

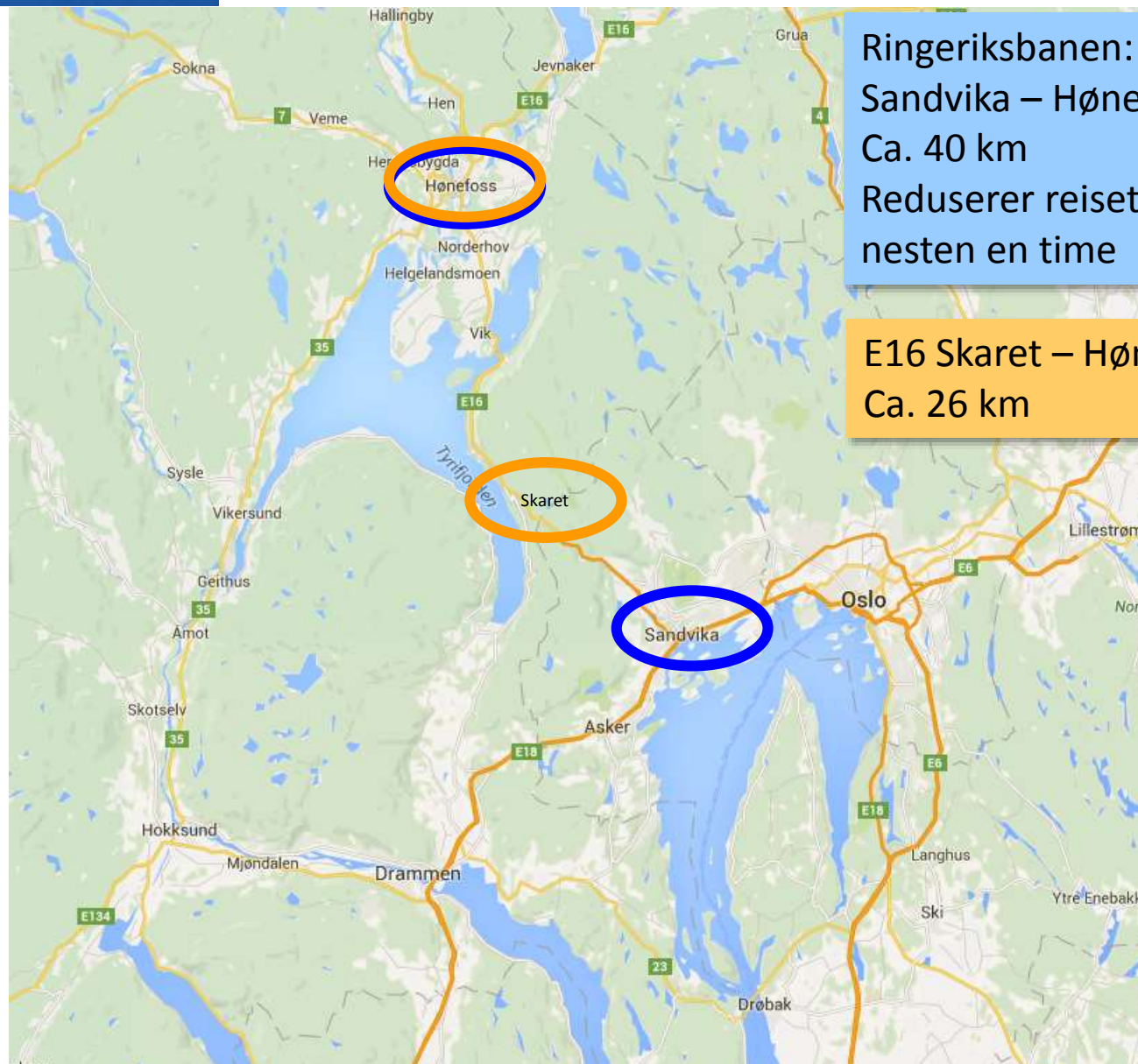
RINGERIKSBANEN

E16 SKARET - HØNEFOSS

Presentasjon for NVTf Østlandet, PF Samferdsel, Tekna
Jernbane og Tekna Oslo

Morten Klokkesveen, prosjektdirektør Jernbaneverket
Gert Myhren, prosjektleder Statens vegvesen

Oslo, 21. april 2016



Ringeriksbanen:
Sandvika – Hønefoss
Ca. 40 km
Reduserer reisetiden med
nesten en time

E16 Skaret – Hønefoss (Ve)
Ca. 26 km



Jernbaneverket



Statens vegvesen

Planområdet



Kroksund og Tyrifjorden



Jernbaneverket

Planområdet



Statens vegvesen



Kroksund og Steinsfjorden



Jernbaneverket

Planområdet



Statens vegvesen



Steinssletta



Jernbaneverket

Planområdet



Jørgen Moe
(1813-1882)



Norderhov kirke



Mo gård



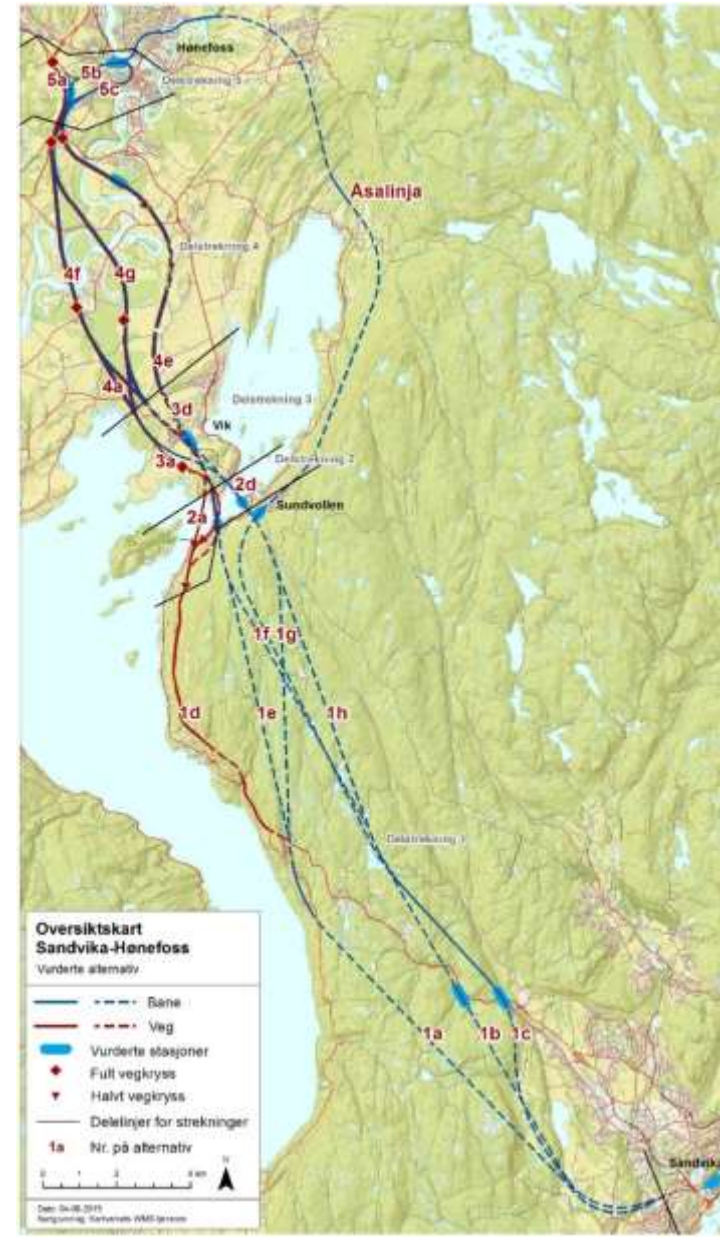
Planområdet



Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem med bl.a. Storelva

Kort om forhistorien

- Ringeriksbanen planlagt på 1990- og tidlig 2000-tallet
- Stortingsvedtak 17. desember 2002: «Stortinget samtykker i at den videre planleggingen av Bergensbanes forkortelse – Ringeriksbanen tar utgangspunkt i korridor over Åsa.» (Vedtaket opphevet i juni 2015)
- Hole kommunestyre vedtok kommunedelplan for E16 Rørвик – Vik 27. august 2002. Planen innebar veg i tunnel under Kroksund, tre felt i ett løp
- Begge prosjekt stoppet opp



Kort om forhistorien

- Jernbaneverket startet med KVVU for Ringeriksbanen i 2006. Høring i 2008, sendt Samferdselsdepartementet i 2009. Tilleggsutredninger ferdige i 2011
- Statens vegvesen startet arbeidet med kommunedelplan for E16 Skaret – Hønefoss i 2007. Arbeidet stoppet tidlig i 2008, ny oppstart ved årsskiftet 2009/2010
- Flere runder i Samferdselsdepartementet om forholdet mellom Ringeriksbanen og E16 i 2010 og 2011

Kort om forhistorien



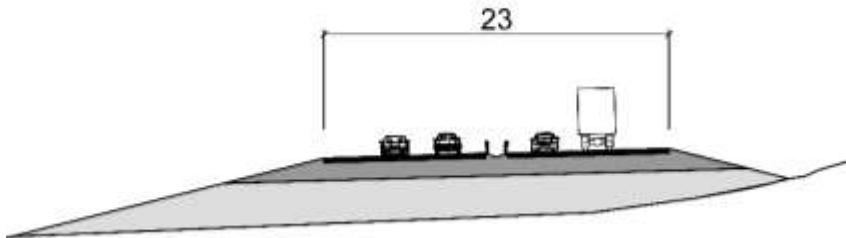
- Samferdselsdepartementet i brev til JBV og SVV 24.09.2012: «Det er viktig at planarbeidet for E16 mellom Skaret og Hønefoss blir videreført. SD legger derfor til grunn at videre planlegging for E16 mellom Sandvika og Hønefoss frikoples fra Ringeriksbanen.» I samme brev forkastes KVU Ringeriksbanen fordi den er utdatert og har faglige svakheter. KVUen kommer aldri til KS1
- SVV slutfører arbeidet med kommunedelplanforslag og KU i desember 2012
- I høringen av E16-planen i 2013 fremmer JBV innsigelse fordi vegplanene ikke legger til grunn felleskorridor for bane og veg på strekningen Rørvik – Hønefoss. Det kommer også en rekke andre innsigelser
- I brev av 20.12.2013 ber Samferdselsdepartementet JBV om å starte utredning av Ringeriksbanen
- I brev av 27.01.2014 gir Samferdselsdepartementet mandat for koordinering av Ringeriksbanen og E16 Skaret - Hønefoss

Etatenes tre leveranser til Samferdselsdepartementet i 2014 og 2015

- 13. juni 2014: Etatene anbefalte at Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss planlegges som et fellesprosjekt. I tillegg redegjørelse for ulike planprosesser/framdriftsplaner
- 31. oktober 2014: Etatene anbefalte at løsningen med jernbane om Åsa forkastes og at videre planlegging konsentreres om fellestraseer over Kroksund. I tillegg bl.a. kostnader, samfunnsøkonomi, trafikkgrunnlag, OPS og hurtigste mulige framdriftsplan
- 30. januar 2015: Silingsrapport der etatene anbefaler én løsning for Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss som kan legges til grunn for videre planlegging. Faglig grunnlag for silingen

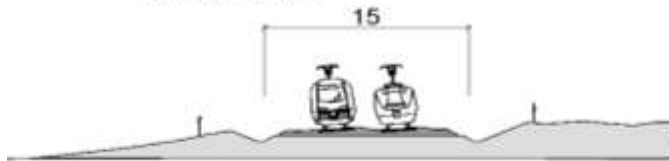
Arealbeslag

Normalprofil veg



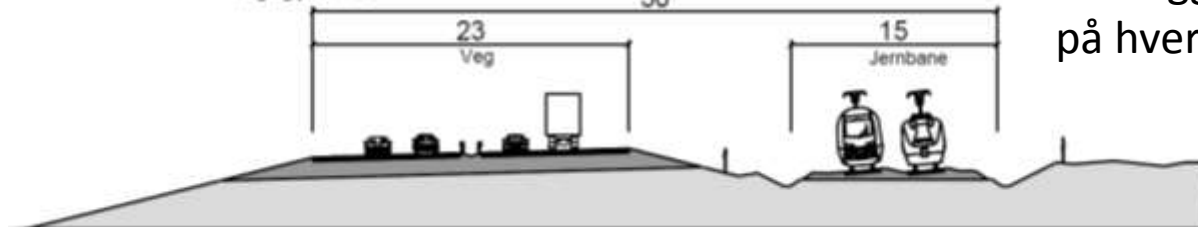
Med buffersoner: $20 + 23 + 20 = 63 \text{ m}$

Normalprofil jernbane



Med buffersoner: $20 + 15 + 20 = 55 \text{ m}$

Normalprofil
Veg og jernbane



Med buffersoner: $20 + 50 + 20 = 90 \text{ m}$

Figurene viser minimumsbredder.

Mellom bane og veg er det krav til sikkerhetszone.

Kryss, stasjoner og andre lokale forhold vil gi større bredder for felleskorridoren.

Fyllinger, skjæringer, grøfter, støyvoller og –skjermer med mer kommer i tillegg. (Regne-eksemplet her legger til grunn 20 m buffersoner på hver side.)

Åsa- løsningen anbefalt lagt vekk i oktober 2014



Åsa-løsningen anbefalt lagt vekk i oktober 2014

- Den viktigste begrunnelsen for Stortingets vedtak om bane via Åsa i 2002 var de betydelige miljøulempene ved en jernbane over Kroksund. Den gang vurderte man jernbane alene
- Nye premisser:
 - Det skal bygges både dobbeltsporet jernbane og firefeltsveg
 - Konsekvensutredningen for E16 fra 2012 viser at vegen må gå over Kroksund, dvs. at det blir inngrep over Kroksund og gjennom Hole uansett
- **Miljøbegrunnelsen** for valg av Åsa-traseen er **svekket**
- Åsa-løsningen har **høyere kostnader** og **dårligere samfunnsøkonomi**
- Åsa-løsningen har **høyere tunnelandel** (større masseoverskudd)
- Åsa –løsningen gir **lengre reisetid**
- Kroksund-løsningen gir større fleksibilitet mht. **arealutvikling**
- Kroksund-løsningen gir mulighet for fellesløsning med E16 og dermed potensial for optimalisering av løsninger og **effektiv organisering**

Stortinget opphevet vedtaket om Ringeriksbanen om Åsa 9. juni 2015

Silingsrapporten fra januar 2015

- Formål: Sile ned til én veg- og baneløsning slik at man kan gå rett på reguleringsplan med konsekvensutredning for kun én løsning
- Bakgrunnen er at man ønsker å spare tid



Jernbaneverket

**Delstrekning 5:
Styggedalen -
Hønefoss**

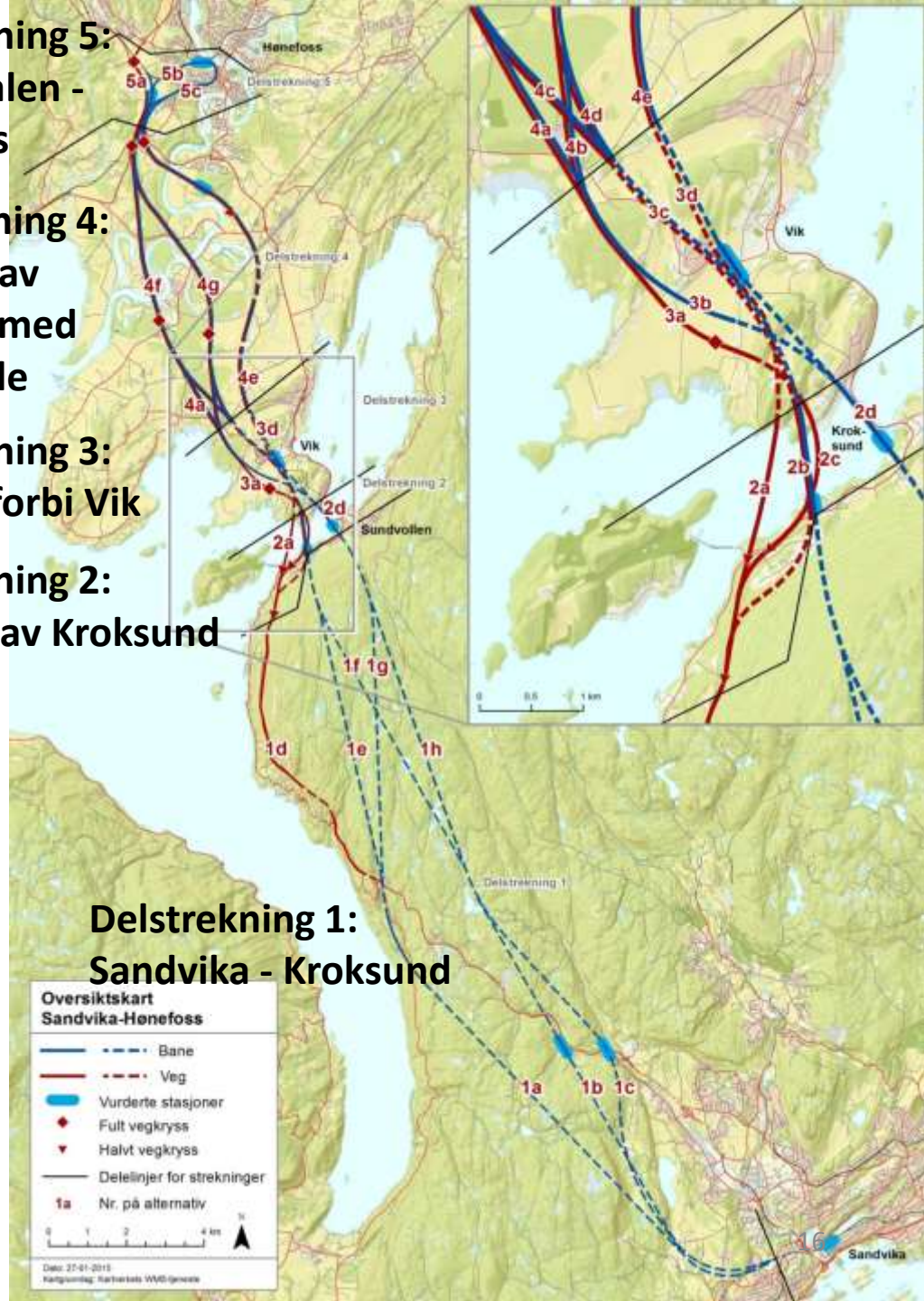
**Delstrekning 4:
Kryssing av
Storelva med
tilhørende**

**Delstrekning 3:
Løsning forbi Vik**

**Delstrekning 2:
Kryssing av Kroksund**

**Delstrekning 1:
Sandvika - Kroksund**

I silingsrapporten
fra januar 2015
gjorde etatene en
siling for fem
delstrekninger



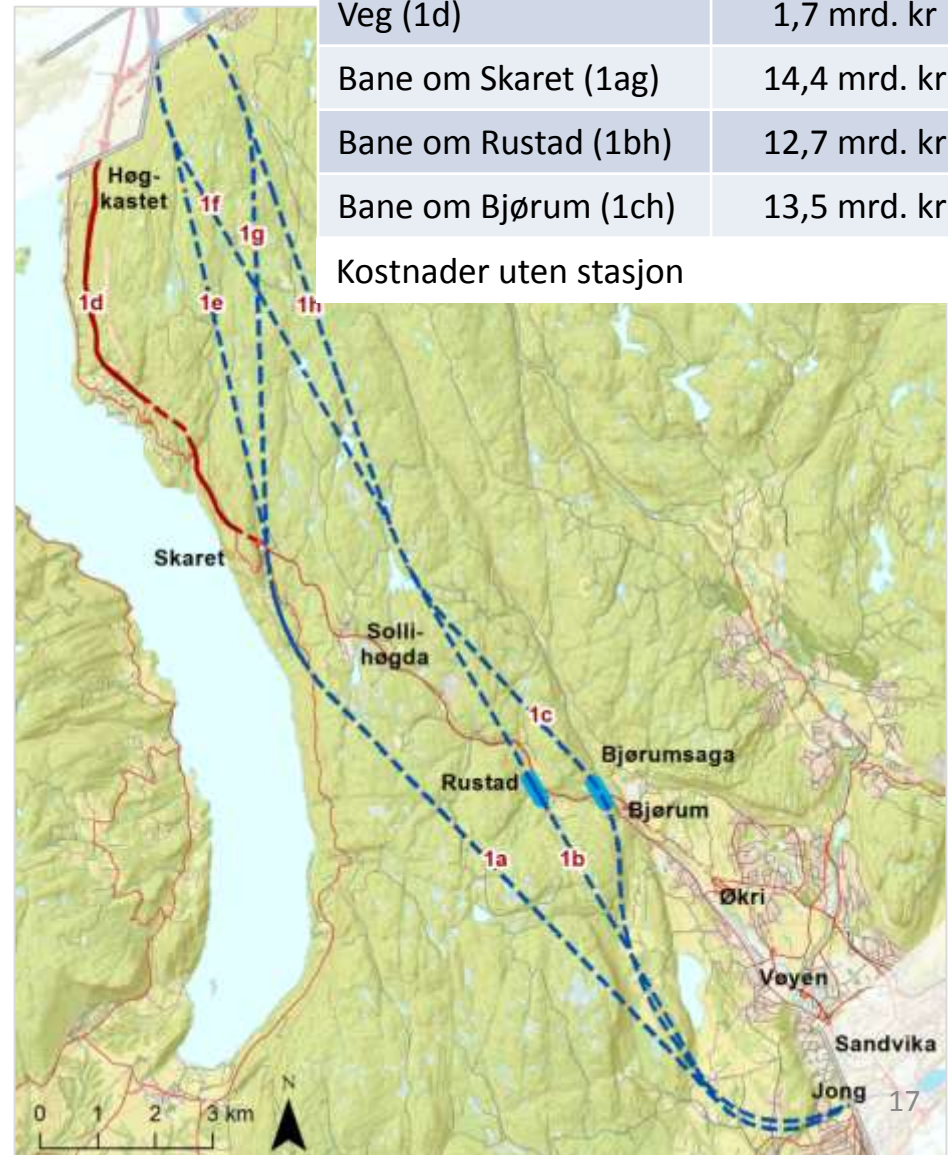
Delstrekningen Sandvika - Kroksund

Etatene anbefalte:

- **Alternativ 1b for bane:**
 - Korteste linje, lavest kostnad
 - Slik den ligger nå, gir løsningen mulighet for holdeplass på Avtjerna
 - Linja optimaliseres i neste planfase mht. geologi, stigning, tunnelkonsept og kostnader
 - Holdeplass på Avtjerna er ikke førende for videre optimaliseringsarbeid
- **Alternativ 1d for veg** (eneste alternativ på delstreknigen)

Alternativ	Kostnad u/mva.
Veg (1d)	1,7 mrd. kr
Bane om Skaret (1ag)	14,4 mrd. kr
Bane om Rustad (1bh)	12,7 mrd. kr
Bane om Bjørum (1ch)	13,5 mrd. kr

Kostnader uten stasjon

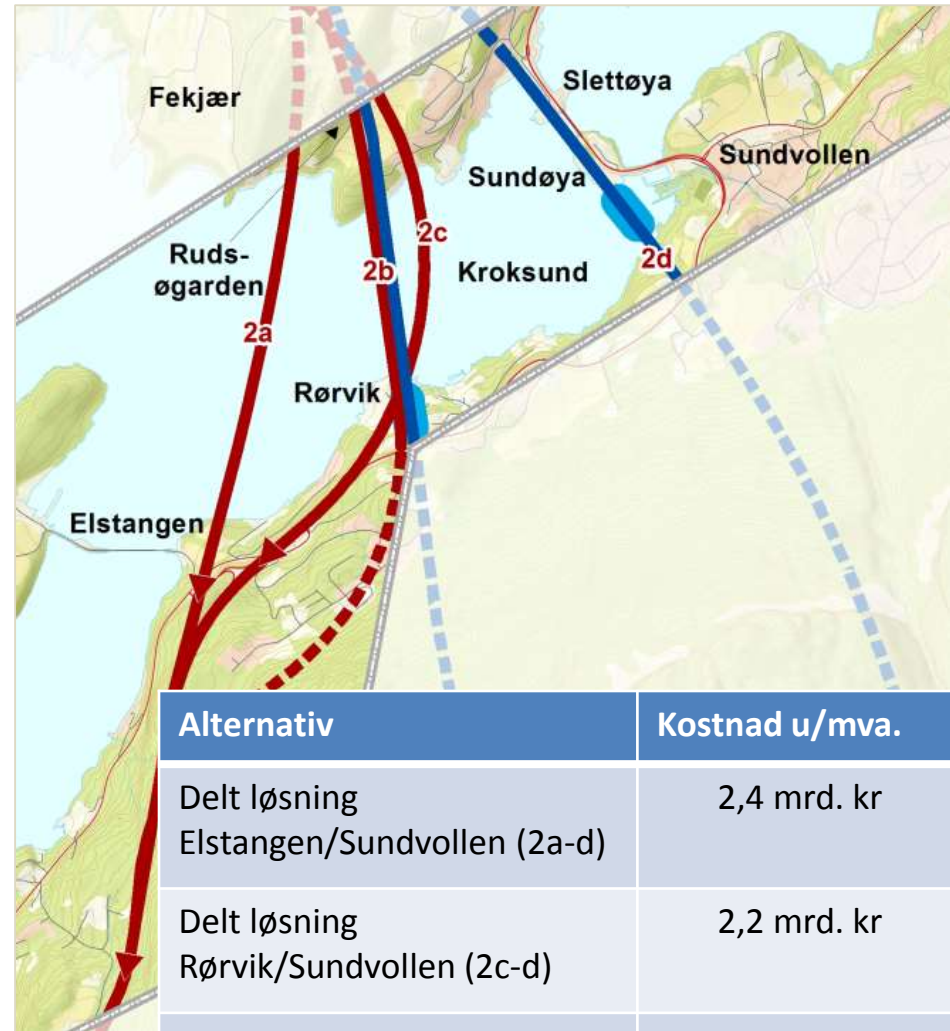


Anbefaling for kryssing av Kroksund:

Delt løsning, som er rimeligere enn fellesløsning

Bane over Sundvollen (2d): Gunstigste holdeplass, gode muligheter for stedsutvikling

Veg: Anbefalte at man i videre planlegging jobber med å finne en optimalisert løsning mellom brua i kurve over Rørvik (2c) og den rette brua over Elstangen (2a). Tilfredsstill krav til 110 km/t, redusere de negative konsekvensene på begge sider av Kroksund, bedre landskapstilpasning enn brua over Elstangen

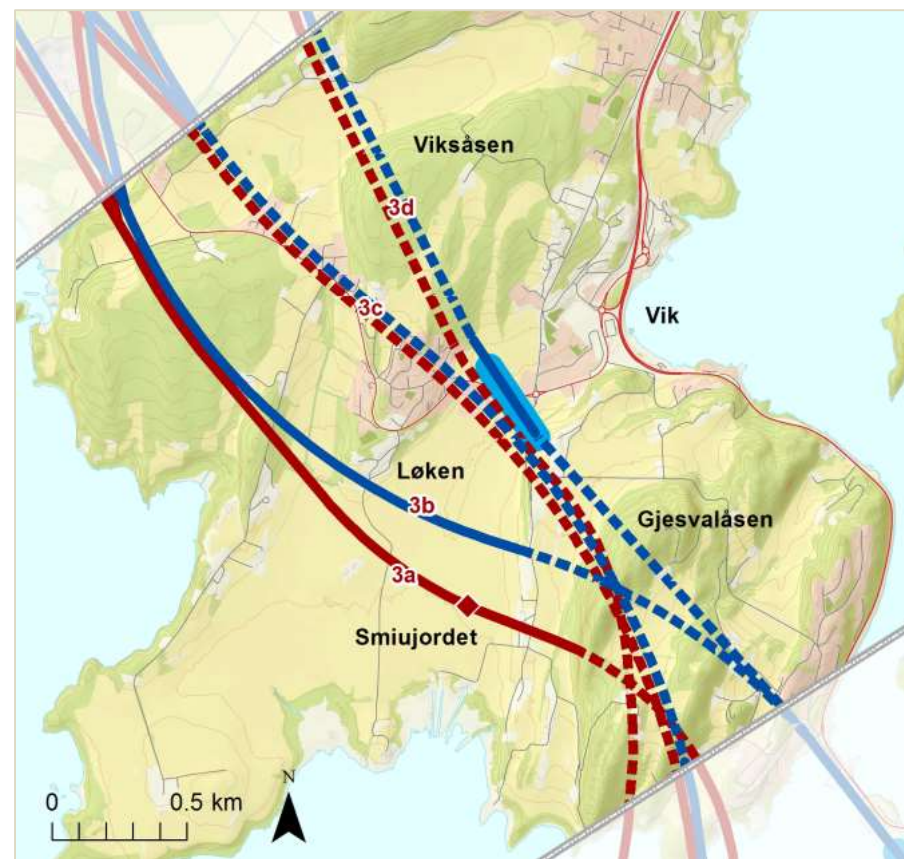


Løsning forbi Vik

Etatene anbefalte:

Bane og veg i tunnel

- De totale miljøkonsekvensene ved prosjektet er store
- Samferdselsdepartementet har bedt oss om å se på avbøtende tiltak for å dempe konsekvensene. Dette er den eneste delstrekningen der avbøtende tiltak (tunnel) kan ta bort alle negative konsekvenser
- Erfaringene med forslaget til E16-plan viser de store miljøinteressene i området og innsigelsene disse medførte. Veg og bane gir et større inngrep enn veg alene
- Hole kommune ønsker tunnelløsning
- Ulempe: Økte kostnader til investering, drift og vedlikehold



Alternativ	Kostnad u/mva.
Bane og veg i dagen vest for Vik (3a + 3b)	1,8 mrd. kr
Bane i tunnel (3c), veg i dagen (3a)	2,1 mrd. kr
Bane og veg i tunnel (3c)	3,0 mrd. kr

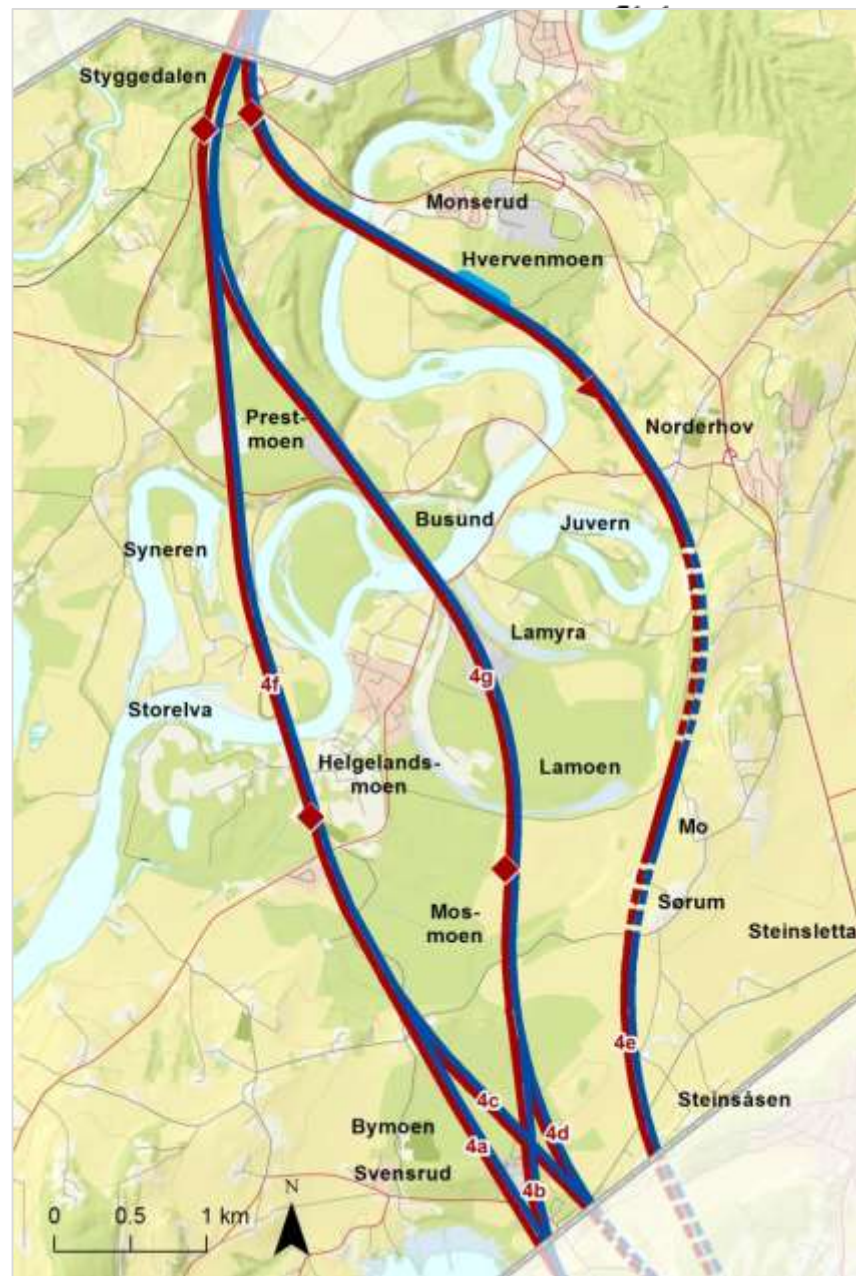
Kostnader uten stasjon

Kryssing av Storelva med tilhørende



Tre løsninger:

- Helgelandsmolinja (4f): Klimavernsone, Helgelandsmoen kulturmiljø, Storelva (foreslått vernet), Synneren (vernet), Ramsar, dyrka mark
- Busundlinja (4g): Dyrka mark, Storelva (foreslått vernet) og våtmark, Ramsar
- Monserudlinja (4e): Storelva (foreslått vern + ikke vern), mye dyrka mark, store konsekvenser for kulturmiljø (Steinssletta, Mo/Sørum, Norderhov), dyrest
- Etatene anbefalte Helgelandsmolinja



Alternativ	Kostnader u/mva.
Helgelandsmoen (4c-f)	3,6 mrd. kr
Busund (4d-g)	4,2 mrd. kr
Monserud (4e)	5,5 mrd. kr

Kostnader uten stasjon

Styggedalen-Hønefoss

Løsninger på denne strekningen:

Veg:

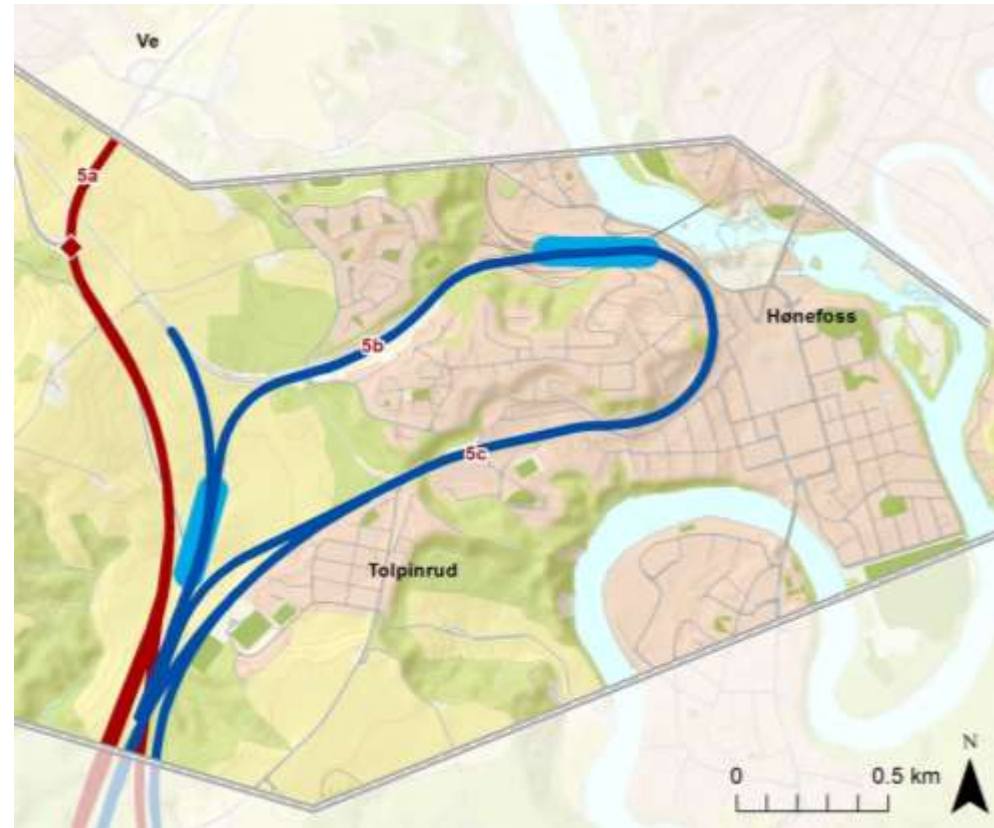
Kun én løsning (5a): Ny firefeltsveg vest for dagens veg, ender i planskilt kryss på Ve

Bane:

Hovedgrep for trasé som opprettholder alle dagens forbindelser og samtidig gir mulighet for det langsiktige tilbudskonseptet

Stasjoner/holdeplasser:

- Regiontoget stopper på eksisterende Hønefoss stasjon
- Bergenstoget stopper på eksisterende Hønefoss stasjon eller ny stasjon Hønefoss vest: Styggedalen, Tolpinrud eller Ve



Alternativ	Kostnader u/mva.
Veg (5a)	0,3 mrd. kr
Bane (5b+5c)	1,0 mrd. kr
Hønefoss stasjon	1,7 mrd. kr
Hensetting Hønefoss	0,5 mrd. kr

Anbefalt alternativ i silingsrapporten i januar 2015

Trasé via Helgelandsmoen

Stopp:

- Sundvollen
- Hønefoss
- (Rustad)

Vegkryss:

- Rørvik/Elstangen (halvt)
- Helgelandsmoen
- Styggedalen
- Ve

Reisetid:

Sandvika - Hønefoss	00:20
Oslo – Bergen	05:35
Lengde bane:	ca. 39,9 km
Tunnelandel bane:	66%
Lengde veg:	ca. 25,5 km

Forventet kostnad (NB! overordnet nivå, betydelig usikkerhet):

Veg og bane: **26 mrd. kr** (2014-kr uten mva.)

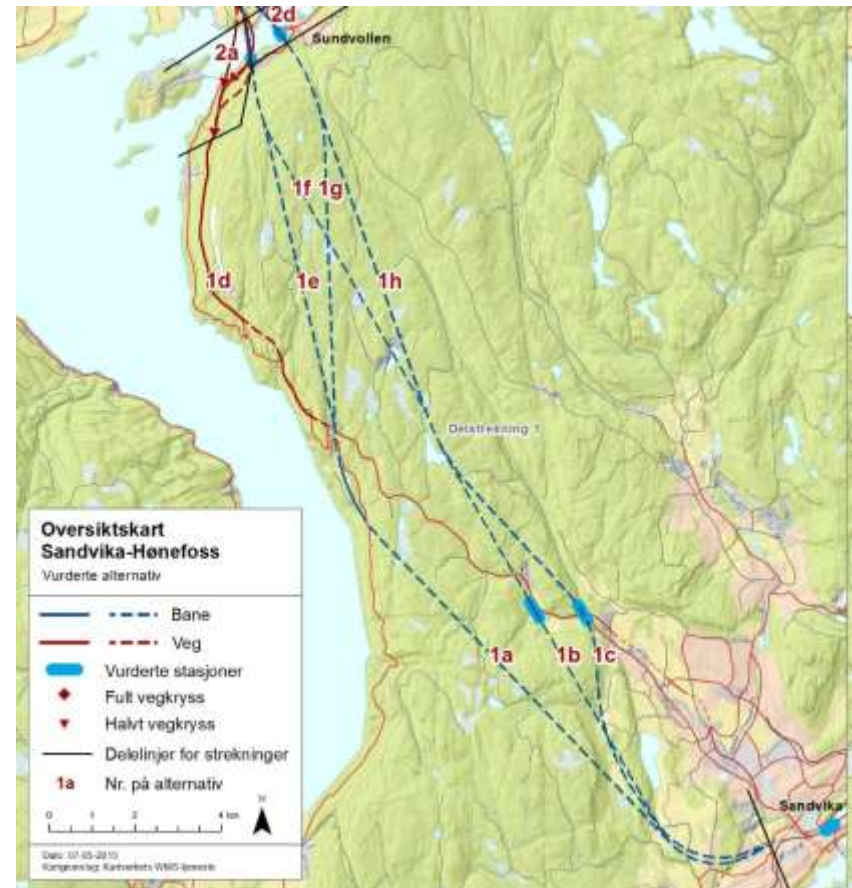


- Samferdselsdepartementet ba på møte 29. januar 2015 etatene om å gjennomføre en lokal høring
- Høringen gjennomført i perioden 11. februar – 27. mars 2015
- Det kom inn 60 merknader:
 - 2 fra fylkesmenn (Buskerud og Oslo/Akershus)
 - 3 fra fylkeskommuner (Akershus, Buskerud og Hordaland)
 - 3 fra kommuner (Bærum, Hole og Ringerike)
 - 33 fra organisasjoner, foreninger og bedrifter
 - 19 fra privatpersoner

De viktigste problemstillingene i høringen

Jernbanetrasé gjennom Bærum og eventuell stasjon ved Avtjerna

- Etatene anbefalte alternativ alternativ 1b (Rustad)
- Bærum kommune ønsker alternativ 1c (Bjørum)
- Akershus fylkeskommune og Fylkesmannen i Oslo og Akershus mener at en eventuell stasjon må ses i sammenheng med «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus», som var ventet godkjent i løpet av 2015. Avtjerna er ikke med i høringsforslaget. Bærende prinsipp i planen er å bygge opp under dagens by- og tettstedsstruktur. (Planen vedtatt i desember 2015.)





De viktigste

problemstillingene i høringen



Delområde 4, Bymoen – Styggedalen

- Etatene anbefalte alternativ 4f, Helgelandsmolinja
- Alternativ 4g, Busundlinja, ble vurdert som nokså lik
- Fylkesmannen i Buskerud mente at rapportene som var utarbeidet ikke ga grunnlag for å velge
- Hole kommune går inn for Busundlinja (4g) av hensyn til nærmiljø, friluftsliv og Helgelandsmoen Næringspark



RAM – Ramsar Advisory Mission

- Ramsar-konvensjonen er en avtale for bevaring og bærekraftig bruk av våtmarker av internasjonal betydning, særlig som fuglehabitat
- Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem innlemmet i konvensjonen i 1996. Berøres ved kryssing av Kroksund, og særlig ved kryssing av Storelva for Helgelandsmolinja og Busundlinja
- Ramsar Advisory Mission gjennomført 1.-3. juli 2015 etter initiativ fra Klima- og miljødepartementet
- Rapport forelå 3.9.2015

RAM – Ramsar Advisory Mission

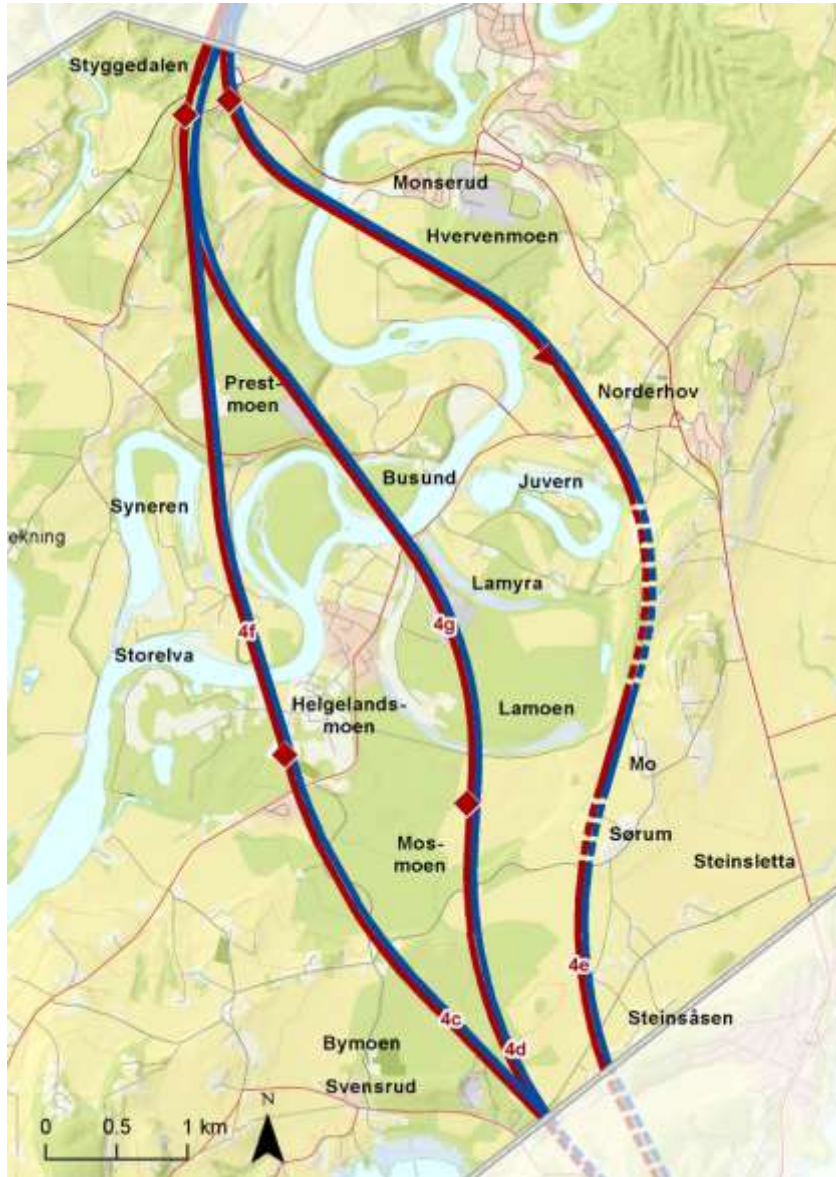
Noen konklusjoner:

- Beslutninger er fattet for tidlig, burde ha undersøkt bedre muligheten for løsninger som ikke berører de verdifulle våtmarksområdene
 - Jernbane om Åsa
 - Separate korridorer for veg og bane
 - Utbedring av eksisterende veg
- Helgelandsmolinja og Busundlinja bør ikke velges
- Monserudlinja kan bli bedre enn de to andre, forutsatt omfattende avbøtende og kompensierende tiltak
- Uansett hvilken løsning som velges, må avbøtende og kompensierende tiltak vurderes

Søndag 30. august 2015: Regjeringens beslutning kunngjøres på Sundvollen



Foto: Nationen



5. For delstrekning 4 gjennomføres det et forprosjekt som utreder Helgelandsmoen-, Busund- og Monserudalternativene (4e, 4f og 4g). Trasé for delstrekning 4 besluttes i forbindelse med fastsetting av planprogrammet for reguleringsplanen.

- Arbeidet skal involvere relevante aktører i planarbeidet
- Dialog med berørte myndigheter
- Bygge videre på samarbeidet som var etablert med berørte direktorater
- Oppgave: Identifisere avbøtende og kompenserende tiltak knyttet til landbruks-, kultur- og naturverdiene samt vannførselen i området.

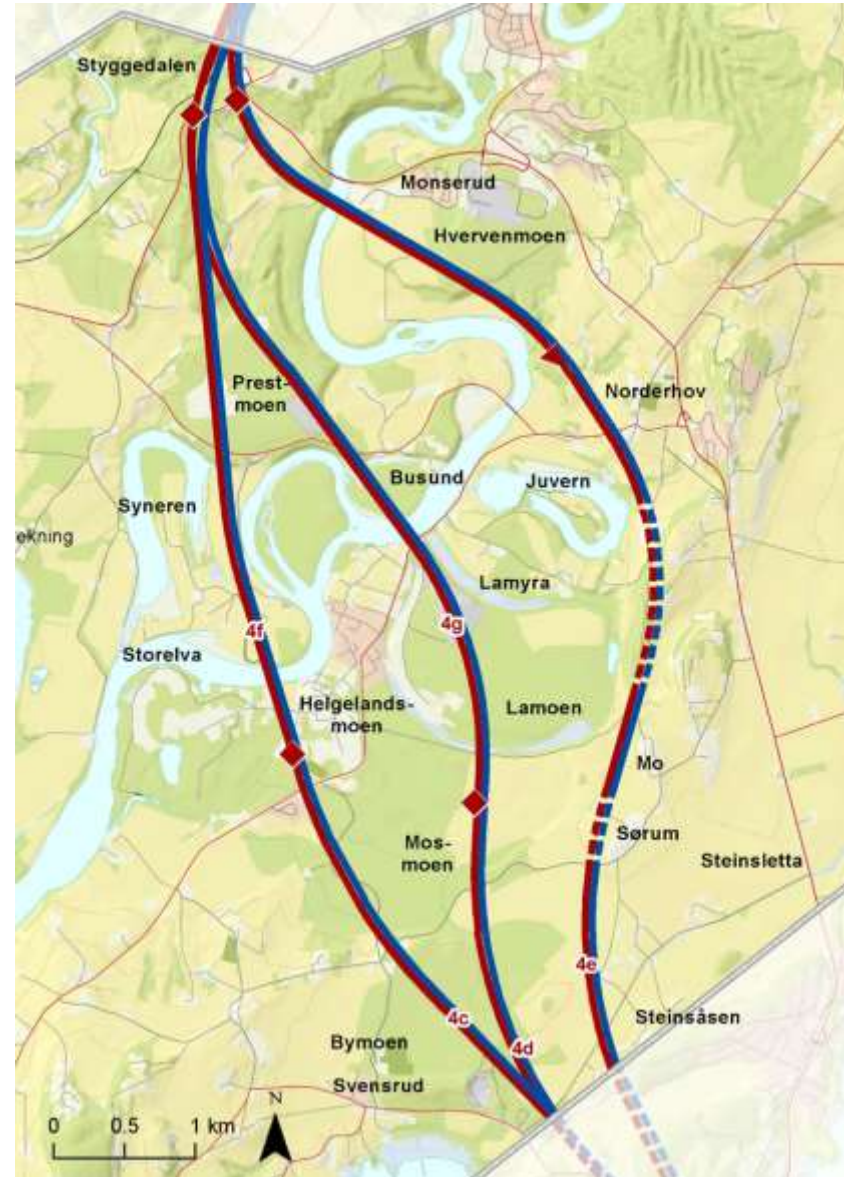
Avbøtende og kompensierende tiltak

- Avbøtende tiltak:
 - Et tiltak som reduserer den negative konsekvensen av ny veg/bane
 - Eksempler: miljøtunnel, støyskjerming, forlenget bru
- Kompensierende tiltak:
 - Et tiltak som (helt eller delvis) veier opp for negative konsekvenser
 - Eksempler: vern av et område et annet sted for å kompensere for et område som går tapt, dyrke opp et udyrkbart område for å kompensere dyrka/dyrkbar mark som går tapt



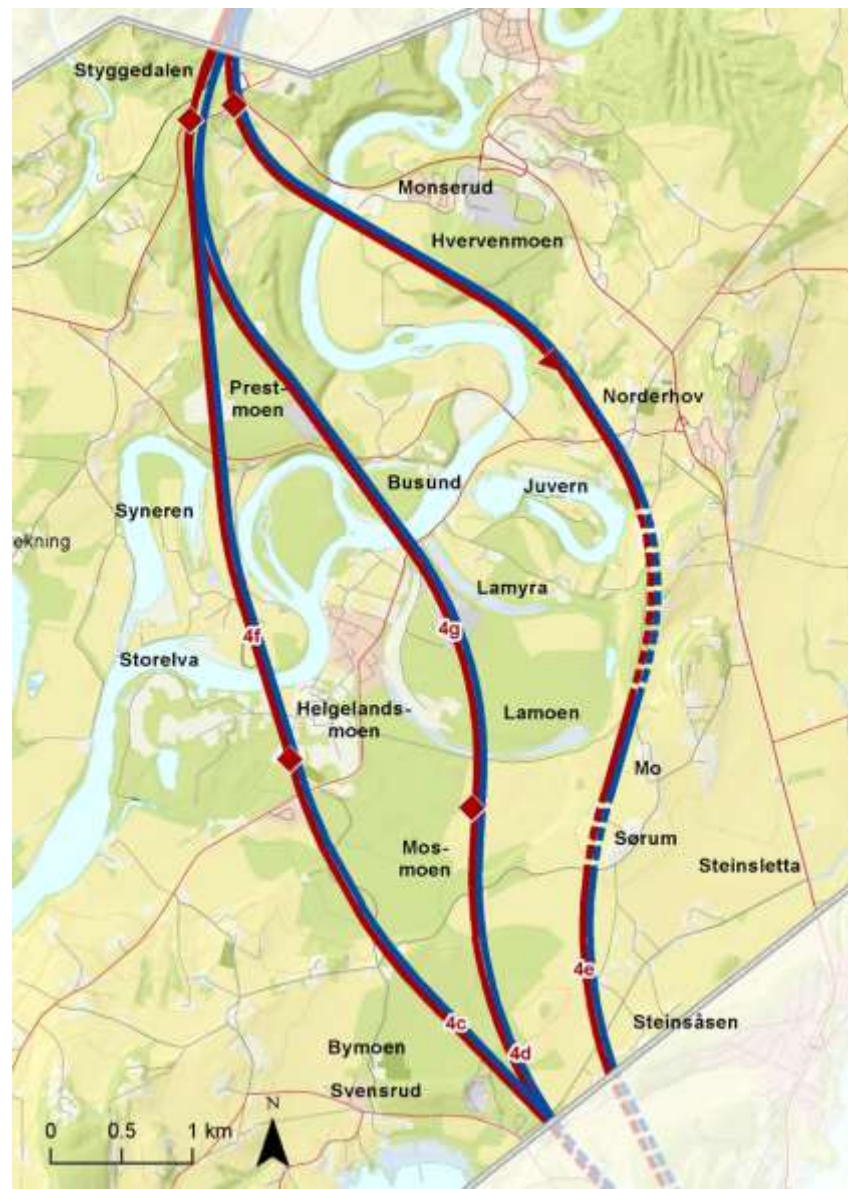
Konklusjon forprosjekt (1)

- Monserudlinja har uakseptable konsekvenser for dyrka mark og kulturmiljøer, og er dyreste løsning. Som i silingsrapporten vurderes denne å være den dårligste av de tre løsningene
- Både Helgelandsmolinja og Busundlinja har i utgangspunktet uakseptable konsekvenser for naturmangfold, i første rekke knyttet til internasjonalt viktige våtmarksområder. Supplerende utredninger har likevel tydeliggjort at Busundlinja er en dårligere løsning for naturmangfold enn Helgelandsmolinja



Konklusjon forprosjekt (2)

- Busundlinja har færre negative konsekvenser lokalt, særlig knyttet til nærmiljø/friluftsliv og Helgelandsmoen næringspark
- Etatene tillegger de internasjonalt viktige våtmarkene stor vekt. Med bakgrunn i dette fastholder etatene sin anbefaling av **Helgelandsmolinja**. Denne anbefalingen er styrket gjennom forprosjektet
- Forprosjektet levert Samferdselsdepartementet 4. februar 2016



Grunnlagsdokumentet for NTP 2018-2029

- Utarbeidet av transportetatene (Jernbaneverket, Statens vegvesen, Kystverket og Avinor) på grunnlag av føringer fra Samferdselsdepartementet
- Levert 29. februar 2016
- Grunnlag for NTP 2018 - 2029
- Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss et bundet prosjekt
- Stortingsmelding våren 2017
- Behandling i Stortinget før sommerferien 2017

Grunnlagsdokument

Nasjonal
transportplan

2018-2029



AVINOR

 Jernbaneverket KYSTVERKET Statens vegvesen

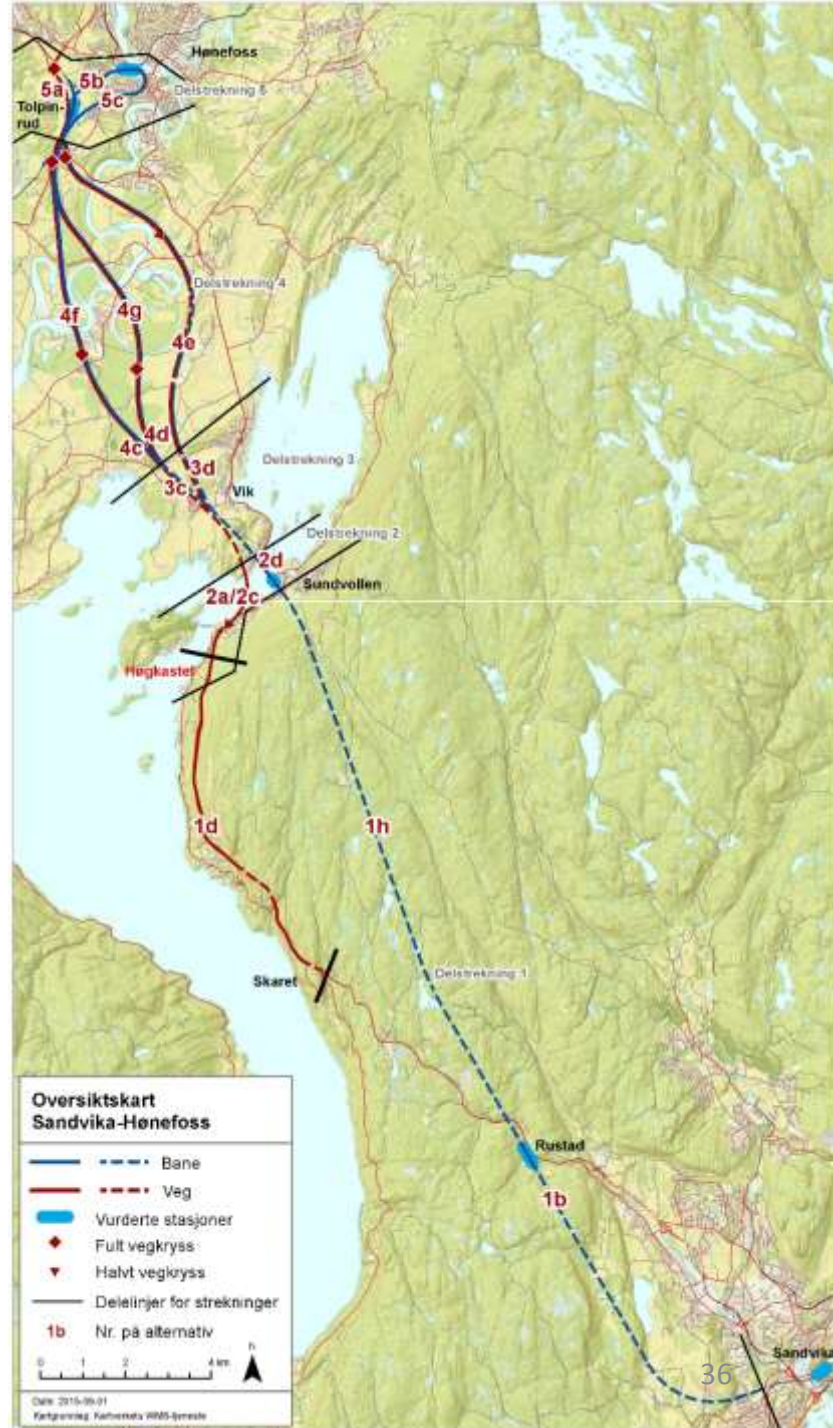
Erna Solberg på Øst-vest-konferansen 3. mars 2016



- Byggestart i 2019 står fast
- Ringeriksbanen blir ferdig i 2024

Planprosess framover:

- Ringeriksbanen og E16 Høggkastet – Hønefoss:
 - Statlig plan
 - Reguleringsplan med konsekvensutredning
- E16 Skaret – Høggkastet:
 - Kommunal plan
 - Hole kommune vedtar kommunedelplanen fra 2012 for denne delstrekningen. Konsekvensutredet i 2012
 - Reguleringsplan uten konsekvensutredning



Pågående aktiviteter

- Planprogrammet
- Kontrakt på rådgivertjenester
- Rammeavtale grunnundersøkelser
- Undersøkelser kulturminner, kompensasjon og grunnforhold
- Etablere dialog med administrasjon og politisk miljø i kommunene
- Konseptdokumentet
- Kontrakt- og gjennomføringsstrategi



PD (Morten)

1 Leder k



1 Leder ø



1 Leder a



1 Leder p
samfun



2 Prosjek
Sandvil



2 Prosjek
Høgkas



2 Prosjek
Bymoel



Innleie



- Planleggingsledere (areal/jernbane/veg)
- Arealplanlegger • Grunnerverver
- Miljørådgiver • Landskapsarkitekt
- Prosjekteringsledere (jernbane/veg)
- SHA rådgiver





Vegbru/kryss Kroksund





Jernbaneverket

Stasjon på Sundvollen



Statens vegvesen





Jernbaneverket

Snurr film



Statens vegvesen