP-periode og prosjektene må tilføres planleggingsmidler fra 2009. For å skape god framdrift i det videre arbeidet er Regionrådet for Hallingdal svært opptatt av at planleggingen videre skjer uten avbrekk. Alle parter (kommuner/regionene/fylkeskommunene) ønsker å bidra til en aktiv og positiv prosess, slik at denne viktige infrastrukturen kan komme på plass i nær framtid.
5. Regionrådet for Hallingdal er enig i at det må gjøres tiltak på Gjøvikbanen (Alna –Roa) og på Roa-linja for å øke kapasiteten for godstransport slik som tenkt i konsept E.
6. Regionrådet for Hallingdal ser det også som svært viktig at planarbeidet for å utvide kapasiteten for godstransporten blir gjort parallelt med planleggingen av Ringeriksbanen, og forutsetter at det blir satt av nødvendige planleggingsmidler i 2009.
7. Interessentene langs hele Bergensbanen kan ikke lenger leve med usikkerheten om når Ringeriksbanen blir bygd. Dette er et hinder for å gjøre rett valg, investeringer og andre vedtak både for kommuner, fylkeskommuner, næringsliv og privatpersoner.

Ål 27.11.2008

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg:

- Utdrag saksframstilling Ringeriksregionen
- KVVU, sjå:

<http://www.jernbaneverket.no/prosjekter/Utdredninger/article.jhtml?articleID=1895311>

Mer tekst om bakgrunn og innhold (sakset fra Ringeriksregionens sak.)

Bakgrunn.

Prosjektet Ringeriksbanen omfatter en ny jernbanelinje mellom Sandvika i Bærum og Hønefoss i Ringerike. Ringeriksbanen vil forkorte Bergensbanen med ca 60 km og reisetiden med om lag 50 minutter.



Ringeriksbanen er en ny jernbanetrasé mellom Sandvika og Hønefoss, som vil gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og forkorter Bergensbanen med 60 km. Kjøretiden mellom Hønefoss og Oslo vil for

Åsatraseen Ringeriksbanen.

raskeste tog bli ca. 30 minutter, som er 50 minutter kortere enn tog via Drammen, og 30-50 minutter kortere tid enn bil og ekspressbuss over Sollihøgda.

Arbeidet med å utrede trasékorridorer for Ringeriksbanen er videreført for to korridorer, en over Kroksund og en via Åsa.

Planarbeidet er gjennomført på kommunedelplannivå med tilhørende konsekvensutredninger (KU) fase 2. Arbeidet med konsekvensutredningene ble formelt avsluttet med sluttdokument av 28. august 2000.

Forutsetninger

I henhold til Stortingets vedtak skal Ringeriksbanen grene av fra Drammenbanen i Sandvika. Avgreningen skjer i tunnel under Tanumåsen fra det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker.

Banen skal bygges for en dimensjonerende hastighet på 200 km/t for konvensjonelle (ikke kregende) tog. Sikkerheten for de reisende og ombordpersonalet skal være minst like god som ved en togreise langs dagens bane via Drammen.

Ringeriksbanen bygges som enkeltsporet bane, og med en robusthet og fleksibilitet som ikke vil føre til ulemper for strekningen Oslo S - Sandvika. Med kryssingsspor for hver 6-8 km får banen en teoretisk kapasitet på 8 tog per time.

Banen bygges for blandet trafikk (gods/person), og dimensjoneres for en aksellast på 22,5 tonn for godstog. Kryssingssporene skal ha en effektiv lengde på minimum 750 meter. Av hensyn til godstog bør stigningen ikke overstige 12 promille.

Det skal tilrettelegges for holdeplasser for lokaltog mellom Sandvika og Hønefoss. Holdeplass i Hole skal åpnes samtidig som banen.

Trasevedtak

Det ble høsten 2002 vedtatt i Stortinget at Åsa-alternativet skal legges til grunn for det videre arbeidet med Ringeriksbanen.

Dette alternativet er dyrere å bygge en linjen over Kroksund, men vil gi færre miljøkonflikter.

Linjen via Åsa vil likevel ha et trafikkgrunnlag på ca. 80% av Kroksundalternativet.

Åsakorridoren vil også kunne legge til rette for å etablere en tilfredsstillende lokaltrafikk mellom Hønefoss og Oslo. Fjerntrafikken Oslo - Bergen vil få like stor nytteeffekt av en Ringeriksbane over Åsa.

Konseptvalgutredning (KVU)/ del av KS1

Jernbaneverket har nå lagt frem konseptvalgutredning (KVU) for Ringeriksbanen. I arbeidet har Jernbaneverket hatt bistand fra Statens vegvesen, Naturvernforbundet, Næringslivet ved Ringerike Næringsråd, samt Transportøkonomisk Institutt.

Utgangspunktet for KVU har vært å vurdere mulige konsept basert på transportbehovet i korridoren. Det betyr at ikke bare den vedtatt traseen for Ringeriksbanen om Åsa, er vurdert, men også andre mulige traseer, samt mulige veialternativer, enten som tillegg til, eller i stedet for jernbaneutbygging.

Som samfunns mål har Jernbaneverket satt: "Effektiv, sikker og miljøvennlig transport på strekningen Oslo - Hønefoss/Hallingdal og Bergen"

Absolutte krav til transportsystemet er satt til:

- Redusert reisetid slik at persontrafikken mellom Ringerike og Oslo er på samme nivå som i øvrige transportkorridorer inn mot det sentrale byområdet rundt Oslo
- Økt kapasitet for godstransport med bane for gods fra Bergensbanen inn mot Alnabru slik at flaskehalsen fjernes og jernbanen kan møte fremtidig etterspørsel for godstransporter fram mot 2040
- Bedre trafiksikkerhet slik at ulykker minst kommer ned på et gjennomsnittlig nivå for tilsvarende veier med tilsvarende trafikk, dette gjelder veitrafikken på E16

Totalt er 10 konsept i tillegg til 0-alternativet, som betyr å beholde dagens veg og banestandard, med i vurderingen. Etter en siling av konseptene, og sammenstilling av ulike kombinasjonsalternativer, er Jernbaneverket kommet frem til, i samarbeid med Statens vegvesen, at det er nødvendig å prioritere tiltak både på vei og bane.

- **Kapasitetsøkende tiltak for godstransporten** som inngår i utredningens konsept E, det vil si krysningsspor og sikkerhetstiltak ved bl.a å sanere planovergangene Alnabru – Roa på Gjøvikbanen og på Roa – Hønefosslinjen.
Tiltaket svarer i stor grad ut tiltaksutløsende behov for økt kapasitet for fremføring av

godstransport, effektmål om effektiv transport og sikker transport, samt absolutt krav om økt kapasitet for godstransport med bane. Tiltakene vil kreve relativt begrensede investeringer og vil kunne være realistiske i et kortere perspektiv enn de foreslåtte øvrige investeringstiltakene.

- **Utbygging av Ringeriksbanen** etter konsept E, Sandvika – Hønefoss via Kroksund eller Åsa.

Tiltaket svarer særlig ut prosjektutløsende behov om redusert reisetid for persontransport mellom Oslo, Hønefoss, Hallingdal og Bergen og bidrar til å oppfylle alle effektmålene. Ringeriksbanen vil gi den største innkorting av reisetid i korridoren. Vegutbygging vil ikke gi like stor tidsinnsparing, men til gjengjeld vil flere få nytte av innsparingen siden vegen avvikler mer trafikk enn jernbanen.

- **Utbygging av E16** i korridoren.

Tiltaket svarer ut prosjektutløsende behov om økt trafiksikkerhet på veg og den delen av prosjektutløsende behov for redusert reisetid for persontrafikk som dekkes med vegtransport. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av effektmålene om effektiv transport og sikker transport. Trafikkutviklingene tilsier at langsiktig utvikling bør sikte mot utredningens konsept C med firefelts veg. Trafikknivået forventes å ligge på rundt 12000 på E16 over Sollihøgda i 2015. I følge Vegnormalene skal veger med ÅDT over 12000 kjøretøy/døgn bygges ut som firefelts veg. Trafikken øker inn mot Sandvika. Strekningen Sandvika – Wøyen inngår i Oslopakke 3 og er derfor behandlet i KVUen for denne pakken. Strekningen Wøyen - Bjørum bygges nå med fire felt og vil bli åpnet i 2009. Neste etappe planlegges å være Bjørum – Skaret. Den er foreslått i transportetatens forslag til NTP (2010 – 2019) i rammen +20%. Utbygging av Ringeriksbanen innebærer liten avlastning av E16 fordi konkurranseflatene er relativt små. Utbygging av fire felts veg på hele strekningen kan imidlertid ta tid. Det anbefales derfor å utbedre trafiksikkerheten på de strekningene som forventes å ta lang tid å bygge ut til fire felt (utredningens konsept B).

Arbeidet med høringen

I høringsarbeidet er det holdt kontakt og utvekslet høringsnotater mellom Buskerud fylkeskommune v/ Runar Stustad og Hallingdalsregionen og Ringeriksregionen ved sine regionkoordinatorer. Det er også holdt nær dialog med rådmennene i Ringerike og Hole samt utvekslet synspunkter med regionkoordinatoren for Hadelands-regionen, Edvin Straume. Forslag til uttalelse som vedtas av Rådet vil bli oversendt kommunene for videre behandling i den grad det er ønskelig. Høringsfrist overfor Buskerud fylkeskommune er opprinnelig satt til 15.11.d.å., men er forskjøvet til etter Rådsmøtet den 27.11.d.å. Høringsfristen overfor Jernbaneverket er satt til 15.12.d.å.