

SAK 12/15 UTTALE; «RINGERIKSBANEN OG E16 SKARET - HØNEFOSS»

Saksopplysning

Samferdselsdepartementet har gjeve Statens vegvesen og Jernbaneverket mandat til å utgreie moglegheitene for felles planlegging og bygging av ny 4 felts E16 Skaret - Hønefoss og Ringeriksbane Sandvika - Hønefoss.

Etatane har gjennom 3 delrapporter svara på dette, utgreiinga er no sendt ut på høyring med høyringsfrist 27. mars. Dette er ikkje ei høyring etter PBL, men ei høyring av etatane sine delrapportar om planlegging og bygging av Ringeriksbanen og E16 Skaret - Hønefoss.

Etatane sitt arbeid med delrapportane byggjer i stor grad på tidlegare omfattande utgreiingsarbeid for veg og bane som har føregått gjennom mange år. M.a. ut frå dette har det vore mogleg å foreslå ei effektivisering av den vidare planprosessen slik at ein imøtekjem Stortinget sine føresetnadar om byggestart i 2018/19.

Det er fyrst og fremst dei kommunane som er direkte omfatta av tiltaka som har delteke i arbeidet gjennom referansegruppe og arbeidsgruppe, og kome med faglege innspel og råd undervegs. Regionrådet for Hallingdal ved dagleg leiar har delteke i referansegruppa. Etatane har hatt ein eigen prosess med direktorat for å få belyst konsekvensar slik at ulike lokale og nasjonale interesser best mogleg blir teke hand om.

Den fyrste delrapporten, dat. 13.06.2014, inneheldt m.a. drøfting av ulike planprosessar og framdriftsplanar. Den viktigaste konklusjonen i den fyrste delrapporten er at dei to prosjekta kan og bør planleggast samordna.

Den andre delrapporten, dat. 31.10.2014, har korridorval som hovudtema.

Her er felles løysing med veg og bane over Kroksund samanlikna med delt løysing med veg over Kroksund og bane via Åsa. I delutgreiinga rår etatane til at delt løysing med bane via Åsa og veg over Kroksund blir lagt bort.

Rapporten inneheldt også informasjon om kostnader og samfunnsøkonomi og ei vurdering av OPS (Offentlig Privat Samarbeid), som etatane ikkje rår til for dette prosjektet. Vidare følgjer rapporten fyrste delrapport med ein revidert tidsplan som syner raskast mogeleg framdrift.

Samferdselsdepartementet har bede etatane om å vurdere grep for å redusere planleggingstida, slik at tidspunkt for byggestart for dei to prosjekta kan skje raskt. Etatane har i delrapporten angitt eit tidsløp for det som blir vurdert som raskaste moglege framdrift. Ein av føresetnadane er at departementa kan bidra til ein god interesseavveging, slik at ein kjem fram til eit mest mogeleg omforeint traséval for veg og bane.

Den mest komprimerte prosessen for planlegging ser slik ut:

Planarbeid Høring Merknadsbehandling/revisjon Endelig vedtak	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
Planprogram	[Bar chart: 2015 V-H]		[Bar chart: 2016 V-H]		[Bar chart: 2017 V-H]		[Bar chart: 2018 V-H]		[Bar chart: 2019 V-H]		[Bar chart: 2020 V-H]		[Bar chart: 2021 V-H]		[Bar chart: 2022 V-H]		[Bar chart: 2023 V-H]		[Bar chart: 2024 V-H]	
Kommunedelplan																				
Reguleringsplan	[Bar chart: 2015 H-2016 H]																			
KS2, bompengesak	[Bar chart: 2016 H-2017 H]																			
Byggeplan, kontrahering	[Bar chart: 2016 H-2018 H]																			
Byggestart	[Red bar: 2019 V]																			

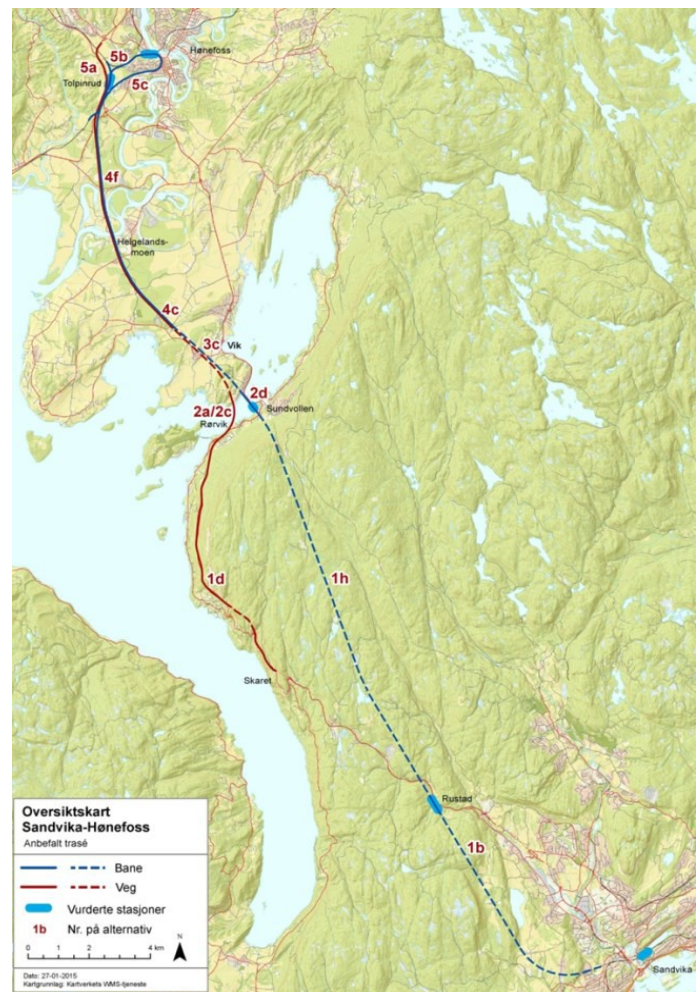
Den tredje delrapporten, dat. 30.01.2015, er ein silingsrapport som inneheldt Jernbaneverket og Statens vegvesen sine tilrådingar av kva løysing for Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss som bør leggast til grunn for vidare planlegging. Det er særleg denne tilrådinga etatane ynskjer synspunkt til i høyringa.

Silingsrapporten omfattar felles løysingar for veg og bane som alle kryssar Kroksund. Som del av prosessen med silingsrapporten organiserte Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) ein prosess for involvering av berørte nasjonale interesser. I denne prosessen har Miljødirektoratet, Riksantikvaren, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Landbruksdirektoratet delteke i ei felles arbeidsgruppe saman med Statens vegvesen og Jernbaneverket. Arbeidsgruppa har gjort ei felles vurdering av konsekvensane ved dei ulike traséalternativa. I silingsrapporten er det beskrive konflikt med lokale, nasjonale og internasjonale verdiar for kvar delstrekning, og det er gjort ei vurdering av mogelege avbøtande tiltak. Jernbaneverket og Statens vegvesen står bak silingsrapporten sin konklusjon om anbefalt løysing.

Etatane konkluderer med å anbefale trasé via Helgelandsmoen. Samla løysing frå Jernbaneverket og Statens vegvesen på dei fem delstrekningane vil bli slik (jfr kart):

- Delstrekning 1 Sandvika – Høgkastet ved Kroksund:
 - o Bane: 1bh via Rustad
 - o Veg: 1d, Skaret –Høgkastet
- Delstrekning 2 Kryssing av Kroksund; Høgkastet – Gjesvalåsen
 - o Bane: 2d ved Sundvollen
 - o Veg: Optimalisert løysing mellom 2a og 2c, ved Rørvik
- Delstrekning 3 Gjesvalåsen – Bymoen
 - o Bane og veg: 3c, dvs. bane og veg i tunnel
- Delstrekning 4 Bymoen – Styggedalen
 - o Bane og veg: 4cf, Helgelandsmolinja
- Delstrekning 5 Styggedalen – Hønefoss
 - o Bane: 5b + 5c
 - o Veg: 5a

Jernbaneverket og Statens vegvesen rår til at denne løysinga blir lagt til grunn for vidare planlegging av fellesprosjekt for veg og bane mellom Sandvika og Hønefoss.



Tilrådd løysing for E16 og Ringeriksbanen byggjer også på:

- Som del av Intercitystrekninga er Ringeriksbanen planlagt med dobbeltspor og hastigheit inntil 250 km/t.
- E16 skal dimensjonerast for fartsgrense 110 km/t.
- Utbygging av Sandvika stasjon inngår ikkje i utgreiinga. Sandvika stasjon med dagens fire spor blir vurdert til å kunne betene Ringeriksbanen på kort sikt. Kapasitetssituasjonen på stasjonen vil kunne bli ei utfordring og på sikt bør Sandvika stasjon utvidast til seks spor.
- Kostnadene for anbefalt løysing er 26 milliardar kroner. Anslaget er gjort på eit overordna nivå og er derfor usikkert. Kostnadane for ombygging og utviding av Sandvika stasjon ligg ikkje inne i kostnadane.
- Bygging av fellsprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss gir negativ samfunnsøkonomisk netto nytte. Netto nytten variera med kva føresetnadar som blir lagt til grunn. Dei samfunnsøkonomiske berekningane fangar på langt nær opp alle sider ved prosjektet. På nyttesida er det fyrst og fremst den økonomiske verdien av redusert reisetid og reisekostnadene mellom Osloområdet og Ringerike som er berekna. Til fleire som flytter til Ringeriksregionen og til fleire av dei reisande som vel å nytte Ringeriksbanen eller ny E16, til større vil gevinsten bli. I berekningsalternativ der det er føresett ein vesentleg sterkare befolkningsvekst blir nåverdien 6 milliardar høgare.

Dei samfunnsmessige effektane av eit samferdselsprosjekt kan vera store utan at dette kjem godt nok fram. Effektar som ikkje kjem godt nok fram er t.d.:

- Utviding av pendlarområdet rundt Oslo og bidrag til at presset på dei mest sentrale områda blir dempa.
- Bidrag til ein større befolkningsvekst og å gjera det meir attraktivt med etablering på Ringerike
- Nyinvesteringar i Ringeriksregionen.
- Bidrag til by- og tettstadsutvikling
- Bedte arealtilbodet til utvikling av næringsverksemd
- Reduserte transportkostnadar og redusert reisetid for næringslivet.
- Betre tilgang til ein større marknad for næringslivet
- Samlet nedkorting av total reisetid med jernbane for strekninga Oslo-Bergen
- Ringverknadar for Ringeriksregion og Hallingdal som følgje av eit betra transporttilbod.
- Vesentleg betra rammevilkår for Hallingdal som den største reiselivsregionen i landet.

Vurdering

Planlegging og bygging av Ringeriksbanen og samanhengande firefelts E16 Sandvika – Hønefoss har lenge vore høgt prioritert av Regionrådet for Hallingdal.

Samferdselsdepartementet og statsetatane fortener ros for evne og vilje til å tenkje nytt for å realisere Ringeriksbanen snarast råd. Eit viktig grep er å fjerne Åsa-alternativet for Ringeriksbanen, og gå heilt og fullt for Kroksund-alternativet. Det er borkasta å bruke meir tid og pengar på andre alternativ.

Ringeriksbanen er eit viktig element i togsystemet i heile Austlandsområdet. For kommunikasjon mellom Norges to største byar og for utvikling av Ringeriksregionen er Ringeriksbanen eit grunnleggjande element.

For Hallingdal vil Ringeriksbanen kunne ha konsekvensar som det kan vera vanskeleg å førestille seg, både i forhold til Hallingdal som bu- og arbeidsmarknadsregion og som den største reiselivsregionen i landet:

- Reisetid Oslo – Flå, i overkant 1 time
- Reisetid Oslo – Gol, godt under 2 timar
- Avgangar Oslo - Hønefoss kvart 15 minutt
- Avgangar Oslo – Hallingdal kvar andre time og på sikt kvar time.

Likeeins vil ny 4 felts E16 Skaret – Hønefoss redusere reisetida til/frå Hallingdal, ikkje minst i samband med helgar og når det er stor turisttrafikk.

I utgreiingane er det ikkje sett på kva utviklinga av E16 og bygging av Ringeriksbanen har å seie for Hallingdal i eit regionalt og samfunnsøkonomisk perspektiv. Dette bør koma betre fram i det vidare arbeidet. Det er vanskeleg å vurdere alle konsekvensane Nye Bergensbanen vil få for Hallingdal. Det skal likevel ikkje stor fantasi til for å skjønne at for m.a. reiselivet vil dette endre rammevilkåra radikalt. Hallingdal som ein noko isolert bu- og arbeidsmarknadsregion vil få dagpendlaravstand til større arbeidsmarkandar.

Utviklinga av E16 og Bergensbanen og ikkje minst planlegging av Ringeriksbanen er inne i ein spennande og avgjerande periode. Sjølv planprosessen er fyrst og fremst relatert til dei kommunane som er direkte berørt, men dette er og ei av dei viktigaste samferdselssakene for

Hallingdal i nyare tid. Det er avgjerande at Hallingdal støttar opp og synleggjer potensialet med opprusting av E16 og bygging av Ringeriksbanen.

Forslag til uttale:

1. Regionrådet for Hallingdal syner til Samferdselsdepartementet sitt mandat og dei tre delrapportane som Statens vegvesen (SVV) og Jernbaneverket (JBV) har utarbeida om Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss. Regionrådet for Hallingdal vil gje etatane honnør for eit effektivt og godt utført arbeid, innanfor dei stramme tidsfristar som Samferdselsdepartementet har satt.
Regionrådet for Hallingdal har følgjande kommentarar til utgreiingane:
2. Trase, (delrapport 3 – silingsrapport)
 - a. Regionrådet for Hallingdal støttar etatane sine (SVV og JBV) forslag til trase for ny firefelts E16 og dobbeltspora Ringeriksbanen. Forslaget syner at det på ein balansert måte kan takast omsyn til landbruksjord, naturmiljø, kulturmiljø, naturressursar, nærmiljø og friluftsliv ved bygging av Ringeriksbanen og ny E16.
 - b. Regionrådet støttar etatane sitt forslag om å gå bort frå banealternativet om Åsa.
3. Reguleringsplanprosessen
 - a. Regionrådet for Hallingdal støttar forslag om at vidare planlegging skjer ved statleg reguleringsplan med konsekvensvurdering.
4. Framdrift og prosess. (delrapport 2)
 - a. Regionrådet for Hallingdal støttar forslag til revidert planprosess som syner moglege byggstart i 2018/19 i samsvar med Stortinget sine føresetnader.
 - b. Regionrådet forventar at departementet legg til rette slik at denne framdrifta kan haldast.

5. Regionale verknadar

- a. I tillegg til at realisering Ringeriksbanen og E16 har avgjerande betydning for Ringeriksregionen vil nedkorting av reisetid på veg og bane ha svært mykje å seie for Hallingdal som bustadregion og som Norges største reiselivsregion.
- b. Regionrådet for Hallingdal meiner dei samfunnsøkonomiske og regionale verknadane både i forhold til Hallingdal og som aust – vest samband ikkje er godt nok vurdert i utgreiingane.

Ål 22.3.2015

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg

Dei tre delrapportane og meir informasjon ligg på: www.jernbaneverket.no/ringeriksbanen og <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e16buskerud> :

- Høringsbrev datert 11.02.15
- Delrapport 1: Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss , Mulighet for felles korridor for jernbane og vei, 13. juni 2014
- Delrapport 2: Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, Korridorvalg, 31. oktober 2014
- Delrapport 3: Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, Silingsrapport , 30. januar 2015