

Notat: **RINGERIKSBANEN OG E16 SKARET – HØNEFOSS**
Muligheter for felles korridor for jernbane og veg

Fra:	Jernbaneverket og Statens vegvesen
Til:	Samferdselsdepartementet
Dato:	13. juni 2014

1. Forord

Samferdselsdepartementet har i “Mandat for koordinering mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket” av 27. januar 2014 gitt føringer for å avklare viktige grenseflater mellom prosjektene Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss. Et hovedformål er å avklare om og evt. hvor det etter en faglig vurdering bør planlegges med felles korridor for veg og jernbane.

Fagnotatet fra etatene bygger på grunnlaget Statens vegvesen har etablert gjennom sin kommunedelplanprosess for E16 Skaret – Hønefoss, og det arbeidet Jernbaneverket har gjort så langt som del av “Utredning for Ringeriksbanen”. Utredningsprosjektet for Ringeriksbanen gjøres i tråd med Samferdselsdepartementet sin bestilling fra 20. desember 2013, og utredningsarbeidet pågår parallelt med at dette fagnotatet leveres. Dette innebærer at mange av vurderingene som her er gjort på et grovt nivå, vil kunne gjøres mer presise ved utgangen av utredningsfasen, 31. oktober.

Utredning av Ringeriksbanen som vil pågå fram til 31. oktober vil gi et mer helhetlig grep om hva som vil være innholdet i ulike utbyggingsalternativer, hvilke markeder ulike alternativer vil treffe, og hvilken nytte de ulike løsningene vil gi. Videre detaljering og utarbeiding av helhetlige alternativ vil også gi grunnlag for utarbeiding av felles kostnadsanslag.

Arbeidet med fagnotatet er gjort av Statens vegvesen og Jernbaneverket i felleskap. Det er full enighet om de anbefalingene som er gitt i notatet.



Innhold

1. Forord	1
2. Samferdselsdepartementets bestilling.....	3
3. Oversikt over planområdet	4
4. Planprosess og tidsbruk.....	6
4.1. Planprosessen for E16 Skaret – Hønefoss til nå	6
4.2. Forutsetninger for videre prosess	7
4.3. Mulige prosesser ved veg og bane i separate traseer.....	8
4.4. Mulige prosesser ved felles korridor for veg og bane	10
4.5. Potensial for å korte ned planleggingstiden.....	12
4.6. Oppsummering.....	18
5. Aktuelle løsninger for jernbane og veg	19
5.1 Dimensjoneringsgrunnlag.....	19
5.2 Alternativer om Åsa.....	21
5.3 Kryssing av Kroksund	22
5.4 Kroksund – Hønefoss (Ve)	24
5.5 Innføring til Hønefoss, ulike stasjonsløsninger.....	28
6. Kan felles korridor gi gevinster i planleggings- og utbyggingsfasen?.....	31
6.1 Erfaringer fra andre prosjekter.....	31
6.2 Relevans for E16-Ringeriksbanen	32
6.3 Oppsummering.....	33
7. Miljøkonsekvenser	34
7.1 Generelle vurderinger	34
7.2 Vurdering for ulike tema	36
7.3 Kompenserende tiltak	38
8. Regionale virkninger/stedsutvikling	40
8.1 Ønske om og potensial for vekst i Ringeriksregionen	40
8.2 Byutvikling og utvikling av knutepunkt	40
8.3 Innføring til Hønefoss/stasjoner i Hønefoss.....	41
9. Anbefaling.....	42



2. Samferdselsdepartementets bestilling

Samferdselsdepartementet har i «Mandat for koordinering mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket» av 27.januar 2014 gitt føringer for å avklare viktige grenseflater mellom prosjektene Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss.

Et hovedformål er å avklare om og evt. hvor det etter en faglig vurdering bør planlegges med felles korridor for veg og jernbane.

Samferdselsdepartementet har gitt følgende føringer:

- Avklaringsarbeidet må gjøre det mulig å følge føringen om sammenhengende utbygging av E16 som er gitt i innstillingen til NTP 2014 – 2023. Dette innebærer at planleggingen av E16 Skaret – Hønefoss må legges opp slik at det er mulighet for anleggsstart når parsellen E16 Bjørnum – Skaret nærmer seg ferdigstillelse.
- NTP og innstillingen til denne legger også føringer for at Ringeriksbanen skal planlegges for tidligst mulig byggestart i siste seksårsperiode (2018 – 2023).
- For Ringeriksbanen skal strekningen også utredes med dobbeltspor og hastighet på inntil 250 km/t.
- Dersom det er en aktuell problemstilling, er det viktig at etatene vurderer trasévalg for veg som i minst mulig grad gir uheldige føringer for valg av jernbanetrasé.
- Det bør i lys av føringer gitt i NTP mv. legges til grunn at det vil bli bygget både ny veg og ny jernbane i transportkorridoren. Derfor er det viktig at etatene vurderer de samlede konsekvensene, deriblant utbyggingskostnadene, for veg og jernbane.
- Veg og bane skal gjennom et område hvor det må tas hensyn til jordvern, et rikt naturmiljø, fortidsminner mv. Etatene bes om å vurdere om disse hensynene og evt. andre relevante forhold, samt behovet for en samlet kostnadsoptimalisering av statens investeringer, bør lede til felles trasé på deler av strekningen og hvor det bør lede til separate traseer.
- I lys av at det kan være en mulighet for at anleggsarbeidene på veg og bane på deler av strekningen kan samordnes i tid, ber Samferdselsdepartementet om en overordnet vurdering av om det kan lede til gevinster i planleggings- og utbyggingsfasen, jf. Fellesprosjektet E6/Dovrebanen.
- I den grad det på tidspunkt for leveransen til Samferdselsdepartementet fortsatt skulle være uenighet om forhold knyttet til etatenes tilråding av trasé, eller det viser seg at det for enkelte deler av strekningen ikke er mulig å konkludere før det er gjort et mer omfattende/grundig arbeid, ber departementet om at dette fremgår og om at etatene kommer med en anbefaling til hvordan disse eventuelle utestående forholdene kan håndteres gitt forutsetningen om sammenhengende utbygging av E16.
- Frist 15. juni 2014.

3. Oversikt over planområdet



Figur 1: Oversiktskart over strekningen Sandvika – Hønefoss. Ringeriksbanen går fra Sandvika til Hønefoss. Utbyggingen av E16 er delt inn i flere delprosjekter: Sandvika – Wøyen, Wøyen – Bjørum (åpnet i 2009), Bjørum – Skaret og Skaret – Hønefoss.

Kartet nedenfor viser det samme området. Tidligere utredede løsninger for Ringeriksbanen vises med rødt. Forslagene til kommunedelplan for E16 Skaret – Hønefoss som var på høring/offentlig ettersyn i 2013 er vist med grønt og blått.



Figur 2: Tidligere utredede traseer for Ringeriksbanen (røde linjer) og forslagene til kommunedelplan for E16 Skaret – Hønefoss (grønne og blå linjer)

4. Planprosess og tidsbruk

I dette kapitlet gjennomgås mulige planprosesser for det videre arbeidet og tidsbruken knyttet til disse. Først gis en kort oversikt over planprosessen for E16 Skaret – Hønefoss til nå som et utgangspunkt for den videre vurderingen av tidsbruk. Deretter presenteres noen forutsetninger for den videre prosessen. Delkapitlet «Mulige prosesser ved veg og bane i separate traseer» beskriver ordinære planprosesser for separate prosjekter. Neste delkapittel, «Mulige prosesser ved felles korridor for veg og bane», beskriver to scenarier for ordinære planprosesser ved et fellesprosjekt. Delkapitlet «Potensial for å korte ned planleggingstiden» drøfter ulike tilnærminger for å få til hurtigere planlegging enn i de ordinære prosessene. Til slutt i kapitlet gis det en oppsummering.

4.1. Planprosessen for E16 Skaret – Hønefoss til nå

Som et utgangspunkt for å vurdere tidsbruk viser tabellen under en oversikt over planprosessen for kommunedelplanfasen for E16 Skaret – Hønefoss til nå.

Tabell 1: Planprosess E16 Skaret - Hønefoss til nå

Tidspunkt	Tidsbruk	Aktivitet
Tidlig 2007 – tidlig 2008	1 år	Oppstart, kunnskapsinnsamling, alternativsøk m.m.
Tidlig 2008 – årsskiftet 2009/2010	2 år	Stopp i prosjektet (ikke prioritert i transportetatens forslag til NTP, manglende planmidler)
Årsskiftet 2009/2010 – mai 2010	0,5 år	Utarbeide planprogram
Mai 2010 – april 2011	1 år	Politisk førstegangsbehandling, høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk annengangsbehandling/fastsettelse av planprogram
April 2011 – desember 2012	1,5 år	Utarbeide konsekvensutredning og forslag til kommunedelplan (hadde «tjuvstartet» mens planprogrammet var til behandling)
Desember 2012 – november 2013	1 år	Politisk førstegangsbehandling, høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk annengangsbehandling av forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning
Desember 2013 - pågår	?	Forberedelse til innsigelsesbehandling/innsigelsesbehandling

Vi ser at av de 7,5 årene som til nå har gått siden arbeidet med kommunedelplan startet opp, har 3 år gått med til utredning og planlegging, 2 år gått med til høring/offentlig ettersyn og politisk behandling, 2 år til en stopp i arbeidet og foreløpig et halvt år til forberedelser til innsigelsesbehandling.



4.2. Forutsetninger for videre prosess

Samferdselsdepartementets bestilling

Samferdselsdepartementet forutsetter at planleggingen av E16 Skaret – Hønefoss legges opp slik at det er mulig å begynne å bygge dette prosjektet når E16 Bjørnum – Skaret nærmer seg ferdigstilling.

Tidsplanen for E16 Bjørnum – Skaret er ikke endelig fastsatt. Tidligst mulige byggestart kan være i 2017. Byggetiden er anslått å bli ca. 4 år. Det vil si at tidligst mulige ferdigstilling vil være i siste del av 2020.

Dersom den mest optimistiske tidsplanen for strekningen Bjørnum – Skaret legges til grunn, vil en sammenhengende utbygging av E16 tilsi at byggingen av strekningen Skaret – Hønefoss starter i 2020.

Samferdselsdepartementet viser til NTP og innstillingen til denne og forutsetter at Ringeriksbanen skal planlegges for tidligst mulig byggestart i siste seksårsperiode. Det vil si byggestart i tidsrommet 2018-20.

For å få tilstrekkelig planavklaring til en byggestart for Ringeriksbanen i tidsrommet 2018-20, må det planlegges, tilrettelegges for og gjennomføres et svært stramt planløp. Et viktig grep for å muliggjøre dette er at planfasene overlapper hverandre. Dette er nærmere beskrevet i delkapitlet «Potensial for å korte ned planleggingstiden». En slik komprimert prosess er sårbar og svært avhengig av forutsigbare rammer. Dersom et komprimert planløp skal velges, er det avgjørende at rammene som gis gjennom behandlingen av utredningen for Ringeriksbanen gjør dette mulig.

Tilrettelegging for optimal framdrift

I tidsplanene som er skissert i de neste underkapitlene er følgende lagt til grunn:

- Økonomisk forutsigbarhet: økonomiske ressurser er på plass når de trengs, slik at man kan legge opp til optimal framdrift og unngår stopp og start i prosjektene
- Tilgang til tilstrekkelig bemanning
- Innsigelser unngås
- Ingen andre store uforutsette hendelser
- Ved statlig plan: At besluttede departement har kapasitet til, og et apparat for, å behandle planene raskt, også dersom det er konflikter mellom kommuner og fagmyndigheter eller mellom ulike fagmyndigheter

4.3. Mulige prosesser ved veg og bane i separate traseer

Dersom veg og bane skal legges i separate traseer, vil de to prosjektene kunne følge hver sin planprosess på tilsvarende måte som til nå.

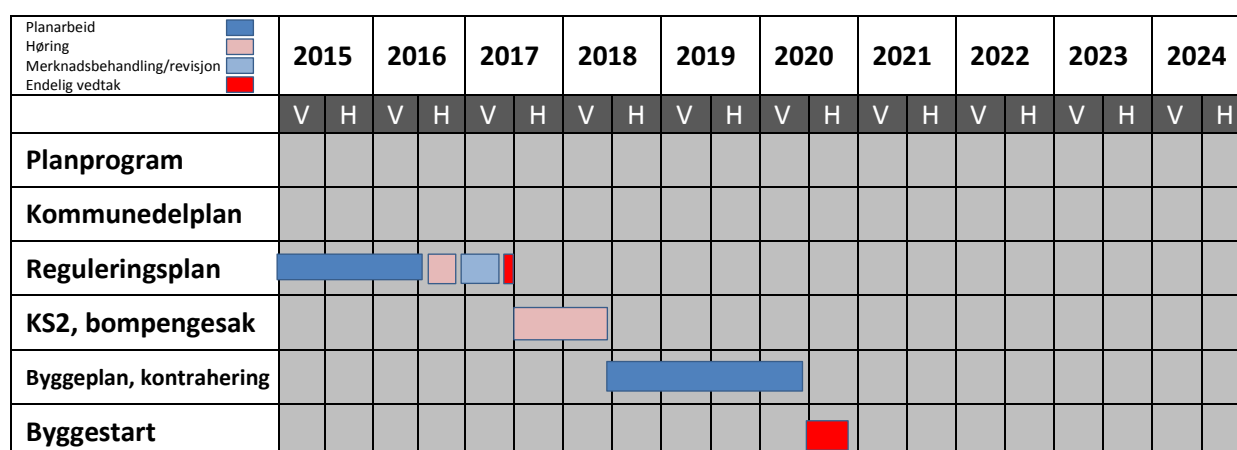
E16 Skaret – Hønefoss som eget prosjekt

Som kjent foreligger det forslag til kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning, men planen er ikke vedtatt fordi det er fremmet en rekke innsigelser. Innsigelsene ligger til behandling i Kommunal – og moderniseringsdepartementet.

Dersom E16 Skaret – Hønefoss skal fortsette som et selvstendig prosjekt, vil føringen om å kunne starte bygging når E16 Bjørnum – Skaret ferdigstilles være styrende for planprosessen. En mulig prosess kan være som vist i tabellen og figuren under.

Tabell 2: Mulig tidsplan for E16 Skaret - Hønefoss som eget prosjekt

Tidspunkt	Tidsbruk	Aktivitet
Høsten 2014		Behandle innsigelser i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, vedta kommunedelplan (kommunene eller staten)
Våren 2015 – våren 2016	1,5 år	Utarbeide forslag til reguleringsplan
Høsten 2016 – våren 2017	1 år	Reguleringsplan på høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk behandling/vedtak
Høsten 2017 - våren 2018	1 år	KS2, bompengesak inkl. behandling i Stortinget
Høsten 2018 - våren 2020	2 år	Byggeplanlegging, grunnnerv, utarbeide konkurransegrunnlag, konkurranse for å skaffe entreprenør(er)
Høsten 2020		Byggestart



Figur 3: Mulig tidsplan for E16 Skaret – Hønefoss som eget prosjekt

En usikkerhet ved tidsplanen er knyttet til når vedtatt kommunedelplan kan foreligge. Dette handler både om innsigelsene som foreligger og om eventuell endring av planen som medfører behov for ny høring/offentlig ettersyn. Hole kommune har ønsket en bruløsning over Kroksund som ikke er konsekvensutredet og ikke har vært på høring/offentlig ettersyn (bru fra Elstangen).

En annen viktig usikkerhet ved denne framdriftsplanen er eventuelle innsigelser til reguleringsplanforslaget, som det ikke er satt av tid til i planen. I høringen av forslagene til kommunedelplan har det blitt trukket fram en rekke forhold som det kan bli fremmet innsigelse til på reguleringsplannivå.

Med disse forbeholdene viser tidsplanen over at det ved veg og bane i separate traseer vil være mulig med en framdrift for E16 Skaret – Hønefoss som legger til rette for sammenhengende utbygging av E16 uten at det tas spesielle grep for å korte inn planleggingstiden. I delkapitlet om potensial for å korte ned planleggingstiden vises muligheten for en kortere prosess ved at man lar planfaser overlappe hverandre.

Arbeidet med kommunedelplanen for E16 Skaret – Hønefoss har vist at prosjektet medfører så store konflikter at innsigelsesbehandlingen har endt i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Forutsatt at E16 Skaret – Hønefoss skal planlegges videre som et eget prosjekt og at Kommunal- og moderniseringsdepartementet skal avgjøre foreliggende kommunedelplan, bør departementet i avgjørelsen også ta stilling til om reguleringsplanen skal gjennomføres som en kommunal eller statlig plan.

Ringeriksbanen som eget prosjekt

Dersom Ringeriksbanen skal gjennomføres som et eget prosjekt, kan en tenke seg to scenarier, et med kommunedelplan og deretter reguleringsplan, og et der man går rett på reguleringsplan. Tilsvarende to scenarier er drøftet i neste delkapittel for et fellesprosjekt for veg og bane. En ordinær planprosess for Ringeriksbanen som eget prosjekt vil se ut omtrent som prosessen for et fellesprosjekt:

Tabell 3: Mulig tidsplan for Ringeriksbanen som eget prosjekt ved en framdrift som ikke er komprimert

Tidspunkt	Tidsbruk	Aktivitet
Våren 2015	0,5 år	Utarbeide forslag til planprogram
Høsten 2015 – våren 2016	1 år	Høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk behandling/fastsettelse av planprogram
Våren 2016 – høsten 2017	1,5 år	Utarbeide konsekvensutredning og forslag til kommunedelplan
Våren 2018 – høsten 2018	1 år	Høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk behandling av forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning/vedtak kommunedelplan
Våren 2019 – Våren 2020	1,5 år	Utarbeide forslag til reguleringsplan
Høsten 2020 – Våren 2021	1 år	Reguleringsplan på høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk behandling/vedtak
Høsten 2021	0,5 år	KS2
Våren 2022 – høsten 2023	1 år	Byggeplanlegging, grunnverv, utarbeide konkurransegrunnlag, konkurranse for å skaffe entreprenør(er)
Våren 2024		Byggstart

Det er lagt opp til en kortere fase enn normalt for utarbeiding av planprogram. Dette skyldes at mye av innholdet i et planprogram vil være på plass gjennom utredningen av Ringeriksbanen som skal

gjøres fram til 31. oktober i år. Framdriftsplanen er generell i den forstand at den ikke har med mulig tidsbesparing gjennom gjenbruk av allerede innsamlet materiale som foreligger fra Statens vegvesens arbeid med KDP for E16 gjennom området. Den baserer seg heller ikke på de avklaringer i forhold til trasévalg og videre arbeid som kan komme som del av behandlingen av dette dokumentet eller det videre arbeidet som gjøres fram mot 31. oktober.

Planløpet skissert over vil gi byggestart ved utgangen av andre periode av inneværende NTP, og vil således ikke tilfredsstillende den politiske føringen om å starte byggingen av Ringeriksbanen så tidlig som mulig i perioden 2018 – 2023. Jernbaneverket har derfor sett på muligheten for å korte ned den ordinære planprosessen. Mulighetene for en slik forkortet prosess er omtalt i delkapitlet «Potensial for å korte ned planleggingstiden».

4.4. Mulige prosesser ved felles korridor for veg og bane

Ved felles korridor for veg og bane må det gjennomføres en felles planprosess. Her gir plan- og bygningsloven muligheter for å velge ulike prosessløp, men det helt klart vanligste vil være å velge en felles kommunedelplan som ramme for anbefaling av løsning. Deretter utarbeides reguleringsplan. Tabellen og figuren nedenfor viser en mulig tidsplan for et slikt planløp.

Tabell 4: Mulig tidsplan for et fellesprosjekt for veg og bane med kommunedelplan og reguleringsplan

Tidspunkt	Tidsbruk	Aktivitet
Våren 2015	0,5 år	Utarbeide forslag til planprogram
Høsten 2015 – våren 2016	1 år	Høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk behandling/fastsettelse av planprogram
Høsten 2016 – høsten 2017	1,5 år	Utarbeide konsekvensutredning og forslag til kommunedelplan
Våren 2018 – høsten 2018	1 år	Høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk behandling av forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning/vedtak kommunedelplan
Våren 2019 – Våren 2020	1,5 år	Utarbeide forslag til felles reguleringsplan
Høsten 2020 – Våren 2021	1 år	Reguleringsplan på høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk behandling/vedtak
Høsten 2021 – våren 2022	1 år	KS2, bompengesak inkl. behandling i Stortinget for vegen
Høsten 2022 – våren 2024	2 år	Byggeplanlegging, grunnverv, utarbeide konkurransegrunnlag, konkurranse for å skaffe entreprenør(er)
Høsten 2024		Byggestart

	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
Planarbeid	■																			
Høring		■																		
Merknadsbehandling/revisjon			■																	
Endelig vedtak				■																
Planprogram	■	■	■	■																
Kommunedelplan					■	■	■	■	■	■	■	■								
Reguleringsplan										■	■	■	■	■	■					
KS2, bompengesak																■	■			
Byggeplan, kontrahering																				■
Byggestart																				■

Figur 4: Mulig tidsplan for et fellesprosjekt veg og bane med kommunedelplan og reguleringsplan

Det er kun satt av et halvt år til å utarbeide forslag til planprogram fordi mye av forarbeidet til planprogrammet vil være på plass gjennom det arbeidet som er gjort til nå og som gjøres videre i 2014.

Den største usikkerheten i tidsplanen er knyttet til eventuelle innsigelser som kan komme både i kommunedelplanfasen og reguleringsplanfasen. Dette er det ikke tatt høyde for.

Man kan også tenke seg en alternativ prosess der man bruker arbeidet som gjøres nå i 2014 som grunnlag for å sile ned til én løsning som så går rett til reguleringsplanlegging med konsekvensutredning. Den politiske tilslutningen til å utrede kun én løsning kommer da gjennom fastsettelsen av planprogrammet for reguleringsplan med konsekvensutredning. Tabellen og figuren nedenfor viser en mulig tidsplan for dette.

Tabell 5: Mulig tidsplan for et fellesprosjekt veg og bane med kun reguleringsplan

Tidspunkt	Tidsbruk	Aktivitet
Våren 2015	0,5 år	Utarbeide forslag til planprogram
Høsten 2015 – Våren 2016	1 år	Høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk behandling/fastsettelse av planprogram
Høsten 2016 – høsten 2017	1,5 år	Utarbeide forslag til felles reguleringsplan med konsekvensutredning
Våren 2018 – høsten 2018	1 år	Reguleringsplan på høring/offentlig ettersyn, merknadsbehandling, politisk behandling/vedtak
Våren 2019 – høsten 2019	1 år	KS2, bompengesak inkl. behandling i Stortinget for vegen
Våren 2020 – høsten 2021	2 år	Byggeplanlegging, grunnverv, utarbeide konkurransegrunnlag, konkurranse for å skaffe entreprenør(er)
Våren 2022		Byggestart

	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
Planarbeid																				
Høring																				
Merknadsbehandling/revisjon																				
Endelig vedtak																				
Planprogram	■	■	■	■																
Kommunedelplan																				
Reguleringsplan			■	■	■	■	■	■	■	■										
KS2, bompengesak										■	■	■								
Byggeplan, kontrahering											■	■	■	■	■					
Byggestart																■				

Figur 5: Mulig tidsplan for et fellesprosjekt veg og bane med kun reguleringsplan

Ved å hoppe over kommunedelplannivået sparer man anslagsvis to og et halvt år. Ulempen ved denne framgangsmåten er at man ikke får konsekvensutredet mer enn én løsning. Valget av løsning tas før man konsekvensutredet. I en plansak med så høye prosjektkostnader og så store miljøkonflikter som denne, vurderes dette å være uheldig. Manglende avklaring på kommunedelplannivå øker risikoen for stor konflikt i forbindelse med planprogrammet for reguleringsplanfasen. Videre gjør denne prosessen at innsigelser som normalt ville komme i kommunedelplanfasen kan komme først i høringen av reguleringsplanen, det vil si på et tidspunkt da planleggingen er kommet langt og det er mer krevende å endre planen. Med bakgrunn i dette vurderes usikkerheten i tidsbruk å være større ved denne planprosessen enn ved en prosess som inkluderer kommunedelplan.

Flere muligheter for ulike planløp innenfor Plan- og bygningsloven drøftes videre i neste delkapittel.

4.5. Potensial for å korte ned planleggingstiden

Muligheter gitt gjennom Plan- og bygningsloven - ulike planløp

I behandlingen av NTP understrekes ønsket om tidlig byggestart for Ringeriksbanen og sammenhengende utbygging av E16 i korridoren. Som del av utredningen av Ringeriksbanen er Jernbaneverket bedt om å anbefale videre planprosess. I prosjektplanen (datert 1. februar 2014) er mulige planløp som Plan- og bygningsloven åpner for gjennomgått. I det videre utredningsarbeidet skal en planprosess anbefales, blant annet på bakgrunn av resultatene fra silingsfasen.

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, grunnverv m.m.).

Lovverket åpner også for at man gjennom planprogram, og evt. konsekvensutredning, kan fastsette alternativ for kommende regulering (§ 14 i forskrift om konsekvensutredninger). I praksis betyr dette at man har konsekvensutredningen som del av 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 mulighet for å gå rett til reguleringsplannivået, uten å gå via en kommunedelplan, men det flytter også innsigelsesbehandlingen til et plannivå der det normalt¹ ikke er alternativer å velge mellom. En variant av denne løsningen er å ha konsekvensutredningen som en egen fase etter planprogrammet, og før reguleringsplanen. Det vil si at det ikke utarbeides kommunedelplan sammen med konsekvensutredningen. Eksempel på en planoppgave der en slik løsning er brukt er 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. 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.

En felles plan vil omfatte Ringeriksbanen på hele strekningen Sandvika – Hønefoss og E16 på strekningen Skaret – Hønefoss. Planen vil således berøre tre kommuner, Bærum, Hole og Ringerike, og to fylkeskommuner, Akershus og Buskerud.

Videre vil planen medføre konflikt med nasjonale verdier knyttet til dyrka mark, naturmiljø, kulturmiljø og landskap, i tillegg til en rekke lokale konflikter. Samtidig inngår både E16 Skaret – Hønefoss og Ringeriksbanen i viktige nasjonale transportkorridorer mellom Øst- og Vestlandet.

Med bakgrunn i disse forholdene anbefaler etatene at den videre planleggingen av et eventuelt fellesprosjekt gjennomføres som statlig plan.

Muligheter som ligger i selve planløpet

Overlappende planfaser

Tidsplanene som er skissert ovenfor legger til grunn en vanlig planprosess der man venter med å starte opp neste planfase til man har fått på plass vedtak i planfasen foran. Det vil si at reguleringsplanfasen først startes opp når det gjennom vedtak av kommunedelplanen er valgt hvilket

¹ Det finnes eksempler på at det for ett planområde er regulert flere løsninger for hele, eller mer vanlig, deler av løsningen.



alternativ som skal planlegges videre, og byggeplanleggingen starter først opp når man har fått vedtak av reguleringsplanen som ligger til grunn for det som skal bygges og gjennomført KS2.

Planleggingstiden kan kortes inn dersom man starter neste planfase parallelt med høring/offentlig ettersyn og politisk behandling av planfasen foran, for eksempel ved at man starter arbeidet med reguleringsplan mens forslaget til kommunedelplan er på høring/offentlig ettersyn, og tilsvarende at man starter arbeidet med byggeplanen mens reguleringsplanen er på høring/offentlig ettersyn. Hvis man skal gjøre dette, vil det mest opplagte være å ta utgangspunkt i løsningen som Jernbaneverket/Statens vegvesen har anbefalt.

Framgangsmåten innebærer risiko ved at utfallet av høring/offentlig ettersyn og politisk behandling kan bli at en annen løsning enn den anbefalte blir vedtatt. Da har man utarbeidet en plan for en løsning som det likevel ikke ble noe av, og man må begynne planfasen på nytt eller gjøre justeringer av arbeidet man har gjort.

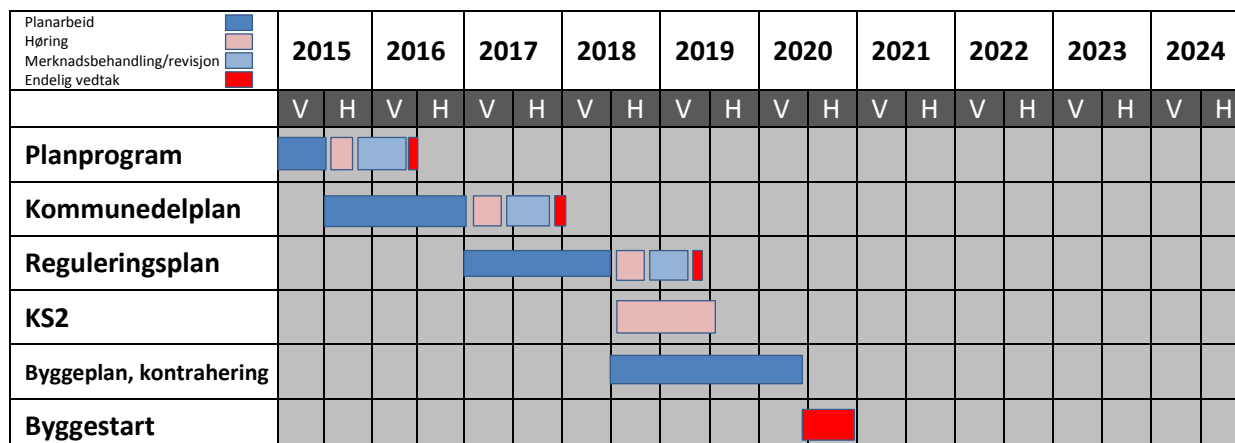
Figur 6 viser en prosess for E16 Skaret – Hønefoss som eget prosjekt der man komprimerer arbeidet fra og med reguleringsplan mest mulig gjennom overlapping mellom planfaser.

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																				
Kommunedelplan																				
Reguleringsplan																				
KS2, bompengesak																				
Byggeplan, kontrahering																				
Byggestart																				

Figur 6: Mulig tidsplan for E16 Skaret – Hønefoss som eget prosjekt med maksimal overlapping mellom planfaser

Uten overlapping mellom planfaser var tidligst mulige byggestart for E16 Skaret – Hønefoss som eget prosjekt høsten 2020. Med maksimal overlapping mellom planfaser kan det være mulig å korte ned tidsbruken fram til byggestart med inntil to år.

Dersom det skal være mulig å få til byggestart for Ringeriksbanen tidligst mulig i perioden 2018 – 2023, slik Samferdselsdepartementet har signalisert, må man legge til grunn en planprosess der tidsbruken komprimeres mest mulig ved å la faser overlappe hverandre. Tidsplanen i figur 7 viser en slik framdrift for Ringeriksbanen som et eget prosjekt.

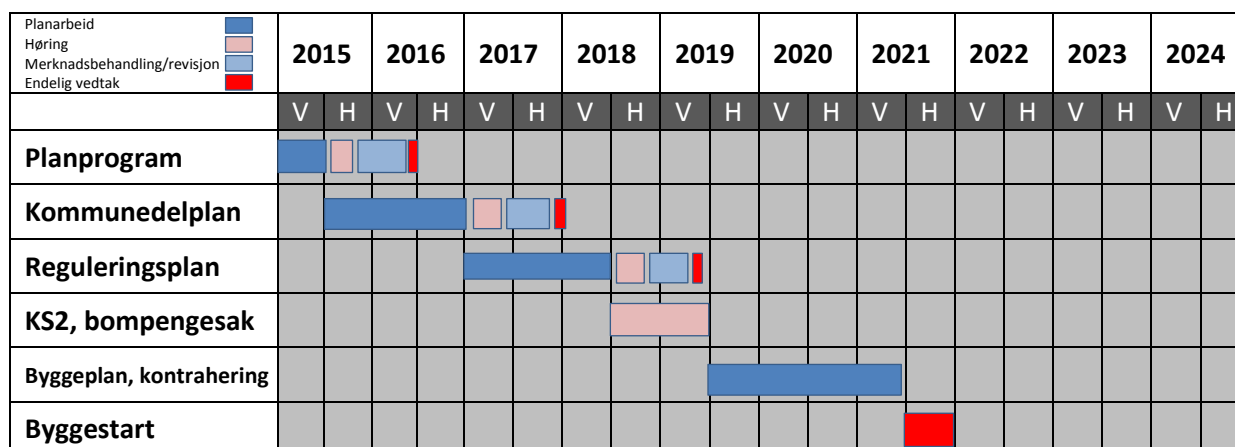


Figur 7: Mulig tidsplan for Ringeriksbanen som et eget prosjekt hvis man legger til grunn at planfasene i størst mulig grad overlapper hverandre

Her er alle plannivåene og planfasene vist fram til byggestart. Det som gjør det mulig å ha et byggeklart prosjekt i 2020 er som vi ser at alle planfasene “tjuvstarter”; alle høringsperioder, merknadsbehandlinger og vedtaksprosesser skjer parallelt med at neste planfase starter opp.

For Ringeriksbanen vil dette være en sårbar prosess som er avhengig av at innsigelser løses, at klare vedtak gjøres innen korte frister og at det i all hovedsak er Jernbaneverkets anbefalte løsninger som blir vedtatt.

En tilsvarende komprimering av tidsbruken kan tenkes for et fellesprosjekt for veg og bane. Figuren nedenfor viser den samme prosessen som skissert for et fellesprosjekt med kommunedelplan i forrige delkapittel, men med maksimal overlapping mellom planfaser. Ved et fellesprosjekt er det ikke lagt inn overlapping mellom KS2 og byggeplanlegging. Grunnen til dette er at KS2 vurderes å være et viktig grunnlag for å avgjøre hvordan byggefasen skal gjennomføres, blant annet om prosjektene skal bygges samtidig og om det skal etableres et felles byggeprosjekt. For et så stort prosjekt kan det også være ønskelig å fastlegge kontrakts- og utbyggingsstrategi tidligere en det som er normalt oppstartstidspunkt for KS2.



Figur 8: Mulig tidsplan for et fellesprosjekt E16/Ringeriksbanen med kommunedelplan og reguleringsplan ved maksimal overlapping mellom planfaser

Med ordinær planprosess uten overlapping mellom fasene tilsa den mulige tidsplanen byggestart høsten 2024. Med maksimal overlapping sparer man anslagsvis 3 år og kan begynne å bygge høsten 2021.

Strategien med maksimal overlapping mellom planfaser kan også tenkes i scenariet for et fellesprosjekt der man hopper over kommunedelplan og går rett på reguleringsplan. Figur 9 viser en slik prosess.

Planarbeid	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
Planarbeid																				
Høring																				
Merknadsbehandling/revisjon																				
Endelig vedtak																				
Planprogram	■	■	■	■																
Kommunedelplan																				
Reguleringsplan		■	■	■	■	■	■	■												
KS2, bompengesak																				
Byggeplan, kontrahering																				
Byggestart																				

Figur 9: Mulig tidsplan for et fellesprosjekt E16/Ringeriksbanen der man går rett på reguleringsplan og har maksimal overlapping mellom planfaser

Med ordinær planprosess uten overlapping tilsa den mulige tidsplanen byggestart i starten av 2022 dersom man går rett på reguleringsplan. Med maksimal overlapping mellom planfaser kan man spare anslagsvis 2 år og begynne å bygge i starten av 2020.

Inndeling i etapper

For Ringeriksbanen gir det ikke mening å dele inn i etapper fordi det ikke finnes noen eksisterende jernbane på strekningen. Utbyggingen av E16 kan imidlertid deles inn i etapper. Dersom vi forutsetter at det på strekningen fra sør for Kroksund til Hønefoss skal bygges et felles veg- og baneprosjekt, må veg og bane på denne delstrekningen bygges ut samtidig dersom man skal kunne ta ut gevinstene ved et fellesprosjekt. Strekningen på E16 fra Skaret til sør for Kroksund (området Elstangen/Rørvik) er imidlertid ikke avhengig av jernbaneutbyggingen, og kan tenkes skilt ut som en egen etappe. Denne strekningen er ca. 10 km lang.

Det foreligger ingen innsigelser mot kommunedelplanen for strekningen fra Skaret til sør for Kroksund. Man kan derfor tenke seg at Hole kommune vedtar denne delen av kommunedelplanen og at delstrekningen så går videre til reguleringsplanlegging. Dette kan skje uavhengig både av innsigelsesbehandlingen for den videre vegstrekningen til Hønefoss og et fellesprosjekt for E16 og Ringeriksbanen.

Reguleringsplanleggingen og videre arbeid med denne delstrekningen kan få samme prosess som skissert for et separat vegprosjekt, det vil si mulig byggestart høsten 2020 med ordinær prosess, eventuelt inntil 2 år tidligere ved maksimal overlapping mellom planfaser.



Det er imidlertid en del ulemper knyttet til å skille ut E16 fra Skaret til sør for Kroksund i en egen etappe:

- Massebalanse og kostnader: På denne delstrekningen går E16 i svært sidebratt terreng. Terrenget er så bratt at man må begrense bruken av fyllinger. Vegen må derfor i stor grad gå i skjæring, noe som gir betydelig masseoverskudd. Ved samtidig utbygging av strekningen nordover fra Kroksund kan noe av overskuddsmassene brukes der, men denne muligheten faller bort hvis man bygger strekningen Skaret – Kroksund for seg. Dårligere massebalanse betyr at det blir dyrere å bygge ut etappevis enn samtidig.
- Bompengefinansiering: Delstrekningen Skaret – Kroksund er gunstig for innkreving av bompenger fordi det ikke finnes attraktive alternative ruter for E16. I bompengeberegningene som er gjort i forbindelse med konsekvensutredningen for E16 Skaret – Hønefoss (2012) er det lagt til grunn tre bomsnitt, hvorav ett på delstrekningen Skaret – Kroksund. Vegen på denne delstrekningen er rimeligere å bygge enn vegen videre nordover, mens det er lagt til grunn samme bomtakst i de tre snittene. Det betyr at strekningen Skaret – Kroksund subsidierer strekningene lenger nord. Dersom Skaret – Kroksund bygges ut som en egen etappe, vil det vanskeliggjøre et slikt helhetlig opplegg for bompenger for Skaret – Hønefoss. Det mest naturlige er da at denne strekningen får sitt eget bompengeplegg der innkrevingen starter før innkrevingen på de andre delstrekningene og avsluttes når strekningen Skaret – Kroksund er finansiert. Når subsidieringen fra delstrekningen Skaret – Kroksund bortfaller, må det kompenseres med høyere takster i de to bomsnittene mellom Kroksund og Hønefoss. På denne delstrekningen finnes det flere mulige omkjøringsruter. Særlig vil dagens E16 være et attraktivt alternativ. Høyere takster og en attraktiv omkjøringsrute øker sjansene for trafikklekkasje fra ny E16 til «gamlevegen» (dagens E16). Da reduseres miljøgevinsten knyttet til at ny veg avlaster dagens veg, og man får problemer med å få tilstrekkelige bompenginntekter. Dermed øker sjansen for at det blir nødvendig med bompenginnkreving også på «gamlevegen» for å få nok inntekter.
- Trafikksikkerhet og framkommelighet: Dagens E16 mellom Skaret og Kroksund er en to- og trefeltsveg med midtdeler og forsterket midtoppmerking. Det er et halvt (sørvendt) kryss på Sønsterud (sør for Nestunnelen), ellers ingen kryss mellom Skaret og Elstangen. Det er ikke bebyggelse langs vegen. Fartsgrense 80 km/t. Trafikkmengden er ca. 12 000 kjt./døgn. Vegen videre nordover fra Rørvik, forbi Sundvollen og over Kroksund er en svingete tofeltsveg uten midtdeler, med flere kryss og avkjørsler, bebyggelse nær vegen og fartsgrense 60 km/t. Trafikkmengden øker gjennom dette området. Bygger man ut delstrekningen fra Skaret til sør for Kroksund (Rørvik) med fullverdig firefeltsstandard og fartsgrense 100 km/t, men venter med å gjøre noe med strekningen videre fra Rørvik, blir det et stort standardsprang ved Rørvik. Dette kan påvirke trafikksikkerheten negativt fordi reelt fartsnivå i 60-sonen kan øke i forhold til i dagens situasjon og fordi den lave vegstandarden med svinger, avkjørsler, kryss og begrenset sikt kommer overraskende på bilistene. Standardspranget med overgang fra fire til to felt og fra 100 km/t til 60 km/t vil også medføre fare for kødannelse i perioder med mye trafikk nordover.

Med bakgrunn i disse forholdene anbefales det ikke å bygge ut E16 fra Skaret til sør for Kroksund som egen etappe.

4.6. Oppsummering

Tabellen gir en oversikt over mulige tidspunkt for byggestart ved ulike planprosesser og tidsløp. I alle tilfeller forutsettes det at arbeidet starter i begynnelsen av 2015.

Tabell 6: Mulige tidspunkt for byggestart ved ulike planprosesser og tidsløp

Scenario	Prosjekt og planprosess	Mulig byggestart	
		Ordinær prosess	Maksimal overlapping mellom planfaser
Scenario 1: Separate prosjekter Ringeriksbanen om Åsa	E16 Skaret – Hønefoss som separat prosjekt, starte med reguleringsplan	Høsten 2020	Høsten 2018
	Ringeriksbanen som separat prosjekt, prosess med kommunedelplan	Våren 2024	Høsten 2020
Scenario 2: Fellesprosjekt Ringeriksbanen og E16 over Kroksund	Fellesprosjekt E16/Ringeriksbanen, prosess med kommunedelplan, deretter reguleringsplan	Høsten 2024	Høsten 2021
	Fellesprosjekt E16/Ringeriksbanen, rett på reguleringsplan	Våren 2022	Våren 2020

En prosess med maksimal overlapping mellom planfaser er langt mer sårbar for forsinkelser og innebærer betydelig større usikkerhet enn en ordinær prosess.

5. Aktuelle løsninger for jernbane og veg

I dette kapitlet redegjøres først for dimensjoneringsgrunnlaget for veg og bane, det vil si krav til kurvatur og stigning. Deretter omtales en løsning der Ringeriksbanen går om Åsa. Videre presenteres i to delkapitler veg- og baneløsninger for kryssing av Kroksund og for strekningen Kroksund – Hønefoss (Ve). Til slutt omtales mulighetene for innføring av Ringeriksbanen til Hønefoss og ulike stasjonsløsninger.

5.1 Dimensjoneringsgrunnlag

Veg

For veg legges dimensjoneringsklasse H9 i vegnormalene til grunn. Dette er en firefeltsveg for trafikkmengde over 20 000 kjøretøy/døgn med fartsgrense 100 km/t og minimum vegbredde 23 meter.² Tabellen nedenfor viser dimensjoneringskravene for en slik veg.

Tabell 7: Dimensjoneringskrav for veg i dimensjoneringsklasse H9

	Veg, fartsgrense 100 km/t, dimensjoneringsklasse H9,
Maksimal stigning	50 promille
Minimum kurveradius ³	700 m

Jernbane

Kravene til infrastruktur for bane vil være førende for i hvor stor grad det er mulig å tilpasse en felles infrastrukturkorridor til omgivelsene. I tillegg til krav til hastighet er trafikken på banen bestemmende for trasékravene. I hvilken grad en framtidig Ringeriksbane skal trafikkeres med godstog⁴ vil ha konsekvenser for frihetsgraden når linjetraseen skal legges. For å sikre at utredningen for Ringeriksbanen viser hele handlingsrommet for godstransport, viser vi traseer med tre ulike egenskaper:

- 1) **Persontrafikkbane med gods i avvik:** Normale vertikale krav på 20 promille. Det vil ikke bli bygget noen særskilte baneforbindelser eller forbikjøringsspor for godstrafikk. Det vil heller ikke bli gjort ekstra tiltak for farlig gods, farlig gods må følge en av dagens to ruter.
- 2) **Bane med blandet trafikk:** Tilsvarende normalkrav for stigning/fall for bane med blandet trafikk på 12,5 promille (maksimal krav er 20 promille i en lengde opptil 3 km etter en

² I konsekvensutredningen for E16 Skaret – Hønefoss står det dimensjoneringsklasse S9. I oktober 2013 kom det en ny utgave av Statens vegvesens Håndbok 017 Veg- og gateutforming. Her er betegnelsen på dimensjoneringsklassen endret til H9. Samtidig er minimumsbredden for veg i denne dimensjoneringsklassen økt fra 22 til 23 meter. Kravene til horisontalkurvatur og stigning er ikke endret.

³ Kravet gjelder for veg i dagen. For tunneler og bruer er kravet strengere, i utgangspunktet 1050 m. I tillegg må krav til stoppsikt være oppfylt.

⁴ På Bergensbanen er det kun strekningen mellom Hønefoss og Alnabru som i dag har to ulike ruter. Godstrafikk på Ringeriksbanen vil være et tredje alternativ til de allerede eksisterende godstraseene via Roa-Hønefossbanen og på Randsfjordbanen (via Drammen og Hokksund).



inngående vurdering av stigningsforholdene på strekningen). Løsningen omfatter forbikjøringsspor for godstrafikk, og særskilte baneforbindelser skal vurderes (f.eks. baneforbindelse mellom eksisterende Drammenbane og Ringeriksbane i retning fra Blommenholm.) Det må også tas hensyn til farlig gods.

- 3) **Ren persontrafikkbane:** TSI INF CR banekategori IV-P med minstekrav på bestemmende stigning og fall på 35 promille. Denne løsningen vil gi en mer smidig kurvatur, og tanken er at denne kan gi et noe større handlingsrom for de delene av traseen som går gjennom verditette områder, og der veg og bane vurderes i samme trasé.

Tabell 8: Dimensjoneringskrav for jernbane med ulike typer trafikk

	Persontrafikkbane med gods i avvik	Bane med blandet trafikk	Ren persontrafikkbane
Stigning	20,0 promille	12,5 promille	35,0 promille
Normalkrav til kurveradius	200 km/h 2000 m 250 km/h 3400 m	200 km/h 2000 m 250 km/h 3400 m	Må beregnes
Minstekrav til kurveradius ⁵	200 km/h 1800m 250 km/h 2900 m	200 km/h 1800m 250 km/h 2900 m	

Gjennom utredningsarbeidet er det avklart at det ved å forlenge eksisterende togpendler er tilstrekkelig kapasitet i dagens system, både for materiell og linjen, til å betjene en Ringeriksbane med opp til 2,5 tog pr. time pr. retning.

⁵ Det som er utslagsgivende for traséføringen er retningsendringens lengden. Denne settes sammen av kurveradien og overgangskurvens lengde. Nye traséeringsparametre vil redusere overgangskurvens lengde betraktelig i forhold til dagens verdier.

5.2 Alternativer om Åsa

Jernbaneverkets anbefaling etter KDP prosessen i 1999 var at: «Jernbaneverket vil etter en samlet vurdering, tross lokal motstand og klare interessekonflikter med verneinteresser, anbefale at Ringeriksbanen bygges over Kroksund. Ved anbefalingen legges det bl.a. vekt på at en slik bane vil ha vesentlig større transportmessig samfunnsnytte. Dersom alternativet over Kroksund ikke kan aksepteres, er Åsa-alternativet JBVs sekundære valg. Åsa-alternativet kan fullt ut betjene Bergensbanen vest for Hønefoss, herunder tilfredstille målet om en vesentlig innkorting.»

Stortinget fattet 17. desember 2002 (St.prp. nr. 66 (2001-2002)) følgende vedtak: «Stortinget samtykker i at videre planlegging av Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen tar utgangspunkt i korridor over Åsa.»

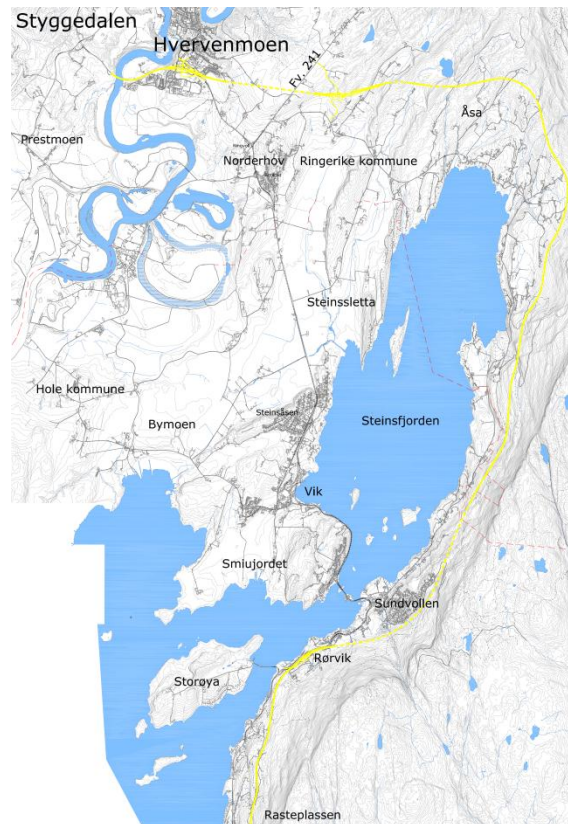
Ved oppstarten av KVV-arbeidet for Ringeriksbanen ble det igjen åpnet opp for vurdering av traséløsninger over Kroksund.

Tidligere utredninger av Ringeriksbanen har vist at jernbanetraseen over Åsa har lavere samfunnsnytte enn løsninger over Kroksund pga. vesentlig høyere kostnader, lengre reisetid og mindre trafikkgrunnlag underveis. Nye krav til infrastrukturen og forutsetninger om IC- standard vil ha ytterligere konsekvenser for kostnadsbildet, og vil dermed gjøre Åsa-traseen mindre aktuell. Formålet med IC-utbyggingen er å bidra til samfunnsutvikling med robust og bærekraftig infrastruktur som knytter bolig- og arbeidsmarkeder sammen. Framtidig trafikkgrunnlag for Ringeriksbanen er av vesentlig betydning. Åsaalternativet gav et lavere trafikkgrunnlag enn alternativene over Kroksund. Kroksundalternativene åpnet også for en mulig pendel videre til Jevnaker via Hønefoss.

Fram til 31. oktober 2014 skal det ses nærmere på ulike alternativ for Ringeriksbanen. Dette vil gi et godt grunnlag for å anbefale utbyggingsalternativer som videreføres i planprosessen.

I konsekvensutredningen for E16 Skaret – Hønefoss (desember 2012) er det utredet løsninger for E16 Skaret – Hønefoss som går over Åsa, i utredningen kalt «gul korridor». Konsekvensutredningen viser at ny E16 om Åsa innebærer at den nye vegen blir ca. 5 km lengre enn dagens E16.

Trafikkberegningene viser at ca. 90 % av trafikken vil bli igjen på «gamlevegen». Ny E16 om Åsa gir derfor liten nytte for samfunnet, og trafikksikkerheten forbedres ikke. Samtidig er investeringskostnadene store og miljøulempene betydelige. Statens vegvesen varslet i konsekvensutredningen innsigelse mot vegløsninger om Åsa. I den politiske førstegangsbehandlingen



Figur 10: En ny E16 om Åsa ville blitt ca. 5 km lengre enn dagens veg

sluttet Hole og Ringerike kommuner seg til at det ikke ble utarbeidet kommunedelplanforslag for veg om Åsa. Med bakgrunn i disse forholdene vurderes veg om Åsa som uaktuelt. Derfor er det heller ikke aktuelt med felles korridor for veg og bane om Åsa.

De videre vurderingene av hvor det er aktuelt med felles korridor tar utgangspunkt i at både E16 og Ringeriksbanen skal krysse Kroksund.

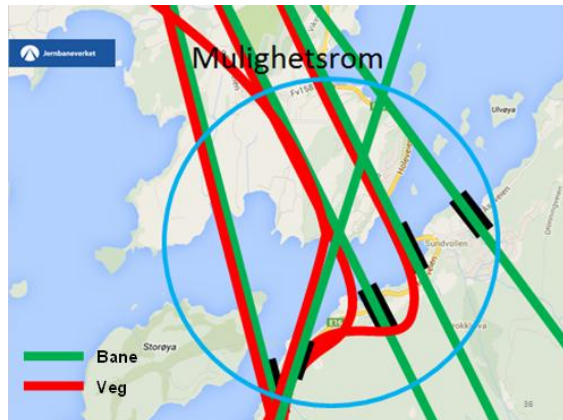
5.3 Kryssing av Kroksund

Ytre ramme – mulighetsrom

Ved kryssing av Kroksund er det lagt til grunn at E16 kommer langs dagens trasé fra Skaret, og at det etableres et halvt kryss, med ramper i retning Oslo. Lokal vegtrafikk fra området syd for Kroksund i retning Hønefoss henvises til dagens E16.

For Ringeriksbanen er det lagt til grunn at banen kommer ut av tunnel, tilnærmet rett vinklet på strandlinjen i Kroksundet, og at en jernbanebru over sundet må ligge på en (tilnærmet) rett linje. Begrunnelsen for dette er knyttet til ønsket om høy hastighet, samt estetiske og konstruksjonsmessige hensyn ved bygging av en jernbanebru.

Det er undersøkt mulighet for kryssing fra Storøya i vest til Steinsfjorden ved Sundvollen i øst. Det er sett på mulighet for å samle bruene, eller å velge separate kryssingssteder.



Figur 11: Mulighetsrommet for kryssing av Kroksund med veg og bane

Mulige fellesløsninger

Felles kryssing ved Rørvik

Rørvik er det smaleste stedet i Kroksundet, bortsett fra dagens bruplassering ved Sundøya, og gir god landskapsmessig forankring av bruene.

I forbindelse med utredning for Ringeriksbanen ble det i 1992 gjennomført 4 parallelloppdrag for Statens vegvesen og NSB Bane som skisserer ulike konstruksjonsprinsipper for kryssing av Kroksund fra Rørvik. I disse skissene har vegbrua har en sving, og legger seg inntil den rette jernbanebrua.



Ved planlegging av Ringeriksbanen i 1999 ble dette stedet valgt som kryssingssted, og en fagverkskonstruksjon med overliggende fagverk av stål ble valgt som konstruksjonsprinsipp, basert på bl.a. skissene fra 1992. For E16 ble det den gang planlagt kryssing i tunnel under Kroksund.

I kommunedelplan for E16 (2012) er brukryssing ved Rørvik vurdert som best av Statens vegvesen, og en løsning med bru i kurve inngår i de anbefalte korridorene. Vegvesenets konsekvensutredning viser også at det er mulig med en rett vegbru ved Rørvik. Det forutsetter enten en større kurve i tunnel, eller en rundkjøring for å ta retningsendringen på sydsiden av sundet. En rundkjøring vil bety redusert standard på E16, og ikke være i tråd med forutsetningene. Vegvesenet har innsigelse mot denne løsningen.

Vår vurdering er at Rørvik er godt egnet for kryssing med både veg og jernbane. Dersom bruene legges i samme plan, kan en løsning slik som den som ble vist i 1992 fortsatt være en god løsning.

Dersom bruene skal legges i to plan, vil det konstruksjonsmessig beste være å legge vegbrua over jernbanebrua. Det forutsetter at E16 tar en retningsendring i tunnel på sydsiden. Bru med jernbane under og veg over vil bli visuelt mer dominerende, men ha et mindre "fotavtrykk" og derved mindre arealbeslag enn to parallelle bruer. Overgangen mellom en slik bruløsning og tunneler på begge sider vil være mer komplisert/kostbart enn med parallelle bruer.

Ved Rørvik vil det være mulig å anlegge en holdeplass på Ringeriksbanen. Plasseringen er noe usentral i forhold til dagens bebyggelse på Sundvollen.

Felles kryssing ved Elstangen

Ved behandling av kommunedelplanen for E16 har Hole kommune bedt om at kryssingen flyttes vestover fra Rørvik til Elstangen. Dette gir en betydelig lengre bru, men geometrisk er en slik løsning god for vegen.

Det kan også være mulig å legge en felles kryssing for veg og jernbane fra Elstangen, inkludert en holdeplass på Ringeriksbanen. Den vesentligste forskjellen i forhold til en kryssing ved Rørvik vil være høyere kostnader, og en svært usentral plassering av holdeplass i forhold til dagens bebyggelse.

Felles kryssing ved Sundøya

Det er også sett på en felles kryssing ved Sundøya. Den viktigste begrunnelsen for en slik løsning er å redusere fotavtrykket og samle alle bruene på ett sted.

For jernbanen gir dette mulighet for plassering av en holdeplass som ligger svært sentralt i forhold til dagens bebyggelse på Sundvollen, og vil legge til rette for tettstedsutvikling.

For E16 virker en slik løsning anstrengt. Ved å trekke E16 så langt øst forlenges traseen, og det vil være nødvendig med en lang tunnel for å ta retningsendring. Løsningen vil også trekke 4-feltsvegen nærmere tettbebyggelsen og gi støyutfordringer. Vi vurderer at fordelene ikke står i forhold til ulemper knyttet til en slik plassering.

Separate løsninger

Dersom jernbanen og vegen ikke skal krysse på samme sted, gir en jernbanekryssing ved Sundøya gode muligheter for en sentralt plassert holdeplass ved Sundvollen. Det er skissert to mulige plasseringer, enten på fylling ut mot Sundøya, eller trukket tilbake mot tunnelåpningen. Begge åpner

for spennende utviklingsmuligheter som bør avklares i en mer detaljert planprosess. Bru for E16 kan da plasseres enten ved Rørvik eller Elstangen.

Dersom jernbanekryssing ved Sundøya ikke er aktuelt og man skal ha separate kryssinger av Kroksund, framstår en vegkryssing ved Elstangen og jernbanekryssing ved Rørvik som det mest logiske valget, ut fra geometri og potensialet knyttet til en holdeplass syd for Kroksund.

Oppsummering

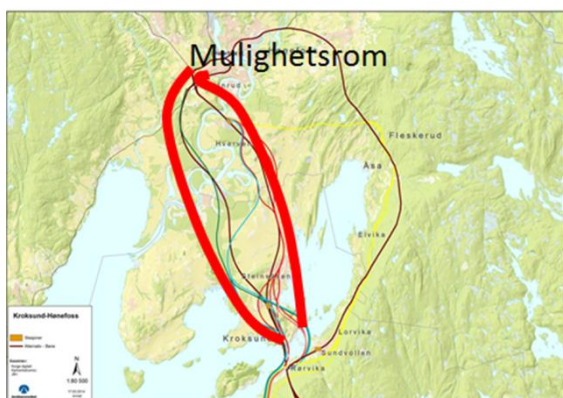
- Det er mulig å la vegbru og jernbanebru krysse Kroksund på samme sted. Ut fra kostnader og mulighet for mest mulig sentralt plassert holdeplass er Rørvik mest interessant, men felles kryssing ved Elstangen kan også være mulig.
- Dersom man velger separate bruer, vil en jernbanebru over Sundøya gi muligheter for stedsutvikling på Sundvollen.

5.4 Kroksund – Hønefoss (Ve)

Aktuelle løsninger - Mulighetsrom

På denne delstrekningen synes to løsningsprinsipper for felles korridor veg/bane å være særlig interessante å utrede videre. Det ene er en vestlig løsning som tar utgangspunkt i det som i tidligere jernbaneutredninger er kalt Busundlinja og i konsekvensutredningen for E16 Skaret – Hønefoss ble kalt grønn korridor. Det andre løsningsprinsippet er en løsning som tar utgangspunkt i det som i konsekvensutredningen for E16 ble kalt blå korridor, og tilpasser denne til jernbanens kurvaturkrav.

Det har også vært sett på en løsning som baserer seg på veg og bane i felles korridor over Steinssletta tilnærmet parallelt med dagens E16. Dette vurderes å gi for store negative konsekvenser knyttet til blant annet beslag av dyrka mark og inngrep i det utvalgte kulturlandskapet på Steinssletta. Tilpasningen til eksisterende lokalt vegnett blir også svært krevende ved ny bane og veg over Steinssletta. Etatene anbefaler at denne løsningen ikke utredes videre.



Figur 12: Mulighetsrommet for bane og veg mellom Kroksund og Hønefoss



Busundlinja/Grønn korridor

Løsningen gir mulighet både for veg i dagen og kryss på Smiujordet ved Vik og veg i tunnel til Bymoen (Kjellerberget) uten kryss ved Vik. Den gir også mulighet både for jernbaneholdeplass i Vik og bane uten holdeplass. Dersom banen skal graves ned ved Vik, vil det sannsynligvis innebære betongtunnel i løsmasser, noe som er en svært kostbar løsning. Banen vil gå i tunnel mellom Vik og Bymoen.

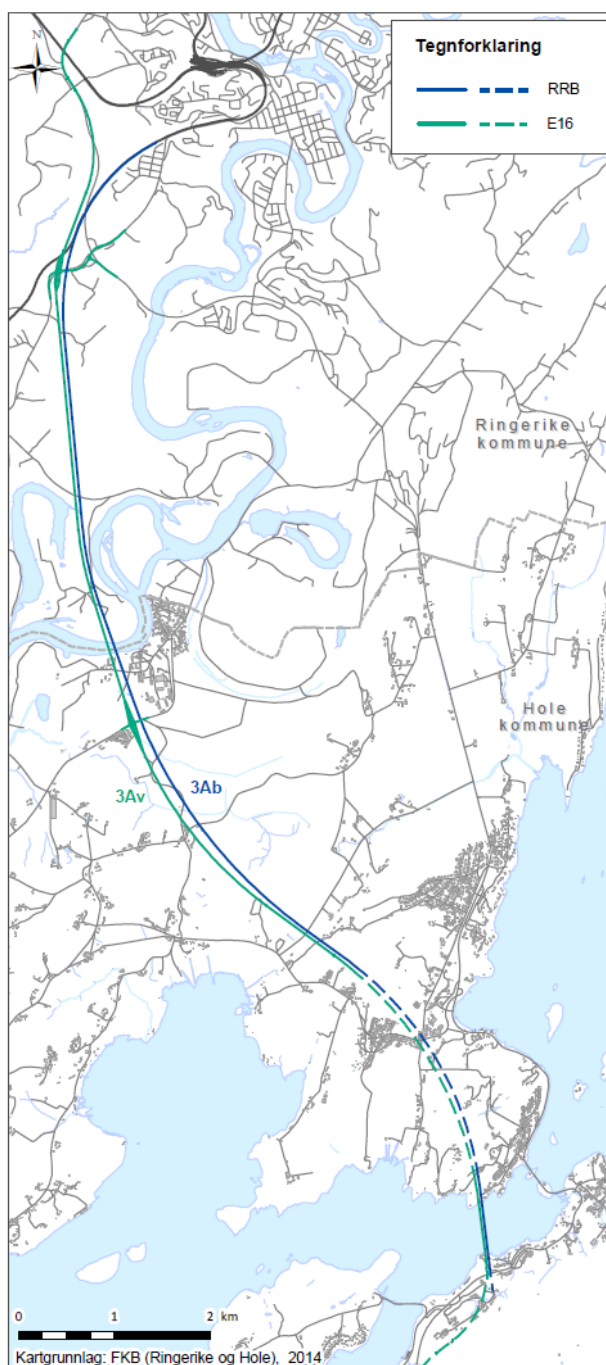
Fra Bymoen til Helgelandsmoen foreslås det å legge felleskorridoren for veg og bane i grensesonen mellom leskog-beltet og dyrka mark. E16 får kryss ved Helgelandsmoen. Det foreslås i tråd med innspill som kom i det offentlige ettersynet av forslag til kommunedelplaner for vegen i 2013 å trekke krysset noe sørover i forhold til løsningen som var på offentlig ettersyn. For å få plass til krysset, må avstanden mellom veg og bane økes i dette området.

Ved kryssing av Storelva ved Busund bør inngrepet gjøres så smalt som mulig. Her kan en felles bru i to etasjer, for eksempel med jernbanen inne i konstruksjonen og vegen oppå, være en aktuell løsning. Dette må imidlertid vurderes nærmere med hensyn til ulike miljøkonsekvenser og kostnader.

Etter kryssingen av Storelva går korridoren videre til Styggedalen, der det blir vegkryss. Banen kan ha stasjon på Tolpinrud (mer om innføring av banen til Hønefoss og stasjonsmuligheter i eget delkapittel). Vegen fortsetter til Ve-krysset. Figur 13 viser løsningsprinsippet.



Figur 13: Skisse som viser mulig felleskorridor for veg og bane Krossund - Hønefoss basert på tidligere utredede løsninger for Busundlinja/grønn korridor



Figur 14: Skisse som viser mulig alternativ kryssing av Storelva ved Helgelandsmoen

Forhold ved denne løsningen som bør utredes nærmere:

- Veg i dagen og kryss ved Vik (Smijordet) eller veg i tunnel til Bymoen (Kjellerberget)?
- Jernbaneholdeplass ved Vik?
- Optimalisere traseen i området Bymoen – Helgelandsmoen. Utgangspunkt: plassering i grensesonen mellom leskogen og dyrka mark
- Kryssplassering på E16 ved Helgelandsmoen

- Bruløsning over Storelva – miljøkonsekvenser og kostnader

En av de store utfordringene ved denne løsningen er kryssingen av Storelva ved Busund. I arbeidet med fellesløsninger har det kommet en idé om en mulig alternativ kryssing av Storelva. Denne går ut på at veg og bane legges lengre vest og krysser Storelva ved Helgelansmoen. Det er ikke gjort noen konsekvensutredning for kryssing i dette området tidligere. Etatene anbefaler derfor at det undersøkes nærmere om en slik variant av Busundlinja/grønn korridor kan bidra til å redusere miljøulempene noe. Løsningen vil også innebære at kryssløsningen på E16 må bli annerledes. Figur 14 viser en skisse av mulig trasé.

Blå korridor

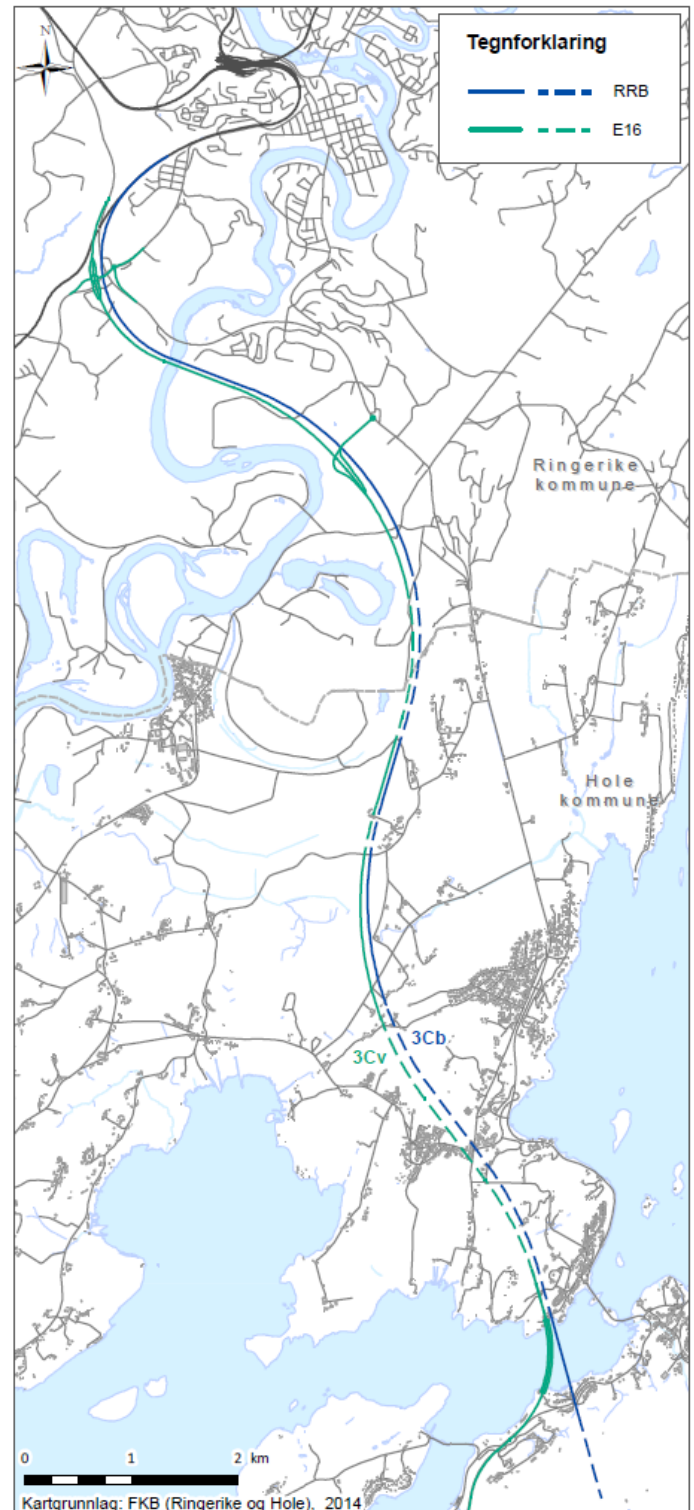
Denne løsningen tar utgangspunkt i det som er kalt blå korridor i konsekvensutredningen for E16 Skaret – Hønefoss, men tilpasser denne til jernbanekurvatur. Fram til Bymoen (Kjellerberget) er løsningen den samme som i Busundlinja/grønn korridor beskrevet over.

Fra Bymoen dreier blå korridor vestover i retning Mo gård. Det er tenkt tunneler fra Mo til Frok. Usikkerhet om grunnforholdene (dybde til fjell, fjellkvalitet m.m.) gjør at det er vanskelig å fastslå mulighetene for tunnel og tunnellengder før det er gjort flere vurderinger.

Korridoren passerer på vestsiden av Norderhov. Det er tenkt et halvt sørvendt kryss på E16 med tilknytning til Hvervenmoen og Hønefoss (tilsvarende som i kommunedelplanforslagene for blå korridor som var på høring/offentlig ettersyn i 2013). Veggen går sør for Hvervenmoen næringspark, krysser Storelva og går videre via krysset i Styggedalen til Ve-krysset.

Løsningen gir mulighet for jernbaneholdeplass på Hvervenmoen. Fra Hvervenmoen fortsetter banen i retning Tolpinrud.

Figur 15 viser en skisse av en mulig løsning i denne korridoren.



Figur 15: Skisse som viser en mulig løsning med felles korridor for veg og bane basert på "blå korridor" i konsekvensutredningen for E16 Skaret - Hønefoss og tilpasset jernbanens geometrikrav

Forhold ved denne løsningen som bør utredes nærmere:

- Veg i dagen og kryss ved Vik (Smijordet) eller veg i tunnel til Bymoen (Kjellerberget)?
- Jernbanestasjon ved Vik?
- Mulighetene for tunnel i området Mo – Frok/Gusgården
- Plassering av vegkryss og holdeplass for tog på Hvervenmoen

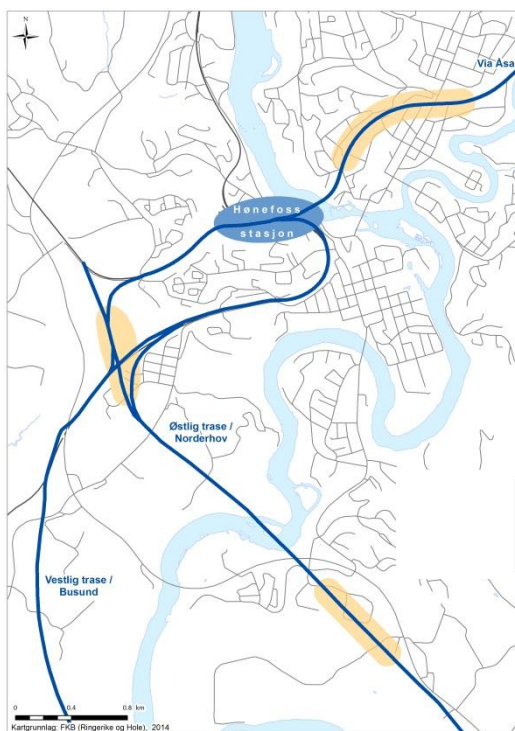
Oppsummering

Det synes mulig å få til en felleskorridor for veg og bane basert på tidligere utredede Busundlinja/grønn korridor. Kryssingen av Storelva ved Busund gir stor konflikt i denne korridoren. Derfor synes det interessant å se nærmere på en alternativ kryssing av Storelva ved Helgelandsmoen. Det synes også mulig å få til en felleskorridor basert på blå korridor i E16-utredningen, tilpasset jernbanekurvatur.

Felles korridor for veg og bane over Steinssletta parallelt med dagens E16 synes å gi så store negative konsekvenser at løsningen ikke anbefales utredet videre.

5.5 Innføring til Hønefoss, ulike stasjonsløsninger

Innføring av Ringeriksbanen til Hønefoss følger logisk de ulike utbyggingsalternativene. Ved en løsning med trasé over Åsa vil innføring til Hønefoss skje fra øst, ved trasé over Kroksund vil innføring mot Hønefoss skje fra syd. De ulike innføringsretningene gir ulike muligheter for nye stopp- eller stasjonsløsninger. Nye stopp/stasjoner kan alle ha ulik arbeidsdeling med dagens stasjon på Hønefoss. Prinsippene for mulighetsrommet er vist i tabell 9.



Figur 16: Stasjons- og holdeplassmuligheter ved ulik innføring til Hønefoss

Tabell 9: Mulige jernbaneinnføringer og stasjoner/holdeplasser i Hønefoss

<i>Traséføring</i>	<i>Stasjonsmuligheter</i>	<i>Hovedprinsipp: Arbeidsdeling eksisterende stasjon/framtidig stopp- eller stasjonsløsning</i>
Over Åsa	<ol style="list-style-type: none">1. Hønefoss stasjon: Dagens stasjon optimalisert og oppgradert2. Mulighet for ny holdeplass i tilknytning til Høneengata3. Mulighet for ny stasjon i tilknytning til Høneengata	<ol style="list-style-type: none">1. Dagens stasjon har alle funksjoner (stasjonsfunksjoner og vending, hensetting, osv)
Over Kroksund, vestlig linje/ Busundlinjen	<ol style="list-style-type: none">1. Hønefoss stasjon: Dagens stasjon optimalisert og oppgradert2. Mulighet for ny holdeplass i området Tolpinrud-Styggedalen3. Mulighet for ny stasjon i området Tolpinrud-Styggedalen	<ol style="list-style-type: none">2. Dagens stasjon har alle funksjoner, men tilbudet til de reisende utvides med en sentral holdeplass3. Ny stasjonsplassering som erstatning for dagens stasjon. Dagens stasjon opprettholder funksjoner som vending, hensetting og evt. holdeplass
Over Kroksund, østlig linje/ Norderhovlinjen	<ol style="list-style-type: none">1. Hønefoss stasjon: Dagens stasjon optimalisert og oppgradert2. Mulighet for holdeplass i området Tolpinrud-Styggedalen3. Mulighet for stasjon i området Tolpinrud-Styggedalen4. Mulighet for holdeplass ved Hvervenmoen	

Det vil også være mulig å forlenge toglinjene og ikke vende på Hønefoss. Med en trasé over Kroksund og en forlenging mot Jevnaker kan en holdeplass ved Høneengata være aktuell.

I den videre prosessen med å utvikle helhetlige alternativer vil de ulike mulighetene og prinsippene for arbeidsdeling være grunnlag. For noen av alternativene kan det være mulig å avklare hvilke stasjonsløsninger som er best egnet, basert på:

- Konsekvenser for verdier i området
- Potensiale for byutvikling (kommunens egen vurdering, pågår parallelt)
- Tilgjengelighet; for gående, syklende, mulighet for effektiv tilknytning til lokale bussruter og tilknytning til kommunens hovedvegnett
- Kostnad
- Samfunnsøkonomi

For de alternativene der det ikke er et tilstrekkelig grunnlag for å finne *en* beste løsning for betjening av Hønefoss, vil alternativene vise flere mulige stasjonsløsninger for Hønefoss med flere aktuelle løsninger for arbeidsdelingen mellom eksisterende stasjon/framtidig stopp- eller stasjonsløsning.

Konsekvenser for planlagt vegløsning

I kommunedelplanforslagene og konsekvensutredningen for E16 Skaret – Hønefoss som var på høring/offentlig ettersyn i 2013, ble vegprosjektet avsluttet i krysset i Styggedalen. I det offentlige ettersynet var det flere som pekte på at den nye firefeltsvegen burde føres fram til neste kryss på E16, Ve-krysset, der E16 og rv. 7 skiller lag. Vegvesenet pekte i sitt svar på merknadene på at flere forhold tilsier at det kan være fornuftig å bygge firefeltsveg til Ve: trafikkmengde, logisk



sammenheng i vegnettet, liten ekstra veglengde⁶. En eventuell samordning med Ringeriksbanen i området Styggedalen – Tolpinrud – Ve gir nok et argument for at vegløsningen bør planlegges til og med Ve-krysset. Etatene anbefaler derfor at en eventuell videre planlegging av felles korridor for veg og bane omfatter vegløsning til og med Ve-krysset. Felles løsning vil komme i konflikt med viktige arealressurser. Det vil være viktig å ta hensyn til dagens arealbruk (bl.a. dyrka mark), men samtidig unngå å redusere områdetets potensial som mulig framtidig byutviklingsareal.

⁶ Avstanden mellom krysset i Styggedalen og Ve-krysset er ca. 2 km. En firefeltsveg som skal avsluttes i forbindelse med krysset i Styggedalen må imidlertid føres gjennom krysset, og akselerasjonsfeltet for trafikk som kommer på E16 i retning nordover må avsluttes før man kan begynne å snevre inn til tofeltsveg. Deretter kommer en innsnevringstreking for å flette de to nordgående feltene sammen til ett felt. Vegvesenet har sett på hvor lang strekning som må til for dette, og har kommet til at det sannsynligvis vil bli snakk om mindre enn én kilometer tofeltsveg fra innsnevringen er avsluttet til Ve-krysset.



6. Kan felles korridor gi gevinster i planleggings- og utbyggingsfasen?

6.1 Erfaringer fra andre prosjekter

Samferdselsdepartementet har bedt etatene om en overordnet vurdering av om et felles prosjekt i samme korridor og bygd ut samtidig kan lede til gevinster i planleggings- og utbyggingsfasen. Som bakgrunn har vi sett på gevinster i noen fellesprosjekter, og vurderer om gevinstene i disse er relevante for E16/Ringeriksbanen

Eksempelet som er mest aktuelt er **Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen**: Fellesprosjektet har vært i drift fra og med felles planlegging i kommunedelplanfasen, og er nå i utbyggingsfasen. Prosjektet vurderer at de har hatt følgende gevinster av samarbeidet:

I planleggingsfasen:

Én planprosess istedenfor to har gitt stor nytte: Prosessen har gitt rom for integrering og optimalisering av løsninger, planprosessen i forhold til informasjon og medvirkning har gitt et bedre helhetsbilde, og en felles prosess med planbehandling og godkjenning har spart tid og ressurser. Etatene har noe ulik praksis og verktøy for prosjektstyring, og definert noe ulikt innhold/ansvar til roller med like benevnelser. Harmonisering og forståelse av de to systemene gir nyttig læring mellom etatene.

I gjennomføringsfasen:

Det har vært store gevinster rent praktisk av å ha en felles utbyggingsprosess. Eksisterende veg og bane ligger nær hverandre og den ene ville vært til hinder for den andre dersom man ikke hadde bygd dem samtidig. For enkelte kritiske punkt har det vært nødvendig å behandle veg og bane samlet for å gjøre byggeprosessen gjennomførbare. For tilgjengelighet til anlegget gir felles anleggsveger en gevinst for både økonomi og inngrep. For det anleggstekniske har det vært (og er det) avgjørende med felles utbygging. En utbygging der den ene infrastrukturen ferdigstilles før den andre ville gitt en svært komplisert utbyggingsprosess.

For omgivelsene er det en fordel med én anleggsfase fordi de da utsettes for støy og andre plager knyttet til anleggsfasen én gang i stedet for to.

Massebalansen er bedre ved at overskuddsmasser fra E6 kan brukes i traseen for Dovrebanen. Gevinsten av muligheten for å gjenbruke masser er anslått til 300 mill. kr.

Miljøhensyn oppleves som godt ivaretatt. Her gir ett felles prosjekt stordriftsfordeler ved at det deltar flere fagpersoner innenfor feltet, noe som gir økt faglig bredde.

Råd fra fellesprosjektet til tilsvarende prosjekter/E16 – Ringeriksbanen:

Et generelt råd fra Fellesprosjektet hentet fra prosjektet sin egen evaluering (21.mars 2014) er: *å starte tidligere med å se på muligheten for å etablere et prosjekt med felles rutiner og rammer for prosjektstyringen, felles systemer etc., dvs. i tråd med KS 2 sin anbefaling. Dette bør være på plass før*



prosjektet ruller i gang med prosjektering og bygging. Erfaringene fra Fellesprosjektet være et godt utgangspunkt for å etablere felles styring og systemer.

For byggeledelsen ble det tidlig etablert en felles kultur uavhengig av etatstilhørighet. For styringsstaben har bruk av etatsspesifikke verktøy og systemer gjort integreringen vanskeligere. Dette punktet formidles som et viktig læringspunkt fra Fellesprosjektet, og er noe prosjektet anbefaler at samstemmes i en tidlig/forfase ved andre fellesprosjekt. Rammen for en bedre integrering av styringssystemet kan gis ved at et fellesprosjekt får en egen post på Statsbudsjettet.

Det er i tillegg hentet inn erfaringer fra noen andre relevante fellesprosjekter for å gi et bredere grunnlag for oppsummeringen av mulige gevinster i tabellen nedenfor:

- Erfaringer fra planlegging og utbygging av dobbeltspor gjennom Vestby 1988-1996
- Erfaring fra planlegging og bygging i samarbeidsprosjekt mellom E18 og Vestfoldbanen i Skoger ferdigstilt i 1996
- Erfaring fra planlegging av felles infrastruktur i KVU-arbeidet for Vossebanen og E16 mellom Voss og Arna i 2014

6.2 Relevans for E16-Ringeriksbanen

Tabellen nedenfor viser forhold som kan gi gevinst ved et fellesprosjekt, erfaringer fra andre fellesprosjekt og vurdering av relevans for E16/Ringeriksbanen.

Tabell 10: Hvilke gevinster er overførbare fra andre fellesprosjekter; hva kan vi forvente av gevinster ved en felles plan- og utbyggingsfase for E16 og Ringeriksbanen

Forhold som kan gi gevinst	Erfaringer fra fellesprosjektene <i>Relevans for en mulig felles trasé for E16/Ringeriksbanen</i>
Optimalisering av løsning og felles planarbeid/planproduksjon	Gevinster av felles planlegging for optimalisering av selve løsningen og tilpasning av infrastrukturen til omgivelsene er relevante gevinster fra alle fellesprosjektene. <i>For en mulig felles korridor E16 – Ringeriksbanen vil samordnet optimalisering være avgjørende for å få til en god felles løsning. Ett felles plangrunnlag antas å bli mer omfattende enn plangrunnlaget for veg/bane alene, men vil kreve mindre arbeid enn summen av to adskilte planprosesser.</i>
Felles planbehandling	Fellesprosjektet E6-Dovrebanen vurderer felles planbehandling, høring og offentlig ettersyn som positivt i forhold til gjennomføring, informasjon og medvirkning. <i>En felles høring/offentlig ettersyn, og felles politisk behandling vurderes å være tidsbesparende og noe kostnadsbesparende. En felles prosess vil være omfattende og krevende, men likevel totalt sett mindre arbeidskrevende enn to separate prosesser.</i>
Praktisk anleggsgjennomføring	Alle fellesprosjektene som er bygget/under bygging peker på utbyggingslogistikken som en klar gevinst. Anleggsdriften kan optimaliseres, dersom en skulle bygd to separate prosjekt ville mye måtte dubleres. Med ett anleggsområde blir det mindre behov for mellomlagring, og ett sett med felles anleggsveger kan tilrettelegges.



	<i>Gitt at det skal bygges veg og bane i en felles trasé, vil en felles utbygging gi en bedre anleggsfase både for utførende og omgivelser</i>
En anleggsperiode i stedet for to	Alle fellesprosjektene peker på fordelene ved å ha én i stedet for to anleggsfaser. <i>Dette er en logisk gevinst av å ha felles utbygging som også vil være relevant for en mulig felles trasé E16-Ringeriksbanen. Gevinsten er vanskelig å anslå økonomisk, men vil være bra for naboer og etatenes omdømme.</i>
Økonomisk gevinst: Identifiserte besparelser	I fellesprosjektet E6-Dovrebanen er gevinsten av massehåndtering internt i prosjektet anslått. I KVVU-rapporten på strekningen Voss - Arna er det beregnet kostnadsgevinster som skriver seg fra bruk av felles rømmingstunnel. <i>Dette er gevinster som er/var tydelige allerede på et overordnet nivå. Det er ikke slike "opplagte" gevinster ved en felles trasé E16-Ringeriksbanen.</i>
Kompetanseutvikling, kompetanseutveksling og harmonisering	Lære av hverandre, finne beste praksis og bli mer enhetlige statlige byggherrer: Kompetanseutveksling mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen er en viktig gevinst for Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. Samarbeidet gir god innsikt i hverandres praksis og rutiner, og gode muligheter for læring og harmonisering. Her er det også vurdert et ytterligere potensiale for fellesgevinster som det ikke har vært mulig å ta ut. <i>Også relevant for et fellesprosjekt E16/Ringeriksbanen.</i>

6.3 Oppsummering

Hva kan vi forvente av gevinster ved en felles plan- og utbyggingsfase for E16 og Ringeriksbanen?

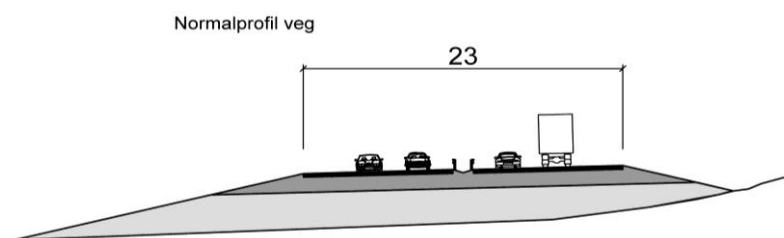
- Utarbeiding av ett felles plangrunnlag vil gi rom for optimalisering av en fellesløsning og kreve mindre arbeid enn summen av to adskilte planprosesser.
- En felles høring/offentlig ettersyn og felles politisk behandling vurderes å være tidsbesparende og noe kostnadsbesparende, og totalt sett mindre arbeidskrevende enn to separate prosesser.
- Gitt at det skal bygges veg og bane i en felles trasé, vil en felles utbygging gi en bedre anleggsfase enn om man bygger det ene prosjektet før det andre.
- En felles utbygging vil være bra for naboer og etatenes omdømme.
- Læring og kompetanseutveksling mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen er en viktig gevinst for etatene.
- Ved å starte tidlig med organiseringen av et felles samarbeidsprosjekt vil det være gode muligheter for å etablere og utvikle en effektiv gjennomføringsorganisasjon.
- Den økonomiske gevinsten av en felles utbyggingsfase er vanskelig å anslå på det grunnlaget som foreligger pr. dd.

7. Miljøkonsekvenser

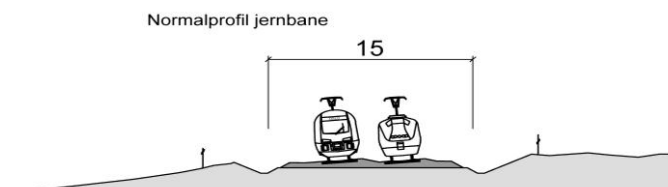
7.1 Generelle vurderinger

Blir arealbeslaget ved veg og bane samlet mindre enn om de går hver for seg?

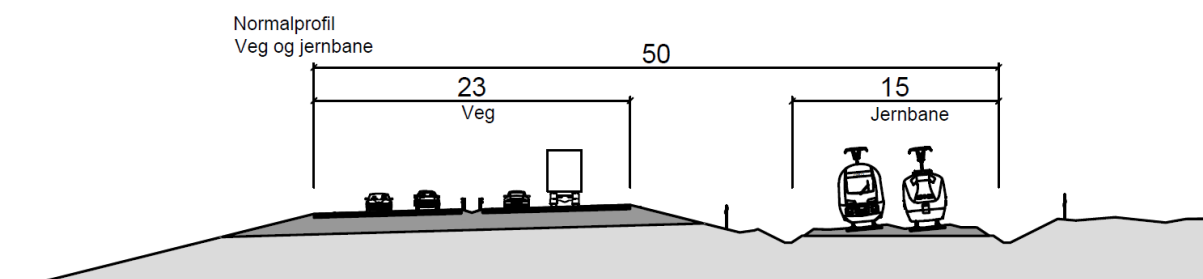
Figurene nedenfor viser normalprofil for veg alene, jernbane alene og veg og bane sammen.



Figur 17: E16 vil etter gjeldende krav få en minimumsbredde på 23 m



Figur 18: Ringeriksbanen vil etter gjeldende krav få en minimumsbredde på 15 m



Figur 19: Dersom veg og bane legges ved siden av hverandre, må det være sikkerhetsavstand mellom dem. Dette gjør at minimumsbredden for veg og bane til sammen blir 50 m

Vi ser av figurene at veg alene vil få en minimumsbredde på 23 meter, bane alene vil få en minimumsbredde på 15 meter, og veg og bane sammen vil få en bredde på 50 meter inkludert nødvendig sikkerhetssone.

Inngrepet veg og bane vil medføre vil imidlertid bli større enn selve vegen og banen. På begge sider skal det være plass til grøfter, fylling/skjæring, støyvoller eller –skjermer der det er aktuelt, tilrettelegging for under- eller overganger osv. Dette krever også areal. I konsekvensutredningen for E16 Skaret – Hønefoss ble det derfor ved beregning av arealbeslag lag til grunn en buffersone på 20 meter på hver side av vegen. Legger vi til grunn en slik buffersone, blir arealbeslaget:



- Veg alene: 20 m buffersone + 23 m veg + 20 m buffersone = 63 m samlet bredde
- Bane alene: 20 m buffersone + 15 m bane + 20 m buffersone = 55 m samlet bredde
- Veg og bane sammen: 20 m buffersone + 50 m veg og bane + 20 m buffersone = 90 m samlet bredde

Vi ser at når vi tar med buffersoner, vil det bety arealbesparelser å legge veg og bane sammen.

Noen forbehold er det likevel knyttet til dette. Illustrasjonene viser minimumsbredden. Der det skal bygges kryss på vegen og/eller holdeplass langs banen, må avstanden mellom de to økes. Fordi begge linjene har stiv kurvatur, vil dette få betydning over et langt område, der arealbeslaget vil bli større enn vist ovenfor.

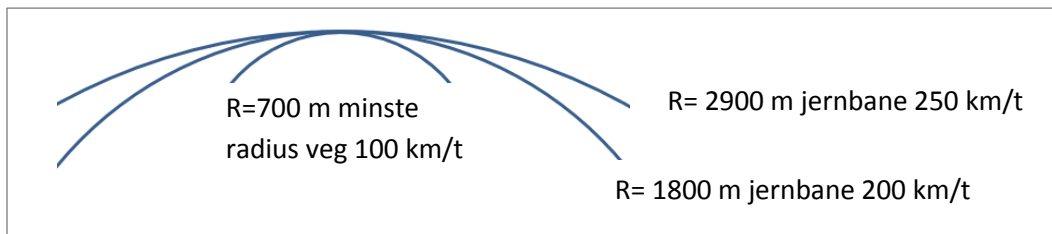
Arealbeslaget knyttet til kryss og holdeplasser kommer i tillegg til det som er beskrevet over.

For å gi et mer nøyaktig svar på samlet arealbeslag, må det tegnes konkrete løsninger som grunnlag for en mer nøyaktig beregning.

Stivere kurvatur for bane gir mindre frihetsgrader til tilpasninger

Jernbanen har strengere krav til vertikal og horisontal kurve, samt stigning. Jernbanen er dermed mindre fleksibel i terrenget, og vanskeligere å legge på en måte som unngår konflikt. En felles trasé vil låse vegtraseen til banens stive kurvatur, og vi mister muligheten til å la vegen gå utenom konflikt hvis det er mulig.

Minimumskrav til veg med den aktuelle standarden og 100 km/t er kurveradius på 700 m, mens minstekrav til bane er radius 1800 m ved 200 km/t og 2900 m ved 250 km/t.



Tilsvarende er krav til maksimal stigning for bane strengere enn for veg:

- Veg med 50 promille maksimalstigning trenger 200 meter for å stige 10 m.
- Bane med 20 promille maksimalstigning trenger 500 meter for å stige 10 m.
- Bane med 12,5 promille maksimalstigning trenger 800 meter for å stige 10 m.
- Bane med 35 promille maksimalstigning trenger 280 meter for å stige 10 m.



Bindinger ved plassering av kryss med potensielt større virkninger enn med friere valg av kryssplassering

Kryssplassering bestemmes dels av krav til kryssavstand, men særlig av hvor det er best å plassere krysset for å få god tilknytning til lokalvegnettet. Kryss er arealkrevende, og mulighetene til å ta hensyn til omgivelsene både ved plassering og ved utforming av kryss vil være utslagsgivende for konsekvensene. Felleskorridor for veg og jernbane kan føre til at fleksibiliteten til å tilpasse kryssene til omgivelsene blir mindre.

I tillegg er det gjerne slik at der det er gunstig med holdeplass for bane, kan det også være et gunstig sted for kobling mellom overordnet hovedveg og sidevegnettet. Dersom stopp for bane og kryss for veg plasseres på samme sted, kan det samlede inngrepet og omformingen av omgivelsene få stort omfang.

To inngrep har vanligvis større omfang enn ett

En felleskorridor vil gi et svært stort inngrep, men veg alene og jernbane alene vil også gi store inngrep. For mange tema kan to store inngrep være verre enn ett kjempestort inngrep. To inngrep kan føre til større oppdeling av områder og introduksjon av flere barrierer. Ved to inngrep er det generelt bedre om traseene ligger langt fra hverandre enn i nærheten av hverandre. Dersom traseene ligger nær hverandre, men ikke helt sammen, vil det bli større restarealer mellom vegen og banen som ikke kan brukes, og det samlede arealbeslaget blir større enn både ved samlet trasé og ved to ulike traseer i større avstand. «Nesten sammen» kan derfor gi større negative konsekvenser enn felles eller fullstendig adskilte traseer.

7.2 Vurdering for ulike tema

Nedenfor gis en overordnet gjennomgang av konsekvensene knyttet til ikke-prissatte konsekvenstema med hensyn til felles trasé eller ikke. Det må imidlertid understrekes at traseene ikke er detaljert uformet, slik at det ikke er vurdert faktiske konsekvensene av konkrete løsninger.

Nærmiljø og friluftsliv

Veg og jernbane kan hovedsakelig påvirke nærmiljøet og friluftslivet på tre måter, gjennom arealbeslag, barrierevirkning og støy. Nærføring av veg og bane til boligområder vil forringe områdene. Blant annet kan bru/bruer over Kroksund, veg og bane i dagen i området Fekjær/Rytteraker/Løken, veg og bane forbi Viksenga og i området ved Norderhov gi forringelse av boligområder. Når det gjelder friluftsliv, vil blant annet Kroksund, skogsområdet («leskogen») som strekker seg fra Bymoen over Mosmoen til Helgelandsmoen, og Storelva kunne bli forringet som tur-/friluftsområder ved arealbeslag, støy og barrierer som bryter stier og løyper.

Dobbeltsporet jernbane og firefeltsveg må begge anses som absolutte barrierer. Dersom veg og bane legges i hver sin trasé, vil det bli to barrierer i området. Ved felles korridor vil det bli én barriere, men denne vil bli svært bred. Barrierevirkningen vil måtte avbøtes ved at det legges til rette for kryssinger.

Dersom veg og bane ligger nær hverandre, men ikke helt sammen, vil arealene mellom dem ha liten eller ingen verdi som nærmiljø- og friluftsområder på grunn av redusert tilgjengelighet og støy.



Bygging av ny E16 vil gi trafikkavlastning langs dagens E16, noe som igjen gir mindre støy og redusert barrierevirkning. Det er flere bolighus langs dagens veg enn langs de aktuelle traseene for ny veg og bane.

Naturmiljø

For naturmiljøet er det viktig å begrense arealbeslaget og barrierevirkningen. Generelt vil felles korridor for veg og bane gi mindre inngrep enn to separate traseer, og er således å foretrekke. Kryssingen av Busund er et unntak fra det generelle bildet. Her vil en felleskorridor gi et inngrep som vurderes å være ødeleggende for den mest intakte delen av elvesystemet. Med hensyn til naturmiljø bør en annen løsning enn kryssing ved Busund velges.

For å kompensere for de negative konsekvensene for naturmiljø bør man vurdere muligheten for økologisk kompensasjon, for eksempel at prosjektet innebærer tiltak for bedring av forholdene i et naturområde som kompensasjon for forringelse/ødeleggelse av et annet område.

Landbruk

For landbruket er det viktig at minst mulig dyrka mark blir beslaglagt eller oppstykket. Dette taler for å samle inngrepene i en felles korridor. Jo større avstanden mellom veg og bane i en felleskorridor blir, jo mindre blir fordelene ved å samlokalisere fordi brakkarealet mellom de to blir stort. Blir imidlertid avstanden mellom veg og bane stor nok, kan arealene mellom dem bli drivverdige. Med hensyn til landbruk bør altså veg og bane enten ligge så nær hverandre som mulig, eller med så stor avstand at arealene mellom dem blir drivverdige. Samlokalisering vil kunne redusere barriereeffekten og kreve færre, men større driftsunderganger/-overganger.

For å redusere konsekvensene for dyrka mark, kan det bli aktuelt å vurdere kompenserende tiltak gjennom å dyrke opp nye arealer som erstatning for arealer som går tapt. Hvorvidt denne typen kompensasjon blir aktuell, avhenger blant annet av erfaringene man gjør gjennom utprøving av kompensasjon ved utbygging av E18 i Akershus. Kompensasjon omtales nærmere i eget delkapittel.

Landskapsbilde

For landskapsbildet er skalaen, eller størrelsesforholdet, mellom tiltaket og landskapsrommet som blir berørt viktig for konsekvensen. Dersom veg og bane bygges i felles korridor, vurderes inngrepet å bli så stort at det ikke lar seg tilpasse landskapet på en god måte. At den stive jernbanekurvaturen må legges til grunn for en felleskorridor forsterker dette. Vegen kan tilpasses landskapet på en nokså god måte i store deler av prosjektområdet, mens dette er vanskeligere for jernbanen på grunn av krav til stivere kurvatur. Jernbane alene vil medføre stor konflikt med hensyn til landskapsbildet, mens en felleskorridor for veg og bane med jernbanekurvatur vil gi svært stor konflikt.

Det mest sårbare området med hensyn til landskapsbilde er kryssingen av Kroksund. Både jernbane og veg på bru over sundet vil gi stor konflikt med hensyn til landskapsbildet.

Kulturmiljø

I det aktuelle området er det uvanlig mange kulturminner med stor/nasjonal verdi. En felleskorridor for veg og jernbane basert på jernbanens kurvaturkrav vil derfor gi svært store konflikter med hensyn til kulturmiljø. De største kulturminneverdiene knytter seg til områdene rundt Sundvollen, Fekjær/Løken/Borgen, Steinssletta og Norderhov. En felles korridor gjennom noen av disse områdene vil innebære ødeleggelse av nasjonalt viktige kulturminner.



7.3 Kompenserende tiltak

Når et inngrep medfører betydelige negative konsekvenser, vil det første man forsøker å unngå være konsekvensene. Dersom dette ikke er mulig, vil neste steg være å forsøke å avbøte konsekvensene. Et annet viktig tiltak vil være å restaurere områder som blir berørt i anleggsfasen. Dersom man har forsøkt å unngå konsekvensene, lagt til grunn avbøtende tiltak og restaurering, men likevel ser at inngrepet medfører store negative konsekvenser, kan det være aktuelt å vurdere kompenserende tiltak.

Veg og jernbane gjennom Hole og Ringerike kommuner vil medføre betydelige miljøkonsekvenser, både ved separate traseer og ved felles korridor. Tidligere utredninger viser at det ikke er mulig å unngå konflikter med de store verdiene i området. Innsigelsene som har kommet til planforslagene for E16 Skaret – Hønefoss tilsier at det er stor sannsynlighet for at det vil bli fremmet innsigelser også til framtidige samferdselsplaner gjennom det samme området.

Med bakgrunn i dette kan det bli aktuelt å vurdere kompenserende tiltak ved veg- og baneutbygging gjennom Hole og Ringerike kommuner. Kompenserende tiltak er mest aktuelt for naturmiljø. Reetablering av dyrka mark prøves ut ved E18 i Akershus. Etter at vi har fått mer erfaring, må det gjøres en vurdering før vi eventuelt kan gå inn for reetablering av dyrka mark i stort omfang.

Kompenserende tiltak knyttet til dyrka mark vil bestå i at nye områder dyrkes opp som erstatning for dyrkningsområder som går tapt. I rapporten «Fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturområder ved samferdselsutbygging», avgitt til Samferdselsdepartementet 03.07.2013 (tilgjengelig på internett: <http://www.regjeringen.no/pages/38418217/endeligrapportfraarbgr.pdf>), side 30, anslås det at når man dyrker opp ny jord for å erstatte fulldyrket mark som går tapt, må erstatningsarealet være i størrelsesorden dobbelt så stort som arealet som går tapt. Ved flytting av jord fra arealer som beslaglegges til nye arealer anslås det i rapporten at produksjonspotensialet kan opprettholdes dersom erstatningsarealet er like stort som arealet som går tapt. Rapporten peker på at «Undersøkelser viser at det er mulig å gjennomføre slik etablering av ny dyrka jord ved flytting av jord. Metoden er lite utprøvd og dokumentert i Norge, og potensialet for denne metoden er derfor usikkert» (s. 33 i rapporten).

I hvor stor grad det finnes tilstrekkelige arealer til nydyrking/flytting av jord til å opprettholde matproduksjonen, avhenger av hvor stort område man tar i betraktning i søket etter kompensasjonsarealer. I merknadsbehandlingen for kommunedelplanen for E16 Skaret – Hønefoss pekte Statens vegvesen på at det innenfor området som ble vurdert i konsekvensutredningen sannsynligvis ikke finnes tilstrekkelige arealer til nydyrking til å opprettholde matproduksjonen. Et eventuelt søk etter erstatningsarealer må derfor sannsynligvis omfatte et større område.

Også med hensyn til naturmangfold kan kompenserende tiltak være aktuelle. I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014 – 2023 (s. 221) står følgende om kompensasjon knyttet til naturmangfold:

Kompensasjon i denne sammenheng handler ikke om økonomisk kompensasjon, men om å kompensere fysisk for viktige naturverdier og funksjoner i naturområder som går tapt. Dette kan gjøres ved helt eller delvis å opparbeide andre arealer som kan erstatte den naturfunksjonen eller



naturverdiene som de berørte arealene hadde. Eventuelle nye områder bør sikres juridisk, slik at det blir en reell tilførsel av naturområder.

Økologisk kompensasjon av et naturområde kan omfatte både større skjøtselstiltak, vern av nye områder, restaurering av forringede miljøer og etablering av nye habitater. Dette kan eventuelt omfatte tiltak både tett inntil inngrepet og kompensasjonstiltak i andre områder. [...] Slik kompensasjon bør ikke vurderes før alle andre alternativer og tiltak for å unngå og begrense skade på de aktuelle arealene er vurdert.

Med bakgrunn i det vi vet om konflikter med nasjonale verdier i det aktuelle planområdet og omtalen av kompenserende tiltak i Nasjonal transportplan 2014 – 2023, anbefaler etatene at det vurderes om kompenserende tiltak kan være aktuelle i en felles planprosess for veg og bane. Kompensasjon bør i så fall inngå i vurderingene fra tidlig fase.

8. Regionale virkninger/stedsutvikling

8.1 Ønske om og potensial for vekst i Ringeriksregionen

Ringeriksregionen består av kommunene Hole, Ringerike og Jevnaker. Regionen ønsker å vokse og avlaste Stor-Oslo for noen av vekstutfordringene. Dette er også en av hovedbegrunnelsene for prioriteringen av Ringeriksbanen i inneværende NTP.

Flere utredninger har dokumentert potensial for vekst i Ringeriksregionen. I sentrum av regionhovedstaden Hønefoss (Ringerike kommune) er det store arealer som egner seg godt for fortetting og transformasjon. Tilsvarende arealer finnes i kommunesentrene Vik (Hole kommune) og Nesbakken (Jevnaker kommune). I tillegg finnes også andre tettsteder og utviklingsområder i de tre kommunene. En rekke større og mindre områder er under planlegging og utbygging.

En fortetningsanalyse gjennomført for Ringeriksregionen viser at de tre sentrumsområdene Hønefoss, Vik og Nesbakken kan fortettes med boliger for 20.000 mennesker uten at det kommer i konflikt med viktige nasjonale og lokale føringer. I tillegg er det et potensial for 350.000 kvadratmeter næringsarealer bare i sentrumsområdene. Det finnes også betydelige arealer i randsonen rundt sentrum og i andre tettsteder.

Ringeriksregionen ønsker økt aktivitet og flere mennesker i sentrumsområdene. By- og stedsutvikling er viktige elementer i pågående kommuneplanprosesser i alle tre kommuner. Kommunene ser at de står overfor store oppgaver innen teknisk og sosial infrastruktur for å håndtere veksten. Det er sterk lokalpolitisk vilje til vekst og til å gjennomføre de nødvendige tiltakene for å legge til rette for vekst. Kommunene har godt samspill med næringslivet, som også ønsker vekst og utvikling på Ringerike.

For å ta ut vekstpotensialet i Ringeriksregionen er det en forutsetning at regionen blir tettere integrert i Stor-Oslo gjennom bedre transportmuligheter. Ny E16 mellom Sandvika og Hønefoss vil korte ned reisetiden og gi et mer robust og forutsigbart transporttilbud på veg. Ringeriksbanen vil med reisetid Hønefoss - Oslo S på rundt en halvtime, og halvtimesfrekvens med kapasitet til økning, åpne opp Ringeriksregionen mot Oslo på en helt annen måte enn i dagens situasjon.

8.2 Byutvikling og utvikling av knutepunkt

Jernbaneverket og IC-prosjektets viktigste bidrag til knutepunktutvikling er en robust, framtidsrettet og bærekraftig transportinfrastruktur som kan møte forventet befolkningsvekst og transporttettersspørsmål. Som del av gjennomføringsplanen for InterCity er det laget en egen planveileder for byområder og knutepunkt.

I veilederen understrekes det at for at investeringene i infrastruktur skal bidra til ønsket samfunnsutvikling, er en del av utviklingsoppgaven å etterspørre et plangrep for omkringliggende bystruktur som bygger opp under IC-satsingen.

Prosjektet legger 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, syklist og kollektivtrafikk og enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler. Stasjonene i IC-området er ulike, og har følgelig ulike forutsetninger for å utvikles til knutepunkter.



Ansvar for å utvikle knutepunkter er ikke plassert hos én aktør, men hos alle statlige, regionale, kommunale og private aktører som har virkemidler innenfor areal- og transportplanlegging.

Utviklingsstrategien for arealene i tilknytning stasjoner og stopp er avgjørende for om en ny Ringeriksbane vil få ønsket effekt for en miljøvennlig reiseadferd i korridoren. By- og stedsutvikling må sees i sammenheng med i stasjonsplassering. Et samordnet transporttilbud er tilsvarende viktig for å bygge opp under stasjonsstrukturen med matebuss og god tilgjengelighet for gående og syklende. Samordning av overordnet vegnett og banetrasé vil også bidra til et helhetlig grep i korridoren

8.3 Innføring til Hønefoss/stasjoner i Hønefoss

For innføring til Hønefoss by vil planlegging av trasé og stasjonsløsning for Ringeriksbanen ha en grenseflate mot KVU for transportsystemet i Hønefoss. Arbeidet med denne pågår nå i regi av Statens vegvesen. Arbeidet med KVUen avventer utredning av Ringeriksbanen og hvilke stasjonsløsninger som blir aktuelle for videre planlegging. Det er svært gunstig for den neste fasen av planarbeidet at de to prosessene skjer parallelt. Det vil være mulig å integrere disse prosessene slik at tilrettelegging for et godt bygrep kan gå parallelt med avklaring av stasjonsløsning.



9. Anbefaling

Jernbaneverket og Statens vegvesen er enige om følgende konklusjoner og anbefalinger:

- a. Konsekvensutredningen for E16 Skaret – Hønefoss har vist at veg om Åsa ikke er en aktuell løsning. E16 må krysse Kroksund
- b. En jernbaneløsning over Kroksund vurderes som mest aktuell. Arbeidet så langt har vist at ulike fellesløsninger for veg og bane over Kroksund og videre til Hønefoss er mulige
- c. Dersom Ringeriksbanen skal legges om Åsa, er det ikke aktuelt med et fellesprosjekt. Arbeidet med veg og bane kan fortsette som to separate prosjekter
- d. En løsning med bane og veg over Kroksund vil kreve en felles plan uavhengig av om bane og veg ligger i en felles korridor eller i hver sin korridor
- e. Etatene anbefaler at videre planlegging gjøres som en felles prosess uavhengig av om prosjektene skal bygges ut samtidig eller ikke
- f. Det anbefales at det gjennomføres en felles kommunedelplan for aktuelle traseer
- g. Den felles planleggingen vil gi grunnlag for å vurdere om veg og bane også bør bygges som et felles prosjekt
- h. Etatene anbefaler at videre planlegging gjøres som statlig plan
- i. Etatene anbefaler at det videre utredningsarbeidet for Ringeriksbanen fram mot 31. oktober gjøres som et fellesprosjekt
- j. På bakgrunn av dette anbefaler etatene at innsigelsesbehandlingen for E16 Skaret – Hønefoss stilles i bero

Anbefalingen begrunnes nærmere i det følgende.

Løsninger om Åsa – separate prosjekter

Konsekvensutredningen for E16 Skaret – Hønefoss har vist at en ny E16 om Åsa vil bli ca. 5 km lengre enn dagens veg. Bare i størrelsesorden 10 % av trafikken på E16 vil velge den nye traseen om Åsa, mens ca. 90 % av trafikken blir igjen på «gamlevgen». Ny E16 om Åsa vurderes derfor som uaktuell.

Tidligere utredninger av Ringeriksbanen har vist at jernbanetraseen over Åsa har lavere samfunnsnytte enn løsninger over Kroksund, pga vesentlig høyere kostnader, lengre reisetid og mindre trafikkgrunnlag underveis. Nye krav til infrastrukturen og forutsetninger om IC- standard vil ha ytterligere konsekvenser for kostnadsbildet, og vil dermed gjøre Åsa-traseen mindre aktuell. Fram til 31. oktober 2014 skal det ses nærmere på ulike alternativ for Ringeriksbanen. Dette vil gi et godt grunnlag for å anbefale utbyggingsalternativer som videreføres i planprosessen.

Dersom Ringeriksbanen skal gå om Åsa, er det ikke aktuelt med felles korridor for bane og veg. I dette scenariet kan de to prosjektene fortsette som selvstendige prosjekter.

Løsninger om Kroksund – samordning

Med bakgrunn i tidligere utredninger og det som har vært gjort så langt i denne fasen, synes løsninger for både bane og veg over Kroksund å være mest aktuelt. Arbeidet så langt har vist at det er mulig med ulike fellesløsninger for bane og veg over Kroksund og videre til Hønefoss.



I arbeidet med kommunedelplaner for E16 Skaret – Hønefoss har spørsmålet om forholdet mellom E16 og Ringeriksbanen vært oppe flere ganger. Erfaringene tilsier at dersom prosjektene skal gå gjennom samme område, må planleggingen av dem samordnes. Dette for å unngå at det ene prosjektet blir til hinder for det andre, for å få til de beste løsningene samlet sett og for å få fram de samlede konsekvensene av prosjektene.

Dersom både bane og veg skal over Kroksund, anbefaler derfor etatene at videre planlegging gjennomføres som en felles prosess. Anbefalingen gjelder uavhengig av om prosjektene skal bygges ut samtidig eller ikke. Den felles planleggingen vil gi grunnlag for å vurdere om veg og bane også bør bygges som et felles prosjekt.

Statlig plan

En felles plan vil omfatte Ringeriksbanen på hele strekningen Sandvika – Hønefoss og E16 på strekningen Skaret – Hønefoss. Planen vil således berøre tre kommuner, Bærum, Hole og Ringerike, og to fylkeskommuner, Akershus og Buskerud.

Videre vil planen medføre konflikt med nasjonale verdier knyttet til dyrka mark, naturmiljø, kulturmiljø og landskap, i tillegg til en rekke lokale konflikter. Samtidig inngår både E16 Skaret – Hønefoss og Ringeriksbanen i viktige nasjonale transportkorridorer mellom Øst- og Vestlandet.

Med bakgrunn i disse forholdene anbefaler etatene at den videre planleggingen av et eventuelt fellesprosjekt gjennomføres som statlig plan.

Felles planprosess for E16 og Ringeriksbanen

Tidligere utredninger for Ringeriksbanen og konsekvensutredningen for E16 Skaret – Hønefoss har vist at store nasjonale verdier berøres ved utbygging av samferdselstiltak gjennom det aktuelle området, at utbygging er konfliktfylt og at planene medfører mange innsigelser.

Med bakgrunn i dette mener etatene det er svært viktig med en god planprosess som gir rom for samspill og reell medvirkning. Etatene mener at det bør gis mulighet for samspill og medvirkning ved valg av alternativ basert på en konsekvensutredning av flere alternativ, det vil si på kommunedelplannivå. Vi anbefaler derfor at dersom E16 og Ringeriksbanen begge skal krysse Kroksund, gjennomføres det en felles kommunedelplanprosess for de to tiltakene. Deretter anbefaler vi at det utarbeides reguleringsplan.

Samordning av videre arbeid med frist 31. oktober 2014

Samferdselsdepartementet har i oppdragsbrev av 20.12.2013 gitt føringer for utredning av Ringeriksbanen. Jernbaneverket har i «Overordnet prosjektplan for utredning av Ringeriksbanen», datert 01.02.2014, vist en tidsplan der de videre utredningene om Ringeriksbanen i denne fasen skal gjøres til 31.10.2014.

Arbeidet med Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss som har vært gjort til nå viser at det er behov for koordinering mellom de to prosjektene. Etatene anbefaler derfor at de to etatene samarbeider også i det videre arbeidet fram mot 31. oktober 2014.



Innsigelsesbehandlingen for E16 Skaret – Hønefoss bør stilles i bero

Kommunedelplanen for E16 Skaret – Hønefoss ligger til innsigelsesbehandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Løsningene i denne planen gjelder kun for veg, og det er årsaken til at Jernbaneverket har fremmet innsigelse til planen.

Dersom Ringeriksbanen skal gå om Åsa og det ikke skal lages noen felles plan for veg og bane, kan innsigelsene til vegplanen behandles videre i Kommunal- og moderniseringsdepartementet uavhengig av Ringeriksbanen. Som omtalt over, vil Åsa-alternativet for Ringeriksbanen bli vurdert nærmere fram til 31. oktober 2014.

Dersom E16 og Ringeriksbanen skal gå over Kroksund og det skal utarbeides felles plan for de to prosjektene, vil denne fellesplanen erstatte kommunedelplanen for E16 Skaret – Hønefoss. I dette scenariet synes det ikke hensiktsmessig å fortsette behandlingen av innsigelsene til vegplanen.

På bakgrunn av dette anbefaler etatene at innsigelsesbehandlingen for E16 Skaret – Hønefoss stilles i bero inntil det er avklart om det er aktuelt at Ringeriksbanen går om Åsa og at Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss planlegges som to separate prosjekter.