

Status Ringeriksporteføljen

Medlemsmøte Ringerikes næringsforening 25.aug 2022

Ringeriksporteføljen er gryteklar





16. august 2022

Nye Veier overtok ansvaret for byggingen av Ringeriksbanen og ny E16 i august 2021. I løpet av det siste året er det jobbet videre med å redusere omfanget av prosjektet. Vi kan redusere det med seks milliarder kroner. I presentasjonen kan du se hvordan, og hva som er status for prosjektet.





Ambisjonsnivået i FRE16 prosjektet (fra juli 2021)

 Sitat fra pressemeldingen: «Regjeringens mål med å overføre fellesprosjektet til Nye Veier er å oppnå kostnadsreduksjoner og økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet»

 «Nye Veier har de siste årene vist at det går an å bygge veier både raskere og rimeligere enn før. Når selskapet i dag har signert avtaler om å overta ansvaret for fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16, er det god grunn til å tro at selskapet også kan oppnå slike positive effekter innen jernbanebygging, sier statsminister Erna Solberg»

 «Selskapet skal nå gå i gang med å lete etter smartere og bedre løsninger. Vi skal også se på justeringer i reguleringsplanen og målene for prosjektet.» Sitat samferdselsminister Knut Arild Hareide»

 Nye Veier AS har tilbudt SD at prosjektet kan gjennomføres med de samme estimatene som foreligger etter KS2, men som også inkluderer E16 Skaret – Høgkastet.

 Dette forutsetter at effektmålene blir utfordret og at det gis mulighet for plan og reguleringsendringer.

 Korridoren skal ligge fast og det skal ikke være vesentlige forringelse av tilbudet ift behov.

Mål for verdioptimalisering



Effektmål – dette skal vi oppnå med prosjektet

Ringeriksbanen

- Redusere reisetiden mellom Bergen og Oslo med ca. en time
- Redusere reisetiden mellom Sandvika og Hønefoss til 20 minutter. Redusere reisetiden mellom Oslo og Hønefoss til 35 minutter.
- Økt togtilbud – i første omgang:
 - Avganger annenhver time mellom Bergen og Oslo
 - To avganger i timen mellom Hønefoss og Oslo

Ny E16 fra Skaret til Hønefoss

- Færre stenginger og mindre kø
- Redusert kjøretid
- Færre ulykker



Et modent prosjekt

- Planprosessen med statlig reguleringsplan for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 startet våren 2016 og ble fastsatt 27. mars 2020.
- Strekningen på E16 mellom Skaret og Høgkastet er en del av prosjektet. Reguleringsplan for denne delen ble vedtatt i Hole kommune i desember 2017.
- Planleggingen av bane og vei foregikk i flere år før arbeidet med reguleringsplan startet. Dette gjør Ringeriksporteføljen til et svært modent prosjekt sammenlignet med andre samferdselsprosjekter
- Porteføljen er moden og klar for oppstart med første hovedkontrakter i 2024. Dette forutsetter at finansieringen er på plass.

Nå er planen for ny vei og bane vedtatt: - I kveld passer det med litt bobler i glasset!



LITEN UTFYLING: Slik er planene for Sundvollen med liten utfylling. Foto: Fellesprosjektet for Ringeriksba

Av Mari Persson

27. mars 2020, kl. 12:39

Den statlige reguleringsplanen for Ringeriksbanen og E16 Høgkastet-Hønefoss er vedtatt.

Reguleringsplanen for E16 Skaret – Høgkastet vedtatt

Mandag 11. desember sa kommunestyret i Hole ja til reguleringsplanen for E16 Skaret-Høgkastet. Vegstrekningen er en del av Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16.



Hvordan har vi jobbet for å optimalisere prosjektet?

Vi har jobbet i tre spor

1.

Konkretisere og verifisere muligheter vi har funnet

5,8 mrd (inkl mva) kr redusert omfang

Elleve mrd kr økt netto nytte

Forbedret NNB* fra -0,7 til -0,4 for porteføljen

NNB +0,2 for vei i porteføljen

* Netto nytte pr budsjettkrone

2.

Se på nye muligheter utenfor den linjen som er regulert



3.

Optimalisere ytterligere gjennom å vurdere kost/nytte

Dialog med Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet

Hvordan sparer vi seks milliarder?

- **Hønefoss**

- Færre spor inn til plattformene
- To i stedet for tre spor gjennom Storskjæringa betyr at tverrsnittet på den 400 m lange betongtunnelen kan gjøres mindre.
- Mindre stasjon og færre innganger

- **Sundvollen**

- Fyllingene på Sundvollen stasjon og ved Elstangen reduseres med ca 400 000 m³
- Kortere og smalere plattformer på stasjonen
- Kortere betongtunnel på stasjonen

- **Sollihøgda**

- Kutter ut en lang adkomsttunnel
- Mindre tverrsnitt på togtunnelen
- Kortere enkeltsportunneler inn i fjellet fra Jong i Sandvika

- **Inn mot Hønefoss**

- Enklere fundamentering
- Legger vei og bane lavere i terrenget (senket linje)
- Reduserer bredden på veien fra 25 til 23,5 meter
- Reduserer avstanden mellom bane og vei
- Enklere kryss ved Styggdalen og Ve

- **E16 Skaret - Hønefoss**

- Gjenbruke eksisterende vei

Disse innsparingene er også positive for miljøet



- **Masser og betong:**

Å bygge kortere tunneler med mindre tverrsnitt betyr:

- Mindre sprengstein og mindre bruk av betong
- Mindre transport av masser
- Større andel gjenbruk av masser
- Mindre andel masser lagres permanent .

- **Mindre bruk av areal**

- Smalere vei tar mindre areal
- Mindre avstand mellom vei og bane
- Mindre sprengstein betyr at vi trenger mindre areal for å oppbevare masser



Vi kompenserer – gir tilbake for det vi tar



For å bygge Ringeriksbanen og ny E16 fra Skaret til Hønefoss legger vi beslag blant annet på dyrka mark, våtmarksområder og friluftsområder. Derfor har vi opprettet ordninger for å kompensere for disse områdene som går tapt.

- **Nydyrkingsfond:** 15 millioner kroner for nydyrking i Hole og Ringerike.
 - Landbrukskontoret i Ringerike og Hole forvalter fondet.
 - Bønder og grunneiere søker Landbrukskontoret om støtte fra fondet til nydyrking.
 - Hittil har det kommet søknader for nydyrking av 1200 mål. Prosjektet legger permanent beslag på ca. 600 mål dyrka mark.
- **Økologisk kompensasjon:** Omtrent 25 millioner kroner til restaurering og erstatning av vernet natur.
 - Store arealer verdifull natur ble vernet i Hole og Ringerike samtidig som reguleringsplanen for prosjektet ble vedtatt. Midlene fra økologisk kompensasjon skal brukes i disse områdene.
- **Friluftskompensasjon:** 15 millioner kroner fordeles mellom kommunene Hole og Ringerike.
 - Øremerkes tiltak for å styrke friluftslivet i kommunen for å erstatte friluftearealer som prosjektet legger beslag på.
 - I tillegg bygger vi om stinettet på Bymoene – Helgelandsmoen for å opprettholde friluftslivet rundt vei og jernbane.

Analysene er basert på følgende forutsetninger

- Alle kostnader er gitt i nok 2021
- Analyseperiode 2034 – 2073
- Alle beregninger for vei delen er uten bom (std i NV)
- Diskonteringsår 2022
- Åpningsår bane og vei 2034
- Levetid 75 år
- Tidsplanen som ligger til grunn for blant annet åpningsår er basert på eksisterende bom konsept, og med lånemulighet for bane og full fleksibilitet innenfor siste 6 års periode av NTP.

Nyttekostnadsanalyse		5. Nyeste: Åpning 2034 og 6.82
Aktører	Komponent	42 554 000
Trafikanter	Trafikantnytte	15 548 318
	Ulempe ferje	0
	Helse GS	-57 068
	Utrygghet GS	0
	SUM	15 491 250
Operatører	Kostnader	-372 851
	Inntekter	-132 396
	Overføringer	-157 076
	SUM	-662 323
Det offentlige	Investeringer	-23 534 281
	Drift og vedlikehold	-2 743 308
	Overføringer	128 751
	Skatte- og avgift	429 897
	SUM	-25 718 942
Samfunnet forøving	Ulykker	435 141
	Støy og luft	-290 066
	Andre kostnader	-4 444
	Restverdi	5 039 755
	Skattekostnader	-5 143 790
	SUM	36 596
Netto nytte		-10 853 418
NNB		-0,42

Effektpakker i NTP 2022-2033 som porteføljestyres basert på kriterier

- Netto nytte per budsjettkrone
- Ikke-prissatte virkninger (IPV)
- Vurdering av usikkerhet inkludert teknologirisiko
- Skal ta hensyn til avhengigheter mellom prosjekter og tiltak
- Krav i form av lov, forskrift eller avtale, herunder byvekstavtaler
- Prosjektene som i sin helhet ligger i første seksårsperiode fullføres først
- En forutsetning for prioritering er at prosjektet/effektpakken er optimalisert, planmessig klar og dermed moden for prioritering
- Størrelsen og fleksibiliteten til effektpakken er ikke omtalt i føringene, men kan være et relevant moment i et gjennomføringsperspektiv

Bedre nettdekning

Ny rutemodell Østlandet

Utvikling av Jærbanen trinn 2: timinuttersintervall
Stavanger–Skeiane

Ytre IC Vestfoldbanen: To tog/t Oslo–Skien

Ny rutemodell Vossebanen

Vossebanen (fellesprosjekt med vei, Arna -Stanghelle)

To tog/t Trønderbanen

Kombitransport Oslo – Narvik, Oslo–Trondheim, Oslo–
Bergen og Trondheim–Bodø (anses som én effektpakke)

Vi jobber videre med vårt oppdrag



- «Vi er nå i en helt ny situasjon enn for bare tre år siden. Viktige stikkord er koronapandemien og krigen i Ukraina. Dette har ført til at sikkerhet og beredskap må prioriteres høyere. Vi ser samtidig at aktiviteten i norsk økonomi er høy, med stigende renter og kostnadspress.»
- «Selv om Nye Veier har arbeidet godt med å undersøke nye og billigere løsninger, vil prosjektet fortsatt koste flere titalls milliarder kroner.»
- «Det er i en størrelsesorden som i seg selv er krevende. I tillegg vet vi at kostnadsøkninger på bare noen få prosent - som slett ikke er uvanlig - får store budsjettmessige konsekvenser. Men la meg understreke igjen at vi ser på mange vei - og jernbaneprosjekter, ikke bare dette fellesprosjektet.»
- «Våre avklaringer om fellesprosjektet vil vi komme tilbake til i forslaget til statsbudsjett for 2023, som legges fram i oktober.»

Spørsmål?

