



Jernbaneverket

Ringerike kommune
Postboks 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS

Hole kommune
Viksveien 30
3530 Røyse

Besøksadresse:
Strømgaten 15, 5015
Bergen

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Henvendelse til: Nils Henning Anderssen / Torild Hage
Tlf.: 55 96 61 10 / 55 96 61 90
Faks:
E-post: ANDNIL@jbv.no

Dato: 12.03.2013
Saksref.: 201203845-5
Deres ref.: 11/438-36
Vedlegg:

Uttalelse med innsigelser til offentlig ettersyn av kommunedelplan med konsekvensutredning - E16-Skaret-Hønefoss

Vi viser til Deres e-mail datert 25. januar 2013 om offentlig ettersyn av kommunedelplan med konsekvensutredning for E16 Skaret-Hønefoss. Jernbaneverket har tidligere gitt innspill til planprogrammet, datert 24.09.10. Der pekte vi mellom annet på at Ringeriksbanen er premissgivende for kommunedelplanen for E 16 og at en måtte se planlegging av de to prosjektene i sammenheng. Selv om Samferdselsdepartementet i brev av 24.09.12 frikoblet planlegging av E 16 mellom Sandvika og Hønefoss fra Ringeriksbanen, mener Jernbaneverket at det er en svakhet å ikke se disse to prosjektene i en mer helhetlig sammenheng.

Aktuelle trasealternativer

Framlegg til kommunedelplan tar for seg forslag til ny 4-felts vegtrase for del av E 16 strekningen Skaret - Hønefoss. I planframlegget er 29 alternativer konsekvensutredet, men bare fire av disse er på høring. Statens vegvesen vil bare akseptere to alternativ (A1a og A1b) og varsler selv innsigelse mot de resterende forslagene. Innsigelsene er begrunnet med for dårlig sikkerhet og/eller for høye kostnader ved å bygge, drifte og vedlikeholde vegen. De to andre alternativene som er på høring, er varianter av de to første, men med dyrere tunnelløsninger.

Alternativene A1a og A1b er utfordrende fordi de går gjennom områder med store natur, landskap og jodbrukskvaliteter. Alternativene kommer best ut av den samfunnsøkonomiske analysen for prissatte konsekvenser, men er i konflikt med nasjonale miljømål og har store negative konsekvenser for naturmiljø/landskap. For de ikke-prissatte konsekvensene er alternativene rangert som nummer 27 og 29. Disse

motsetningene skaper tvil om det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ny E 16 på strekningen Skaret – Hønefoss.

De to alternativene som vegvesenet går inn for, medfører begge bro over Kroksundet i samme trase. Alternativene har ulike løsninger fra Bymoen til Skyggedalen.

Transportløsninger

Det fremgår av konsekvensutredningen at ny 4 felts E 16 for begge aktuelle alternativ vil føre til at konkurranseforholdet mellom kollektivtransport og bil forskyves i bilens favør. Dette samsvarer ikke med dagens overordnede samferdselspolitikk der målsettinger er et ønske om å få mer av persontransporten i Norge over til kollektiv transport. I tillegg foreligger overordnede statlige og regionale mål for å redusere klimagassutslipp. I Osloregionen skal klimagassutslippene reduseres med 50 % innen 2030 sett i forhold til 1991 nivået, jf Klimahandlingsplan 2030 for Osloregionen. Samordnet areal- og transportplanlegging og reduksjon i personbiltrafikk er viktige virkemiddel for å oppfylle dette. Handlingsplanen peker videre på at en flerkjernet utvikling av Osloregionen med skinnegående transport mellom kjernene, vil være en løsning for fremtiden.

Ringeriksbane

Ringeriksregionen har i enkelte tidsrom store veitrafikkavviklingsproblemer. Selv med ny fire felts E16, vil befolkningsvekst kunne føre til avviklingsproblemer også i framtida. Prognoser tilsier at hele Osloregionen vil vokse kraftig de nærmeste årene og samordnet areal- og transportplanlegging og samordning vei og bane vil være en viktig nøkkel. Handels- og byutviklingsanalysen for Hønefoss (2012) viser til at fortettet bygging nær jernbanestasjonen representerer god fremtidig byutvikling som samlet sett kan redusere transportbehovet.

Med en reisetid mellom Oslo og Hønefoss på 30 minutter vil Hønefoss bli nærmere knyttet til Oslo. Ny Ringeriksbane kan redusere biltrafikken betydelig og vil være å sidestille med det tilbudet som Inter-City trianget rundt Oslo representerer. I en markedsundersøkelse fra Urbanet Analyse (rapport 28/2011) oppgir 12 % av respondentene at det er aktuelt å benytte dagens togtilbud mens 64 % av respondentene oppgir at det kan bli aktuelt å benytte ny Ringeriksbane. En undersøkelse ved Transportøkonomisk rapport (TØI rapport 1201/2012) viser at 56 prosent av langpendlerne i Intercity-trianglet bruker tog i dag. Over halvparten av langpendlerne bor innenfor en fire kilometers radius fra en stasjon.

I framlagte konsekvensutredning er det beregnet at ny Ringeriksbane vil redusere trafikken på E 16 med 8 %. Dette samsvarer ikke helt med undersøkelser fra TØI og Urbanet Analyse. TØI-undersøkelsen viser til at videre utbygging av intercity-nettet kan medføre ny regionforstørring rundt Oslo og ny Ringeriksbane vil trolig få like stor betydning i Ringeriksregionen som Intercity-trianglet vil for andre deler av Osloregionen. I tillegg vil en ny Ringeriksbane ha fordeler ved at den kutter ned reiseavstanden med tog mellom Bergen og Oslo med ca en time.

Jernbaneverket ser det som svært uheldig at forholdet til jernbane ikke er vurdert mer omfattende i konsekvensutredningen.

Nærmere om trasevalgene

En ny Ringeriksbane vil kreve dobbeltspor og en hastighet på minimum 250 km/t.

Som det fremgår av konsekvensanalysen er kurvaturkravene til en jernbane dimensjonert for minimum 250 km/t. Dette er betydelig strengere enn kravene til en veg med fartsgrense 100 km/t. Forslagene til ny vegtrasé inneholder mye 700-radier. Dette er ikke forenlig med korridor for jernbane.

Dersom veg og bane skal legges i felles korridor, må jernbanens kurvaturkrav være styrende. Dette gir mindre mulighet til å tilpasse seg omgivelsene enn tilfelle er der bare vegens kurvaturkrav skal tilfredsstilles. Ingen av veglinjene som er fremmet nå, har kurvatur som er egnet for jernbane.

Jernbaneverket presenterer her noen generelle krav til Ringeriksbanen:

- Alle nye baner skal i utgangspunktet prosjekteres for 250 km/t eller mer. Stedlige forhold kan tilsi lavere hastighet, men for Ringeriksbanen bør 250 være minimum. Det er åpent landskap og det er en del av Bergensbanen.
- Ringeriksbanen må prosjekteres helt på nytt med 4000-radier og ikke 2400-radier som utgangspunkt. Dersom det viser seg umulig med 4000-radius midt på strekningen, så gir dette føring for hele Ringeriksbanen. Radius kan da reduseres på resten også. Hastighets profilet må være helhetlig.
- Foreslåtte bro over Kroksundet har en radius på 1050 m. Dette vil gi en hastighet på toget på 140 km/h som ikke er akseptabelt. Med utgangspunkt i foreslåtte brotrase kan vi se bort ifra å bygge felles bro. Jernbanetrase krever rett linje.
- Planforslaget viser nå at det bare er aktuelt med felles korridor på et par korte strekninger, kanskje 2-3 kilometer.

Forslagene for bro over Kroksund har en slak kurve som ikke vil kunne brukes av jernbanen, enten bane og veg skal krysse på parallelle bruer eller på en felles bro. Konsekvensutredningen viser til at dersom E 16 går inn i en tunnel på en drøy km sør for Rørvik og tar kurven i tunnelen, er det mulig med en rett bro over Kroksund som kan kombineres med jernbanebro. Dette er ikke lagt til grunn for noen av alternativ i konsekvensutredningen.

Vegvesenet viser til at (muntlig meddelt) at båndleggingssone langs trase A1a illustrert i kortversjon av konsekvensutredningen, er bred nok til å kunne få innplassert en jernbanebro.

Jernbaneverket mener at det ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til ny jernbanetrase i fremlagte planforslag. Jernbanen har fordeler som transportmiddel i et miljøperspektiv, samt som ledd i et kollektivnett i et sterkt trafikkert Osloområdet. Den beste løsning vil

dermed være å se jernbane og veg i sammenheng for å få løst de transportmessige utfordringer i Ringeriksregionen.

Ny veitrase og ny jernbane vil medføre miljøbelastning i Ringeriksområde. Størst belastning vil to uavhengige prosjekter gi. Noe redusert vil effekten bli med felles korridor for jernbane og veg. Minst konflikt vil en få ved å bygge ny Ringeriksbane separat og prioritere sikkerhetstiltak i eksisterende vei. Dersom veg blir bygget før de konkrete planene for Ringeriksbanen foreligger, og man senere bestemmer seg for å bygge jernbanen i samme område, mener Jernbaneverket at det vil medføre økte kostnader.

Alternativ løsning - sikkerhetstiltak

Jernbaneverket savner en grundigere vurdering av et alternativ som vil kreve mindre omfattende tiltak på nåværende tidspunkt. Vi stiller spørsmål til om det finnes andre løsninger som i alle fall kan bedre trafikkikkerheten. Å legge opp til midtrekkverk i eksisterende veitrase, vil kunne bedre sikkerheten på strekningen. Jernbaneverket viser her og til vår uttale til planprogrammet der vi sa at det bør utarbeides reelle muligheter for at E 16 kan ha trinnvis utvikling med henblikk på standard.

Konklusjon

Jernbaneverket krever at vegalternativ som er aktuelle og akseptert av Vegvesenet må ha med en felleskorridor med jernbane tilrettelagt for minimum 250 km/t på strekningen Rørvik-Hønefoss. Jernbanelinjer og arealformål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, *underformål* jernbane må være i plankart og bestemmelser, og det må være en båndleggingssone, tilsvarende som for veg, jfr. kap. 2 og 3 i bestemmelsene til kommunedelplanen. Disse krav fremmes som innsigelser.

Jernbaneverket kan ikke akseptere vegalternativ som ikke legger til grunn en felleskorridor med jernbane på strekningen Rørvik-Hønefoss, og vil fremme innsigelse mot disse.

Med hilsen

Lars Christian Stendal
Regional plan- og utviklingsdirektør
Plan sør/vest, utredning og forvaltning

Nils Henning Anderssen
Overingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk

