



Jernbaneverket



OVERORDNET PROSJEKTPLAN FOR UTREDNING AV RINGERIKSBANEN

01. februar 2014

Innhold

1.	Bakgrunn, premisser for utredning av Ringeriksbanen.....	4
2.	Alternativutvikling/utbyggingsalternativer	6
2.1.	Ramme og arbeidsopplegg.....	6
2.2.	FASE 1: Hovedgrep og “byggeklosser”	8
2.3.	FASE 2: Helhetlige alternativer og grensesnitt til E16.....	12
2.4.	FASE 3: Samfunnsøkonomiske beregninger.....	13
2.5.	FASE 4: Siling og anbefalinger	13
3.	Planprosess.....	14
3.1.	Handlingsrommet: Lovverkets virkemidler	14
3.2.	Alternative planløp.....	14
3.3.	Konfliktløsningsgruppe som del av plan- og utredningsprosessen.....	17
4.	OPS- løsninger	18
5.	Kobling mot andre oppgaver i Jernbaneløpnettet.....	18
5.1.	IC.....	18
5.2.	KVU OSLO-NAVET	18
5.3.	Rutemodell 2027	19
6.	Kobling mot oppgaver utenfor JBV	20
6.1.	Infrastruktur: Statens vegvesen og E16.....	20
6.2.	Knutepunkt, by- og stedsutvikling: Kommuner og fylkeskommuner	20
7.	Framdrift og milepæler	21
8.	Organisering av arbeidet	23
9.	Samhandling mellom JBV og SVV	24



Jernbaneløpnettet

Prosjektplan for Ringeriksbanen

Dato	Utarb. av	Godkj.av
22.02.2014	CB	AS
Ant. sider	Versjon	Rev.nr
24	01	-
Sendt til:		

1. Bakgrunn, premisser for utredning av Ringeriksbanen

Prosjektplanen for Ringeriksbanen bygger på behandlingen av NTP 2014-23, og etterfølgende oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet om utredning av Ringeriksbanen. (datert 20.12. 2013)

Følgende rammer er gitt i NTP 2014-23:

- Ringeriksbanen omfatter en ny jernbanelinje mellom Sandvika i Bærum og Hønefoss i Ringerike. Ringeriksbanen vil forkorte Bergensbanen og reisetiden med om lag 50 minutter. Ringeriksbanen vil også gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og bidra til å gjøre toget mer attraktivt enn bilbruk.
- En moderne jernbane mellom Sandvika og Hønefoss vil bidra til å utvide pendlerområdet rundt Oslo mot Ringerike, og reisetiden med tog mellom Oslo og Bergen vil reduseres med inntil én time. En slik reisetidsreduksjon vil gjøre jernbanen mer attraktiv på de lange reisene mellom Østlandet og Vestlandet.

I oppdragsbrevet gis det videre arbeidet følgende føringer:

Ringeriksbanen skal regnes som en av intercitystrekningene:

“Departementet vil innledningsvis meddele at Ringeriksbanen fra nå skal regnes som en av InterCity-strekningene på samme måte som strekningene Oslo- Skien, Lillehammer, Halden. Både det togtilbudet Ringeriksbanen vil inngå i samt den forventede standard banen vil få gir den stort sett de samme konseptuelle kjennetegn som dagens IC-strekninger har eller er på vei til å få.”

Det er ikke nødvendig å utarbeide ny KVVU, men det skal vurderes kvalitetssikring:

“Det ikke er nødvendig å utarbeide en ny konseptvalgutredning (KVVU) for Ringeriksbanen. Det ble i stedet bedt om at Jernbaneverket gis et utredningsoppdrag der det vurderes utbyggingsalternativer med dobbeltspor og høyere hastighetsstandard.” (...)

“Samferdselsdepartementet er opptatt av at utredningsarbeidet blir gjennomført så effektivt og raskt som mulig, men understreker samtidig at beslutningsgrunnlaget må være av en slik form og kvalitet at det er egnet for en eventuell ekstern kvalitetssikring”

Statlig reguleringsplan skal vurderes:

“Videre heter det at det for å sikre høyfremdrift i planlegging og utbygging av Ringeriksbanen må vurderes om det er nødvendig med statlig reguleringsplan “

Planlegging med sikte på oppstart tidligst mulig i siste seksårsperiode:

“Ringeriksbanen skal ha høy prioritet i siste seksårsperiode, og planlegges slik at prosjektet kan startes opp så tidlig som mulig i siste seksårsperiode. Transport -og kommunikasjonskomiteen adresserte tydelig det videre arbeidet med Ringeriksbanen også i budsjettbehandlingen høsten 2013, jf. Innst.13S (2013-2014)”

Formål med utredningsarbeidet:

Utredningen skal dekke utredningsbehovet før planlegging etter plan- og bygningsloven kan starte opp. Dette omfatter:

1. Utvikle utbyggingsalternativer med dobbeltspor og dimensjonerende hastighet: *“ Utrede utbyggingsalternativer for Ringeriksbanen som også har dobbeltspor og dimensjonerende hastighet som resten av IC.”*
2. Oppdatert kostnadsanslag og beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: *“Oppdatert kostnadsanslag og samfunnsøkonomisk lønnsomhet for ulike trase og utbyggingsalternativ slik at det legges fram et godt beslutningsgrunnlag for å vurdere de ulike alternativene opp mot hverandre.”*
3. Forholdet til dagens kapasitet gjennom Oslo: *“Redegjørelse for de muligheter og begrensninger dagens kapasitet gjennom Oslo legger for et framtidig togtilbud på Ringeriksbanen”*
4. Forholdet til E16: Samferdselsdepartementet har utarbeidet mandat for koordinering mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket i planleggingen av Ringeriksbanen og E16 (datert 27.01.2014)
5. Vurdering av statlig plan: *“ Jernbaneverkets vurdering av om planleggingen av Ringeriksbanen bør legge til grunn en ordinær planprosess med kommunene som planmyndighet, eller om statlig plan vil være hensiktsmessig i dette prosjektet.”*
6. Forholdet til andre utredninger: Det forutsettes tett kontakt om frekvens og markedsvurderinger med KVVU Osloavet. Det gjøres en vurdering av om det er mulig å gå rett på en løsning med ERTMS.
7. Utbyggings- og finansieringsmodell: *“Det bes også om at Jernbaneverket gir en nærmere vurdering av om Ringeriksbanen kan være en aktuell strekning for ulike OPS-løsninger.”*

2. Alternativutvikling/utbyggingsalternativer

2.1. Ramme og arbeidsopplegg

Premisser for utvikling av alternativer: IC konseptdokument og teknisk designbasis

Premisser for utvikling av alternativ gis gjennom IC-prosjektet. Her utvikles to styrende dokumenter som også vil omfatte Ringeriksbanen:

- a. Konseptdokument
- b. Teknisk designbasis

Konseptdokumentet beskriver et helhetlig konsept bestående av togtilbud og infrastruktur på Intercitystrekningene. Konseptdokumentet bygger på mål og forutsetninger for person- og godstrafikk, og definerer dimensjonerende hastighet, krav til infrastruktur og togmateriell. Konseptdokumentet definerer tilbudskonsept, infrastrukturmodell og vedlikeholdsstrategi.

Konseptdokumentet skal gi en helhetlig og standardisert løsning som ivaretar koblingen mellom planlagt togtilbud og krav til infrastrukturtiltak, og sikrer at infrastrukturen er godt tilrettelagt for drift og vedlikehold med tilstrekkelig hensettingskapasitet.

Utvikling av utbyggingsalternativer på Ringeriksbanen følger samme metodikk som resten av Intercityprosjektet; innledningsvis må togtilbud, stoppmønster, trafikkformer (persontrafikk og godstransport) og infrastruktur fastlegges.

Teknisk designbasis er en teknologisk strategi som skal gi føringer for teknologiske valg/løsninger for systemene som danner jernbanen. Teknisk designbasis skal forenkle beslutningsprosessene der teknisk regelverk enten beskriver flere alternative løsninger, eller ikke er dekkende.

Forholdet til ERTMS

Utbygging av IC-strekningene vil sammenfalle i tid med utrulling av ERTMS. Utrulling av ERTMS er programmert gjennom Nasjonal signalplan. Detaljene i Nasjonal signalplan koordineres med fremdriftsplanene for IC og skal ivareta avhengighetene mellom de to prosjektene

Bergensbanen vil ha implementert ERTMS før Ringeriksbanen er ferdigstilt. I Nasjonal signalplan er Bergensbanen i første pulje av strekninger for overgang til ERTMS, og strekningen fra og med Roalinjen/Hokksund til Bergen vil få ERTMS i løpet av 2020.

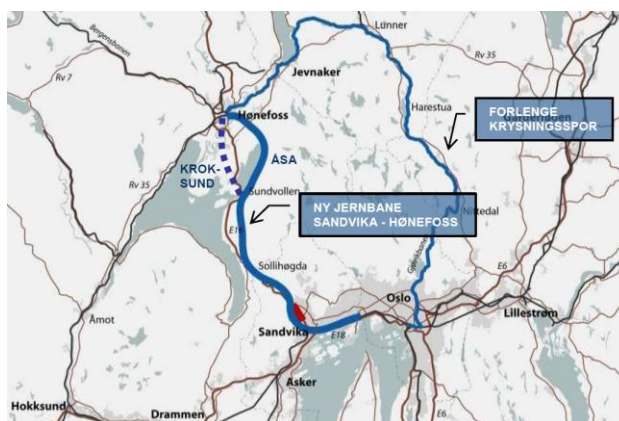
Frem til ERTMS er full utbygget i Norge vil mange tog passere grensene mellom strekninger med gammel og ny signalteknologi. Om denne grensen er på Hønefoss eller i Sandvika vil i utgangspunktet være likegyldig. Togmateriell vil kunne kjøre både med ERTMS og på synlig signal. Ved utvikling av utbyggingsalternativer vil vi legge til grunn at Ringeriksbanen bygges med ERTMS.

Vedtak og målformuleringer fra tidligere plan- og utredningsarbeid

Stortinget vedtok gjennom St.prp. nr. 66 (2001-2002) trasékorridor for Ringeriksbanen.

“Stortinget samtykker i at den videre planlegging av Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen tar utgangspunkt i korridoren over Åsa”. Planarbeidet ble gjennomført på kommunedelplannivå med tilhørende konsekvensutredninger. I forbindelse med Budsjettinnstilling S. nr. 13 (2007-2008) ble det gitt følgende merknad: *“Flertallet ønsker saken tatt opp på nytt i forbindelse med at det nå skal gjennomføres KS1 av dette prosjektet, (...)Flertallet ber om at Kroksundalternativet blir vurdert på nytt.”*

Ved oppstart av KVVU-prosessen for Ringeriksbanen i 2007 ble følgende samfunns mål godkjent av Samferdselsdepartementet: *Effektiv, sikker og miljøvennlig transport på strekningen Oslo – Hønefoss/Hallingdal og Bergen.* Konseptet som ble anbefalt for videre planlegging gjennom KVVU-arbeidet tilsvarer de anbefalte traseene fra kommunedelplanarbeidet over Åsa/Kroksund. Konseptvalgutredningen ble ikke sendt til KS1.



Arbeidsopplegg for utvikling av utbyggingsalternativer

Tidligere plan- og utredningsarbeider gir en god oversikt over viktige problemstillinger i planområdet. Det foreligger kommunedelplaner med KU for bane fra 1999 og for E16 fra 2013. Grunnlagsmaterialet fra disse to planarbeidene kan gjenbrukes. Det betyr at for utredningsarbeidet som vil pågå i 2014 vil det være gode og tilgjengelige oversikter over verdiene i området. Verdivurderinger er gjort for landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser. Det er også gjort grundige geologiske utredninger i forbindelse med KDP for Ringeriksbanen i 1999.

Kartlagte verdier og god kunnskap om egenskaper ved planområdet gjør at utvikling av utbyggingsalternativene struktureres etter hovedproblemstillingene for banen. Arbeidet med utbyggingsalternativene vil ha følgende faser:

FASE1: Hovedgrep og handlingsrom for kritiske punkt (“byggeklosser”):

- Hovedgrep omfatter togtilbud, stoppmønster og krav til infrastruktur.
- Av kritiske punkt for både traseen over Åsa og Kroksundet vurderes Hønefoss stasjon og påkobling til linjenettet i Sandvika.
- For traseen over Kroksundet vurderes ulike løsninger for strekningen Hønefoss-Kroksund, og kryssing av Kroksund nærmere.

FASE 2: Utvikling av helhetlige utbyggingsalternativer innenfor rammene av et helhetlig hovedgrep.

I tillegg til utvikling av nye utbyggingsalternativer med dobbeltspor og høyere hastighet, vurderes de to hovedalternativene fra KDP i forhold til krav til kapasitet og teknisk designbasis for IC.

I både **FASE 1** og **FASE 2** vil arbeidet skje i samarbeid med Statens vegvesen (jfr brev fra SD 27.01 2014 med “mandat for koordinering mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket”). Jernbaneverket vil trenge noe tid innledningsvis på å få på plass rammene for utbyggingsalternativene. Så avklares det hvilke delstrekninger det er aktuelt med felles korridor for E16/Ringeriksbanen.

FASE 3: Kostnadsvurdering, markedspotensial og samfunnsøkonomiske beregninger gjennomføres for de ulike utbyggingsalternativene.

FASE 4 Silingsprosess: Anbefaling av alternativer som videreføres i planfasen.

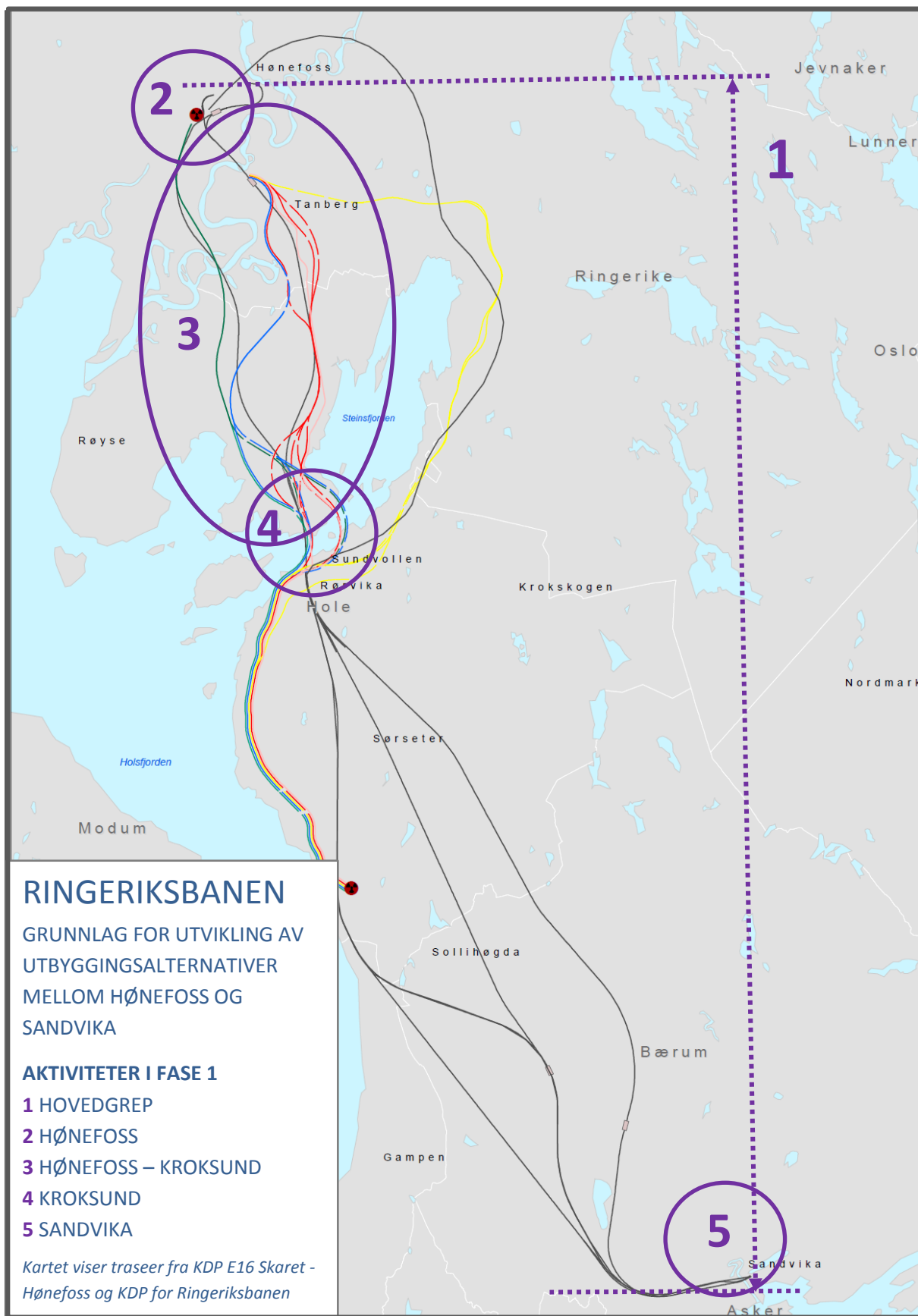
2.2. **FASE 1: Hovedgrep og “byggeklosser”**

I første fase av arbeidet utvikles hovedgrepet for alle alternativene basert på tilnæringsmåten som er brukt i Intercity- prosjektet. Hovedgrepet omfatter togtilbud, stoppmønster og krav til infrastruktur.

Samtidig med utvikling av hovedgrep undersøkes handlingsrommet for kritiske punkt/deler av traseen. Valg av disse er gjort på bakgrunn av:

- Kritiske punkt er beskrevet i foreliggende plan- og utredningsdokumenter.
- Innledende erfaringsoverføring med ansvarlige for tidligere plan- og utredningsarbeider, felles gjennomgang med vurdering av kritiske punkt/deler av strekningen.
- Behovet for å se vei og bane i sammenheng i sårbare områder, og områder der felles trase skal vurderes.

Samlet gav dette behov for tidlig å få på plass mulige løsninger for de to stasjonsområdene, kryssing av Kroksund, og for strekningen Hønefoss – Kroksund.



Aktivitet 1. Hovedgrep

For å fastlegge hovedgrepet overføres IC-prosjektets tilnæringsmåte til fastlegging av konsept for togtilbud og infrastruktur. Tilsvarende vil alternativet bestå av løsninger som er valgt gjennom teknisk designbasis.

Hovedgrep: Ringeriksbanen			
Inndeling basert på foreløpig struktur for Konseptdokumentet for Intercity			Teknisk designbasis:
Tilbudskonsept	Infrastrukturmodell	Vedlikeholdsstrategi	Omfatter:
PERSONTRAFIKK: Frekvens Stoppmønster Reisetid GODSTRANSPORT: Avklaring av om det skal være godstransport på RRB	Linje Andre jernbane-funksjoner: <ul style="list-style-type: none">• Stasjoner• Serviceanlegg	Gjøres som en egen RAMS-vurdering parallelt med den samfunnsøkonomiske analysen.	Linjen Konstruksjoner Stoppesteder Energiforsyning Teknisk trafikkstyring og IKT infrastruktur

Aktivitet 2. Hønefoss Stasjon

Dagens stasjon har utfordrende sporgeometri og dårlig kapasitet. Det skal vurderes ulike løsninger for dagens stasjonsområde som gir bedre sporgeometri og økt kapasitet. I tillegg til å vurdere sporgeometri og mulige kapasitetssterke løsninger på dagens stasjon skal også alternative lokalisering til dagens Hønefoss stasjon vurderes. Her er Tolpinrud tidligere lansert som mulig plassering. Det skal gjøres en vurdering av utviklingspotensialet ved eksisterende og ny(e) stasjonslokalisering (er).

Aktivitet 3. Strekningen Hønefoss – Kroksund

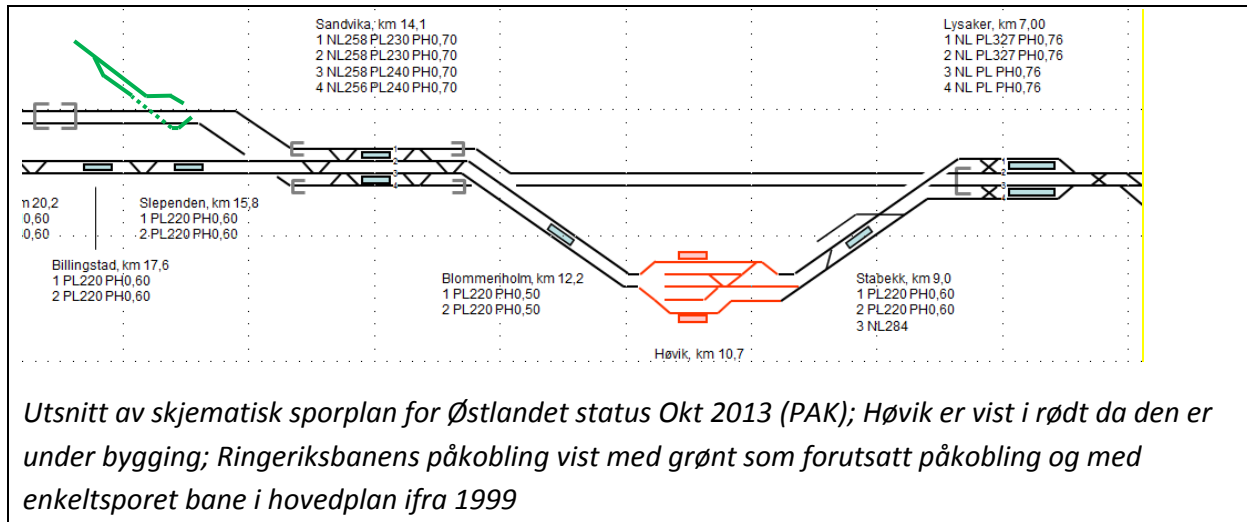
På denne strekningen er det spesielt høye kultur- og naturverdier og viktige landbruksområder. Det er tidligere gjort grundige utredninger av verdier i området. De siste utredningene som er gjort som underlag for KDP for E16 er tilgjengelige for dette arbeidet. Det skal gjøres en geografisk vurdering: Hva tåles av inngrep? Hva er sentrale områder som traseen må ta hensyn til? Det skal også gjøres en vurdering av hvilke tekniske løsninger som kan tenkes som del av en "avbøttingsstrategi"; som viadukt, tunnel, nedgraving og voller.

Aktivitet 4. Kryssing av Kroksund

For bruløsningen må mulighetsrommet undersøkes. Aktuelle krysningspunkt må vurderes. Bindinger/begrensninger må defineres som krav til geometri, bredde, ulike aktuelle bruløsninger, og mulighet for ulik design av brutyper. Det skal gjøres en vurdering av hva som er aktuelle fellesløsninger for bane- og vegbru.

Aktivitet 5. Sandvika stasjon

Mulige løsninger for påkobling til Sandvika stasjon skal vurderes og vises. Det skal også vurderes løsninger med påkobling like før og like etter dagens stasjon. Tidligere er det vist/prosjekttert avgreining på Jong. Dette arbeidet må gjennomgås, vurderes og oppdateres i forhold til dobbeltspor, ny hastighet og andre relevante endringer for løsningen fra 99.



Det er gjort en overordnet kapasitetsfaglig vurdering av innføring av Ringeriksbanen ved Sandvika stasjon. De kapasitetsmessige vurderingene videreføres i utredningsfasen.

2.3. FASE 2: Helhetlige alternativer og grensesnitt til E16

På bakgrunn av resultatene fra fase 1 settes elementene sammen til helhetlige utbyggingsalternativ. Alternativene utvikles med en nøyaktighet som gir et godt grunnlag for kostnadsberegning (+/-40%).

Referansesituasjonen: 0-alternativet

Infrastrukturtiltak:

Bane: Tiltak som i Handlingsprogram for 2014-23, 1.ste periode

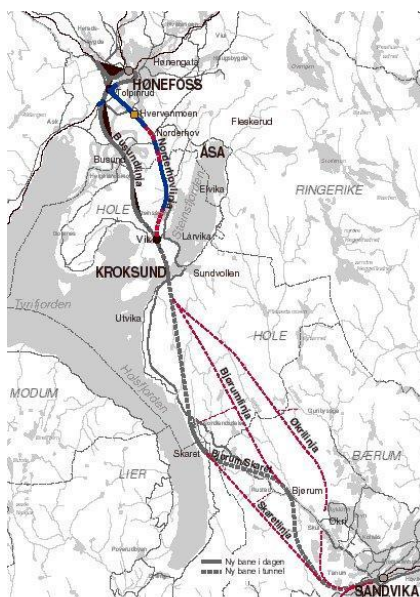
Vei: Tiltak som i Handlingsprogram for 2014-23, 1.ste periode

Togtilbud:

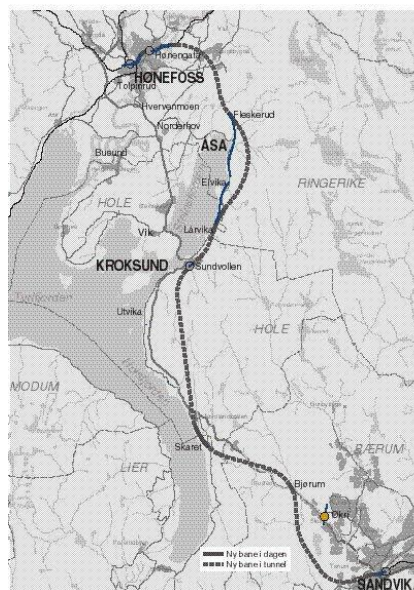
Endring fra Ruteplan 2012 til Ruteplan 2015 (ingen endring av regiontogtilbudet som følger dagens trase fra Hønefoss via Drammen til Oslo)

Alternativene fra KDP og KVU over Åsa og Kroksund

Alternativene er enkeltsporet med kryssingspor hvert 6-8 km. Hastighet 200 km/h
Det vil bli vurdert hva som må til for å løfte traseløsningene til IC-standard. Dette arbeidet gjøres for å ha et grunnlag for å vurdere kostnader, og for å kunne vurdere kapasitetsmessige bindinger og konsekvenser for resten av jernbanenettet.



Strekningen fra KDP Sandvika-Kroksund-Hønefoss på 41,2 km med en tunnelandel på 62 %



Totalt er traseen for hele strekningen Sandvika-Åsa-Hønefoss på 46,6 km, med en tunnelandel på 81 %.

Nye utbyggingsalternativer før oppstart av plan etter PBL

De nye utviklingsalternativene følger rammene gitt i oppdragsbrevet fra SD og mandatet for koordinering mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket:

- Linje mellom Hønefoss og Sandvika med togtilbud og standard med samme konseptuelle kjennetegn som resten av IC-strekningene
- Det legges til grunn at det vil bli bygget både ny veg og ny bane i transportkorridoren. Det skal avklares hvilke parseller som er aktuelle for felles trase veg/bane. Det etableres et felles prosjekt med SVV for å avklare korridorer for veg og bane, og finne felles korridorer med utvikling av felles tekniske løsninger og integrerte tverrprofil.

2.4. FASE 3: Samfunnsøkonomiske beregninger

Kostnadsvurdering

Det vil bli gjennomført en egen prosess for å etablere kostnadsoverslag for alternativene.

Kostnadsoverslagene fra KVVU for IC- strekningene har et samlet usikkerhetsnivå på 40pst, og fordelingen av usikkerhet per planparsell varierer. Disse kostnadsoverslagene er basert på rasjonell, ikke etappevis, utbygging. Kostnadene for de ulike utbyggingsalternativene for Ringeriksbanen vil ha et tilsvarende nøyaktighetsnivå som resten av IC: +/- 40 pst.

Markedspotensial - Trafikkberegning

Det må gjøres egne vurderinger av reisemarkedets respons på Ringeriksbanen. Markedet vil være sammensatt av flere typer reiser; arbeidsreiser, fritidsreiser, turistreiser, korte reiser og lange reiser. For denne aktiviteten vil det være god kontakt med arbeidet som gjøres i forbindelse med KVVU for Oslo-Ås, og arbeidet med R 2027.

Virkingen for persontrafikken er en viktig del av en samfunnsøkonomisk lønnsomhetsberegning. For å få fram virkning for persontrafikken må det her gjøres beregning av effekt for både korte og lange reiser. Det må derfor kjøres både RTM og NTM for å få et dekkende grunnlag for den samfunnsøkonomiske analysen. Tidligere har det vært gjort trafikkmodellering for strekningen i ulike sammenhenger. Tidligere modellkjøringer og bruk av elastisitetsmodeller vil gi et godt utgangspunkt for nye beregninger.

Samfunnsøkonomisk analyse

Den samfunnsøkonomiske analysen gjennomføres i tråd med jernbaneløsningsveileder JD 205. Analysen sammenfattes på en form som gir et oversiktlig bilde av de samlede effektene av utbyggingsalternativene.

Som del av denne analysen gjøres en overordnet vurdering av om tidsmessig sammenfall av vei/banautbygging kan lede til gevinster i planleggings og utbyggingsfasen. (jf Fellesprosjektet E6/Dovrebanen)

2.5. FASE 4: Siling og anbefalinger

I fase 4 sammenstilles de vurderte alternativene, og det gjøres en oppsummerende vurdering. Uaktuelle alternativ siles vekk. Dersom det er grunnlag for det, rangeres alternativene. Etter at fase 4 er gjennomført vil det være naturlig å anbefale videre planprosess.

3. Planprosess

I oppdragsbrevet fra SD fremgår det at Ringeriksbanen skal planlegges slik at den kan startes opp så tidlig som mulig i siste seksårsperiode. Dette krever en planprosess som sikrer en stram fremdrift i planleggingen av prosjektet. Valg av planprosess er strukturerende for å kunne løse konfliktene som allerede er avdekket i tilknytning til planområdet på en effektiv måte. Som del av utredningsfasen skal bruk av statlig plan i planleggingen av Ringeriksbanen vurderes.

Som innledning til arbeidet som skal gjøres i utredningsfasen har vi under oppsummert hvordan de ulike planprosessene vil virke for Ringeriksbanen. Oppsummeringen er basert på tidligere leverte anbefalinger om planfremdrift for Ringeriksbanen, og rapporten om hvordan arealplansystemet kan brukes i planleggingen av IC-strekningene, utarbeidet i forbindelse med gjennomføringsplanen for IC-strekningene.

3.1. Handlingsrommet: Lovverkets virkemidler

Kommunedelplan med konsekvensutredning er det normale plannivået for valg mellom alternativer for samferdselsprosjekter, og danner vanligvis grunnlaget for den etterfølgende og mer detaljerte planutformingen som skjer gjennom en reguleringsplan (som igjen danner grunnlag for kostnadsberegning, grunnnervv mm.). I noen tilfeller, spesielt i byområder, kan det også være aktuelt at en kommunedelplan følges av to reguleringsprosesser, først en overordnet områderegulering, og så en detaljregulering.

Lowverket åpner imidlertid for at man gjennom planprogram, og evt. konsekvensutredning, kan fastsette alternativ for kommende regulering (§ 14 i forskrift om konsekvensutredninger). Dette gir mulighet for å gå direkte på reguleringsplan, og dermed spare tid ved å ikke gå veien om kommunedelplan. Dette er en løsning som tidligere har vært brukt i planleggingen av Follobanen.

Pbl §6-4 åpner også for at departementet i visse tilfeller kan henstille kommunen til å utarbeide arealplaner, eller selv gjøre det. Konfliktnivået på Ringerike har gjort at statlig plan har vært løftet fram som en mulig planform.

3.2. Alternative planløp

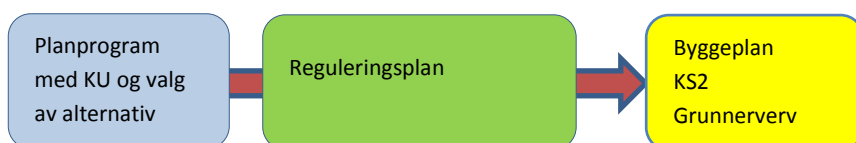
1) Planprogram → Kommunedelplan med KU → Reguleringsplan → Byggeplan



Dette er det vanligste løpet for planlegging av samferdselsprosjekter. Konsekvensutredningen gjøres i forbindelse med kommunedelplanen, som også gir beslutningsgrunnlag for anbefaling av

trase. Sammenliknet med å gå rett fra planprogram til reguleringsplan, er det i en kommunedelplanprosess ikke krav om å varsle berørte grunneiere direkte. Dermed kan valg av alternativ gjøres på et overordnet nivå, uten direkte involvering av grunneierne og den detaljeringsgraden som en medvirkningsprosess på reguleringsnivå normalt krever. Kommunedelplannivået bør som hovedregel bare unnlates dersom det er gjort overordnede avklaringer som gjør det unødvendig å vurdere ulike utbyggingsalternativ (mot varianter av løsninger innenfor ett utbyggingsalternativ). Ulempen med dette planløpet sammenliknet med alternativ 2 er at det er tidkrevende å gjennomføre formelle høringsrunder av både kommunedelplan og reguleringsplan. Erfaringsmessig tar denne prosessen 6-8 år, selv om det finnes eksempler på at en slik prosess kan ta kortere tid.

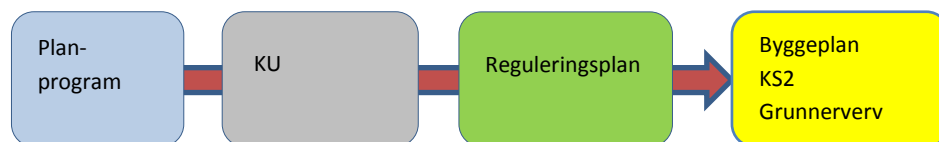
2) Planprogram med siling → Regulering av anbefalt alternativ → Byggeplan



I dette alternativet utredes aktuelle alternativ i planprogramfasen til et nivå der det er tilstrekkelig grunnlag til å gjennomføre en siling, og anbefale et alternativ, jfr. §14 i forskrift om konsekvensutredninger. I praksis betyr dette at man legger konsekvensutredningen inn i planprogrammet, og at planprogrammet vedtas med valgt alternativ på bakgrunn av dette. Anbefalt alternativ reguleres som neste fase etter at selve anbefalingen er hørt og godkjent gjennom planprogramfasen.

Dette gir en krevende og omfattende høringsprosess, og det vil allerede ved høring av planprogrammet være krav om å varsle alle berørte grunneiere og rettighetshavere for alle de alternative traseene. Med et stort planområde og flere alternativer vil et urimelig stort antall parter bli involvert fra starten av. Man kan også risikere at så mye av det brede beslutningsgrunnlaget etterspørres, at det like vel blir nødvendig med en KDP.

Det som kan bidra til at en slik løsning fungerer her er at så mye av kartleggingsarbeidet allerede er gjort og at konfliktnivået dermed er kjent. En variant av denne løsningen er å gå via KU til regulering av anbefalt alternativ.



Med hjemmel i KU-forskriftens § 18 kan departementet ta på seg rollen som planmyndighet for valg av trase basert på en konsekvensutredning. Dette er bl.a. gjort for dobbeltsporet Oslo-Ski. Dette innebærer ikke en statlig plan, kun at staten tar ansvar for valg av trase basert på et relevant beslutningsgrunnlag. For traseer som krysser både kommunegrensene og fylkesgrensene, vil en overordnet planmyndighet for valg av trase over lengre strekninger sikre en sammenhengende og koordinert behandling. Fordelen med denne varianten er at beslutningsgrunnlaget ved siling vil være bedre etter en høring av planprogrammet. Arealer til anbefalt trase blir også her først regulert/avsatt i reguleringsplanfasen. Dette alternativet

vurderes imidlertid i utgangspunktet ikke som mer tidsbesparende enn alternativ 1, da en KU uansett må behandles etter samme høringsprosess som en KDP.

Bruk av statlig plan

Etter pbl 6-4 kan departementet, når gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det nødvendig, eller når samfunnsmessige hensyn tilsier det, henstille til kommunen å utarbeide arealplan, eller selv gjøre det. Ved bruk av statlig plan tar departementet kommunens rolle som planmyndighet. Ellers gjelder de samme kravene til planprosess, høring og medvirkning for statlige planer som for kommunale planer. Forskjellen er at det ikke er adgang til innsigelse til et vedtak av statlig plan. Bruk av den statlige planmyndigheten kan innebære at:

- Staten overtar planansvar og myndighet for hele planprosessen helt fra starten (fra utarbeidelse av planprogram).
- Staten fastsetter planprogrammet (og eventuelt godkjenner konsekvensutredningen), men forutsetter at resten av planleggingen og vedtakene gjøres lokalt.
- Planleggingen starter som ordinær kommunal plan – eventuelt etter plan- og bygningsloven § 3–7 tredje ledd, som gir myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg mulighet til å utarbeide og fremme forslag til arealplan. Staten går inn dersom planleggingen stopper opp på grunn av uenighet mellom stat og kommune.

Erfaringer med de få statlige reguleringsplaner som er gjennomført, gir ingen indikasjoner på at dette vil gi raskere og mer forutsigbare planprosesser. For å få til en statlig planprosess med forutsigbar framdrift understrekes viktigheten av å sikre tilstrekkelig kapasitet til å gjøre saksbehandlingen hos departementet.

Erfaring fra tidligere planprosesser for Ringeriksbanen, og mer nylig fra kommunedelplanprosessen for E16 Skaret – Hønefoss tilsier at statlig plan er et aktuelt alternativ for planleggingen av Ringeriksbanen. Prosjektet kommer i konflikt med flere viktige samfunnsinteresser både i Ringerike og Hole kommune, og dette vil gjøre det vanskelig for kommunene å kunne utøve sin rolle som planmyndighet. I forbindelse med behandling av kommunedelplan for E16 Skaret – Hønefoss har planmyndighetene valgt å sende kommunedelplanen videre til fylkesmannen uten vedtak. Fylkesmannen har sendt saken videre til Miljøverndepartementet uten mekling, og anbefalt at det utarbeides og vedtas statlig reguleringsplan.

I det kommende utredningsarbeidet vil Jernbaneverket kartlegge, utvikle og anbefale utbyggingsalternativer for prosjektet. Vurdering av planform vil inngå som en viktig del av dette arbeidet, og arbeidet med å anbefale planform, planprosess og organisering av prosessen vil starte opp tidlig. Det første grepet som Jernbaneverket anbefaler er opprettelsen av en konfliktløsningsgruppe.

3.3. Konfliktløsningsgruppe som del av plan- og utredningsprosessen

Formål med en konfliktløsningsgruppe

Gjennom forutgående planarbeider både for Ringeriksbanen og E16 er konfliktnivået i området klarlagt. Bygging av samferdselsanlegg i dette området har et betydelig konfliktnivå med andre samfunnsinteresser. For å få til en effektiv planprosess med forutsigbar fremdrift er det avgjørende at mål- og interessekonflikter håndteres tidlig i planarbeidet.

Konfliktløsningsgruppen gir en arena for gjennomgang av konflikter, vurdering av mulige løsninger og optimalisering av infrastrukturløsningen før planforslaget foreligger.

Initiativet og mandatet for gruppen tas i samråd med departementet. Konfliktløsningsgruppen bør etableres tidlig i utredningsfasen, etter at fase 1 er gjennomført. Gruppen vil være en viktig bidragsyter i fase 2 der Jernbaneløsningsgruppen og Statens Vegvesen samarbeider om å finne løsninger som er gjennomførbare. Gruppens plassering er vist på organisasjonskartet for prosjektet.

Mandat for konfliktløsningsgruppen

En konfliktløsningsgruppe er ikke hjemlet i Pbl eller gjeldende regelverk. Gruppen er tenkt som en integrert del av selve prosjektet, tilsvarende prosjektråd og ulike arbeidsgrupper på saksbehandler/planleggernivå.

For at en slik gruppe skal fungere etter sin hensikt, må den få et mandat og en instruks fra de aktuelle departementene som gir klare føringer for gruppens oppgave, som er å bidra til å finne hensiktsmessige og optimaliserte løsninger på de ulike utfordringene i en tidlig fase i planprosessen under den forutsetning at banen skal bygges.

Deltakelse og videre organisering

Deltakelse, hvilke fullmakter de ulike deltakerne i gruppen må ha, og hvem som skal lede gruppens arbeid må utvikles videre i første del av utredningsarbeidet. Det er naturlig å vurdere om fylkesmannen bør ha en sentral rolle i gruppen. Etatene vil ta initiativ til å starte arbeidet med disse avklaringene.

Sakene til konfliktløsningsgruppen forberedes av Jernbaneløsningsgruppen, Statens vegvesen berørte kommuner og evt. fylkeskommunen.

4. OPS- løsninger

Ringeriksbanen er omtalt i “Hovudutfordringar for norsk jernbane” (SD november 2011) som en jernbanestrekning som peker seg ut som prosjekt der man kan anvende alternative utbyggings- og finansieringsordninger. I oppdragsbrevet ber SD gi en vurdering av om Ringeriksbanen kan være en aktuell strekning for ulike OPS – løsninger. Som grunnlag for vurderingen vil JBV gjøre en studie av ulike utbyggings- og finansieringsordninger. Denne delen av utredningen vil skje i tett kontakt med SD. Første milepæl er i overgangen april/mai. Da leveres forslag til hvilke case som kan inngå i studien, og hvilke parameter som skal vurderes.

5. Kobling mot andre oppgaver i Jernbaneverket

5.1. IC

Jernbaneverket legger til grunn at Ringeriksbanen skal regnes som en av Intercity-strekningene i det videre arbeid med utbyggingsstrategi for IC-strekningene (jf departementets oppdragsbrev av 28.juni 2013 og presiseringer i brev av 20.12 2013)

Utbyggingsstrategi for IC er levert som foreløpig dokument i påvente av behandling av innkomne merknader til handlingsprogrammet. Det leveres en ny versjon av utbyggingsstrategien som også omhandler Ringeriksbanen. Omtalen av Ringeriksbanen i utbyggingsstrategien bygger på eksisterende kunnskap og på arbeidsopplegget som er gitt gjennom denne prosjektplanen.

5.2. KVV OSLO-NAVET

Samferdselsdepartementet, i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, har i mandاتبrev datert 14.8.2013 gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i fellesskap i oppdrag å lage en konseptvalgutredning (KVV) for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Jernbaneverket skal koordinere utredningsarbeidet.

Hovedoppgaven er i mandاتبrevet beskrevet slik: *“KVV-en må belyse om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at det overordnede politiske målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange kan innfris.”*

I oppdragsbrevet for Ringeriksbanen pekes det på at det i markeds- og frekvensvurderingene for KVV for Oslo-navet også er naturlig å inkludere Ringeriksbanen, og at det derfor er viktig at man i utredningen for Ringeriksbanen har tett kontakt med utredningsmiljøet som arbeider med KVV for Oslo-navet og at relevant faktagrunnlag deles i de to planprosessene.

Det legges opp til at mye av analysearbeidet i KVV for Oslo-navet utføres i 2014, og det vil derfor være naturlige grenseflater mellom de to prosjektene. Det legges opp til god informasjonsflyt mellom prosjektene både når det gjelder analysemetodikk og faktagrunnlag.

5.3. Rutemodell 2027

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket om å arbeide videre med hvordan samspillet mellom ruteplanlegging, infrastruktur og trafikkavvikling kan optimaliseres. Arbeidet skjer i prosjektet "Rutemodell 2027".

En rutemodell er et egnet planleggingsverktøy på mellomlang sikt for å kunne se ønsket togtilbud og nødvendig infrastrukturutvikling i sammenheng. Prosjektet skal utarbeide en rutemodell for det siste året av virkeperioden for Nasjonal Transportplan 2018-2027. Det utarbeides en rutemodell for 2027 som kan innføres i desember 2026. Prosjektet legger samfunnsøkonomiske analyser til grunn for prioritering mellom ulike tilbudsforbedringer og de tilhørende investeringer i infrastrukturen.

6. Kobling mot oppgaver utenfor JBV

6.1. Infrastruktur: Statens vegvesen og E16

Mål for utviklingen av transporttilbudet i korridoren må styre samarbeidsformen. Felles løsninger krever en felles arbeidsprosess. Statens vegvesen deltar i Jernbaneverkets prosjektorganisasjon, og vil delta aktivt i alternativutformingen.

Samarbeid/felles trase på deler av strekningen kan:

- gi løsninger som reduserer inngrepet i sårbare områder
- gi synergier ved en felles utbyggingsprosess; både praktiske og økonomiske

Samarbeid/felles trase på deler av strekningen vil:

- kreve at deler av E16 Hønefoss -Skaret planlegges på nytt tilpasset jernbaneinfrastrukturen. Som grunnlag må det gjøres en felles alternativutredning som del av planprogrammet.

6.2. Knutepunkt, by- og stedsutvikling: Kommuner og fylkeskommuner

Jernbaneverket har utarbeidet en planveileder for byområder og knutepunkter. I denne er det lagt til grunn at et knutepunkt med en IC-stasjon er et attraktivt målpunkt i byen, kjennetegnet av høy arealutnyttelse, stor andel besøksintensive virksomheter, god framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk og enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler.

Arealutvikling i tilknytning til eksisterende og nye stasjonsområder, og utvikling av tilgjengelige, effektive knutepunkt er del av kommunale og fylkeskommunale planer og strategier for arealbruk knutepunktutvikling og kollektivsystem. Som del av arbeidet med markedsgrunnlag for banen vil dagens arealbruk bli gjennomgått sammen med planer og strategier for utvikling.

Det blir også viktig å ha god dialog med KVVU-arbeidet for Hønefoss

7. Framdrift og milepæler

		J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
RINGERIKSBA- NEN	Overordnet prosjektplan	■						■					
	Oppstart, oppbemanning		■					■					
	Hovedgrep og byggeklosser			■	■	■		■					
	Alternativutvikling					■	■	■	■				
	Samarbeid med SVV				■	■	■	■	■				
	Kostnadsvurdering						■	■	■	■	■		
	Trafikkmodellering						■	■	■	■	■		
	Samfunnsøkonomisk analyse							■	■	■	■	■	
	Prosess og planform			■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Vurdering av OPS			■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Siling, rangering, anbefaling							■	■	■	■	■	
	Sammenstilling, rapportering										■	■	
	Behandling SD,											■	■
	Oppstart off. planprosess												■
IC	Utbyggingsstrategi, inkl RRB							■					
	Konseptdokument							■					
	Teknisk designbasis							■					
KVU-O	Transportanalyser							■					
	Spesialanalyser og kostnadsberegninger							■					
	Behov, mål, krav, konsepter							■					
E16	Innsigelsesbefaring, MD		x					■					
	Delt. Fase 2							■					
	MILEPÆLER					▼	▼			▼	▼	▼	
						M1	M2			M3	M4	M5	

Startdato: 1. februar 2014

Sluttdato: 31. oktober 2014

Jernbaneverket har fått på plass kjernegruppen som skal arbeide med utredningsoppdraget. Kjernegruppen omfatter både Statens vegvesens og Jernbaneverkets ressurser. Samarbeidsprosessen med berørte kommuner og fylkeskommuner er startet opp, og det er etablert kontaktpunkt med KVU for Oslovet og KVU for Hønefoss.

Milepæler:

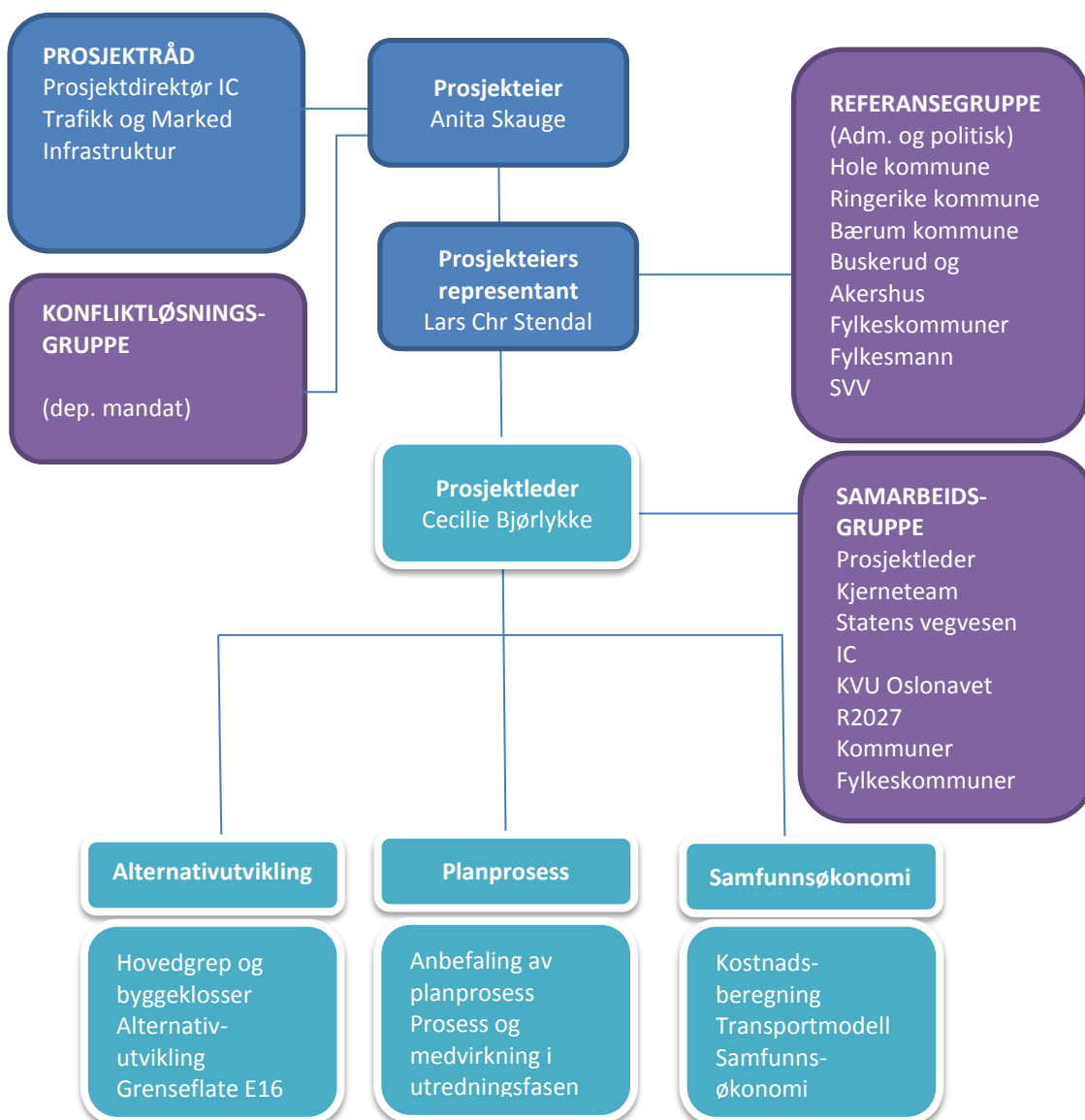
M1: Hovedgrep og byggeklosser; aktuelle løsninger på kritiske punkt: **april/mai**

De prinsipielle avklaringene for alle utbyggingsalternativene; Stoppmønster, tilbudsstruktur og infrastruktur og handlingsrommet/mulighetsrommet for de ulike "byggeklossene" vil være klare i overgangen april/mai. Løsningene kvalitetssikres mot JBV's parallelle prosesser.

Sammen med hovedgrep for utbyggingsalternativene og aktuelle løsninger på kritiske punkt, leveres forslag til case og opplegg for hvordan studien av ulike OPS modeller kan gjøres.

- M2:** Aktuelle utbyggingsalternativer/samordning med Statens vegvesen: **15. juni**
I fase 2 skal det avklares om og hvor det etter en faglig vurdering bør planlegges med felles korridor for veg og jernbane. Felles avklaringsarbeid skal være ferdig til 15. juni 2014, resultatene leveres SD. I tillegg til leveransen av utbyggingsalternativer skal det gjøres en overordnet vurdering av om tidsmessig sammenfall av vei/baneutbygging kan lede til gevinster i planleggings og utbyggingsfasen. Etter denne milepælen utvikles utbyggingsalternativene videre til et detaljeringsnivå som er egnet for kostnadsberegning.
- M3:** Resultater fra samfunnsøkonomiske analyser: **sept/okt.**
Resultater fra de samfunnsøkonomiske analysene foreligger i siste del av september. Resultatene gir grunnlag for siling, anbefaling av videre planprosess og vurdering av ulike modeller for OPS
- M4:** Rapportering fra utredningsfasen: **31. oktober**
Rapport fra utredningsfasen foreligger 31. oktober
- M5:** Beslutningspunkt
Neste trinn i planprosessen besluttes: Oppstart av offentlig planprosess.

8. Organisering av arbeidet



Møtefrekvens:

- **Prosjektråd:** Ved alle milepæler.
- **Konfliktløsningsgruppe:** Møter ved behov når utbyggingsalternativene er presise nok, og samarbeidsfasen med Statens vegvesen er i gang.
- **Referansegruppe:** Ett fellesmøte ved oppstart av utredningen, ett møte underveis.
- **Samarbeidsgruppe:** Møter hver 2-3 uke.

9. Samhandling mellom JBV og SVV

