



Ringeriksregionen

Ringeriksbanen og ny E16

Byggestart i 2021

– ikke nye utsettelses

Regjeringen har gitt et uttrykkelig løfte: Vi skal bygge Ringeriksbanen. Byggestart 2021. Det er meget rosverdig, men også forpliktende.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16) oversendte sitt forslag til reguleringsplan til Kommunal- og moderniseringsdepartementet 9. februar 2018. Bane NOR leverte sitt innspill til Handlingsprogram 2018-2023 til Jernbanedirektoratet 19. februar 2018.

Bane NOR anbefaler byggestart i 2021, som forutsatt i Nasjonal Transportplan (NTP). Det er bra, men de skisserer også et alternativ med en utsettelse på flere år. Det er ikke bra.



**Sundvollen
30. august 2015.
- Vi lover byggestart
for Ringeriksbanen i
2019.**

Foto: Ringerikes Blad

Ringeriksbanen må være det mest utsatte prosjektet i Norges

Hva er det som gjør dette prosjektet spesielt og særmerket?

Her er noen fakta om Ringeriksbanen og E16:

Dette er et fellesprosjekt for bane og veg

Ringeriksbanen har vært på planstadiet i årtier. Ny E16 var ferdig planlagt i 2012. Så ble vegen utsatt fordi det skulle bli et fellesprosjekt for både bane og veg. Slike fellesprosjekter er uvanlig i NTP. Derfor krever det spesiell oppfølging. Kommer ikke bane, kommer ikke veg!.

Bergensbanens største forbedring på hundre år og InterCity-bane

Reisetiden med landets mest miljøvennlige forbindelse mellom vest og øst reduseres med nesten en time. InterCity åpner en stor utviklingsregion for avlastning av vekstpresset i Oslo.

Mange snakker om nytte og innsparing. Med dette prosjektet kan det bli realiteter.

Ny E16 er inngangsport til tre av fire hovedvegforbindelser mellom øst og vest

Alle som har kjørt bil mellom Hønefoss og Sandvika vet hva det handler om. Kjø.

Den nye vegen er inngangsporten både til E16 over Valdres og Filefjell, Rv 7 over Hallingdal og Hardangervidda og Rv 52 over Hemsedal. Fordelene med fellesprosjektet er så store at Stortinget ønsker å gjøre det samme med Arna – Stanghelle i vest. Det er flott.

fortsetter neste side



Ringeriksregionen

www.ringeriksregionen.no



Eneste InterCity-strekning uten togspor

Andre strekninger har enkeltspor og ønsker seg dobbeltspor. Det har vi full forståelse for, og det gir vi vår støtte til. Men en bane uten spor er ingenting. Det er nettopp dette som gir de store reisetidsgevinstene med Ringeriksbanen. En helt ny IC-strekning som reduserer reisetiden mellom Oslo og Bergen med en time. I tillegg gir den en reisetid på omlag en halvtime mellom vekstregionen Ringerike og hovedstadsområdet.

Byggestart i 2021

Planen for ny E16 var ferdig i 2012. Så ble den lagt bort, fordi Ringeriksbanen skulle bygges samtidig.

I august 2015 spiste regjeringen, sammen med Venstre og KrF, marsipankaketog på Sundvollen og lovte byggestart i 2019. Det ble utsatt til 2021 etter innspill fra Bane NOR.

Kommunene er i full gang med å tilrettelegge for ny bane og veg og for å realisere vekst og samfunnsnytte. Mange eiendommer, hus og hjem er allerede direkte berørt av reguleringsplanen.

Ytterligere utsettelse må derfor anses utålelig.

En velfungerende og meget kompetent organisasjon er klar for oppgaven

Regjering og Storting har bevilget store midler til planlegging. Det er prisverdig. En handlekraftig og kompetent organisasjon er bygd opp. Når Bane NOR sier at de er usikker på om de har kompetanse til å ivareta IC-utbyggingen, slik den er planlagt i NTP, kan det derfor ikke gjelde fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16. Men utsettelse kan bygge ned det som er bygd opp.

Reguleringsplanen er klar

Den statlige reguleringsplanen er ferdig utarbeidet. Når Bane NOR sier at de i mange prosjekter er på etterskudd i planlegging, gjelder det ikke her. FRE16 har levert. Nå står det bare på saksbehandling og beslutninger i Kommunaldepartementet.

Ringeriksbanen krever ikke ny Oslo-tunnel

Bane NOR ønsker å prioritere ny Oslo-tunnel. Det forstår vi godt, og ny tunnel må planlegges.

Ringeriksbanen vil etter planen bli en forlengelse av den såkalte Mossependelen som allerede i dag går til Stabek og benytter dagens Oslo-tunnel. Ringeriksbanen med halvtimesruter vil derfor ikke medføre ytterligere belastning på dagens tunnel.

Byggetiden går også over så mange år at det vil være lettere å tilpasse påkoblinger mv til eksisterende linjer slik at det får minst mulig ulemper for eksisterende trafikk.

”Trafikant-nyttene” er udiskutabel

I sitt innspill til handlingsprogram sier Bane NOR at det må legges stor vekt på trafikantnytte.

Her får trafikantene både i pose og sekk. Den største tidsbesparelsen av alle jernbanestrekninger i landet. Ny 4-felts veg med 110 km fartsgrense og slutt på de store køene. Stor nytte for Vestlandet, Østlandet og dalførene.

Samfunnsnyttene er faglig dokumentert

Det er gjort en rekke faglige utredninger om samfunnsnyttene knyttet til Ringeriksbanen.

Det vises særlig til:

- COWI Samfunnsøkonomi:
”Mernytte av Ringeriksbanen”.
Mehammer 08.02.2013.
*Beregnet mernytte av Ringeriksbanen
pga arbeidsmarkedsintegrasjon: 7,4 mrd.kr.*
- BI Norwegian Business School:
”Ringeriksbanen”.
Sasson, Ramsøy, Reve 26.05.2015.
*Ringeriksbanen i et verdiskapingsperspektiv:
Beregnet potensiale for økt produktivitet
og vekst i verdiskaping tilsvarende
om lag 6 mrd.kr. pr år.*

