



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref

Dato

09/178-

20.12.2013

Ringeriksbanen - oppdragsbrev

Samferdselsdepartementet vil i det følgende klargjøre premissene for det videre utrednings- og planarbeidet for Ringeriksbanen, strekningen mellom Sandvika og Hønefoss.

Departementet vil innledningsvis meddele at Ringeriksbanen fra nå skal regnes som én av InterCity-strekningene på samme måte som strekningene Oslo – Skien, Lillehammer, Halden. Både det togtilbudet Ringeriksbanen vil inngå i samt den forventede standard banen vil få gir den stort sett de samme konseptuelle kjennetegn som dagens IC-strekninger har eller er på vei til å få. Ringeriksbanen vil bli en viktig pendlerstrekning med sin korte reisetid mellom Hønefoss, Sandvika og Oslo.

Vi ber Jernbaneverket legge dette til grunn for sitt arbeid med utbyggingsstrategi for IC-strekningene, jf departementets oppdragsbrev av 28. juni d.å. I nevnte oppdragsbrev bes Jernbaneverket om å oversende sine vurderinger innen samme frist som for grunnlagsmaterialet til statsbudsjettet for 2015. I lys av ovennevnte tilleggsoppdrag er det rimelig at Jernbaneverket får noe mer tid på IC-leveransen, og vi vil ha nærmere dialog med etaten om ny frist for dette arbeidet.

Bakgrunn

I forbindelse med Stortingets behandling av Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, uttalte et flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen i Innst. 450 S (2012-2013) at det ikke er nødvendig å utarbeide en ny konseptvalgutredning (KVU) for Ringeriksbanen. Det ble i stedet bedt om at Jernbaneverket gis et utredningsoppdrag der det vurderes utbyggingsalternativer med dobbeltspor og høyere

hastighetsstandard enn det som lå til grunn i den allerede utarbeidede KVUen. Videre heter det at det for å sikre høy fremdrift i planlegging og utbygging av Ringeriksbanen må vurderes om det er nødvendig med statlig reguleringsplan. Komiteen uttrykte videre at Ringeriksbanen skal ha høy prioritet i siste seksårsperiode, og planlegges slik at prosjektet kan startes opp så tidlig som mulig i siste seksårsperiode. Transport- og kommunikasjonskomiteen adresserte tydelig det videre arbeidet med Ringeriksbanen også i budsjettbehandlingen høsten 2013, jf. Innst. 13 S (2013-2014).

Samferdselsdepartementet viser videre til dialog med Jernbaneverket høsten 2013. Både føringer gitt i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan og i forbindelse med Stortingets behandling av meldingen, gjør at det er behov for å utrede enkelte forhold ved Ringeriksbanen nærmere. Samtidig er det nødvendig å framskaffe oppdaterte kostnadsanslag og nytteberegninger før arbeidet med videre planlegging etter plan- og bygningsloven kan startes opp.

Utredningsbehov før planlegging etter plan- og bygningsloven

Dobbeltspor og dimensjonerende hastighet mv

I foreliggende KVU for Ringeriksbanen er det lagt til grunn en enkeltsporet bane med hastighet opp mot 200 km/t. I Nasjonal transportplan 2014-2023 legges det opp til at det skal vurderes utbyggingsalternativer med dobbeltspor og en dimensjonerende hastighet på 250 km/t for Ringeriksbanen.

Vi ber derfor Jernbaneverket om å utrede utbyggingsalternativer for Ringeriksbanen også med dobbeltspor og at det i likhet med utbyggingen av IC-strekningene også legges til grunn en dimensjonerende hastighet på 250 km/t, der dette ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenliknet med en hastighet på 200 km/t. Vurderingen av høyere hastighetsstandard må ses i lys av samlet reisetid på strekningen.

Dobbeltspor og økt hastighetsstandard gir normalt færre frihetsgrader når det gjelder trasévalg enn ved enkeltspor og lavere hastighet. Som omtalt i NTP 2014-2023 bes det i lys av blant annet ovennevnte om at traséføringen vurderes på nytt.

Det bes videre om at det i lys av ovennevnte utarbeides oppdaterte kostnadsanslag og samfunnsøkonomisk lønnsomhet for ulike trasé- og utbyggingsalternativ slik at det legges fram et godt beslutningsgrunnlag for å vurdere de ulike alternativene opp mot hverandre.

Det bes om at det i leveransen til departementet samtidig gis en redegjørelse for de muligheter og begrensninger dagens kapasitet gjennom Oslo legger for et framtidig togtilbud på Ringeriksbanen.

E16-utbyggingen

Det pågår arbeidet med E16 i samme korridor som Ringeriksbanen er planlagt. På deler av strekningen er anleggsarbeidene i gang, eller det er planlagt oppstart i første

fireårsperiode av planperioden (2014-2017), mens andre deler fortsatt er under planlegging.

Samferdselsdepartementet viser til pågående dialog mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket og departementet om dette, og vi vil komme tilbake til hvordan forholdet mellom veg og bane skal hensyntas i det videre utrednings- og planarbeidet for Ringeriksbanen.

Vurdering av planprosess

I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det et uttalt mål at planleggingstiden i samferdselsprosjekter skal reduseres. I prosjekter som går over flere kommuner og hvor det er konflikter mellom nasjonale og lokale interesser kan det være aktuelt å overføre hele eller deler av planprosessen fra kommunene til staten. Som nevnt innledningsvis ble spørsmålet om statlig plan også tatt opp i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan, jf. Innst. 450 S (2012-2013).

Vi ber om Jernbaneverkets vurdering av om planleggingen av Ringeriksbanen bør legge til grunn en ordinær planprosess med kommunene som planmyndighet, eller om statlig plan vil være hensiktsmessig i dette prosjektet. Vurderingen bør bygge på både generelle erfaringer med hhv. kommunal og statlig planprosess og på en vurdering av særskilte lokale forhold som kan være relevante for prosjektet Ringeriksbanen.

Forholdet til andre utredninger

Samferdselsdepartementet viser til at Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter er gitt i oppdrag å vurdere transportkapasiteten inn mot og gjennom Oslo i et eget KVVU-oppdrag, jf. oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune av 14. august 2013. I dette arbeidet skal det i innledningen gjøres markedsvurderinger knyttet til transportbehovet med et influensområde på én time rundt Oslo. For jernbanens del vil det være viktig å vurdere frekvenser på de ulike togstrekningene fram i tid som skal inn til eller gjennom Oslo. Det er naturlig at disse markedsanalysene og frekvensvurderingene også inkluderer Ringeriksbanen.

I utredningen som adresseres i herværende brev er det følgelig ikke behov for å gjennomføre denne typen analyser, men det er naturlig at de ulike utredningsmiljøene har tett kontakt og deler faktagrunnlaget som er nødvendig.

Samferdselsdepartementet viser for øvrig til arbeidet med innfasing av signal- og sikringssystemet ERTMS på det norske jernbanenettet. Vi ber om at Jernbaneverket i utredningen gir en vurdering av om tidspunktet for sannsynlig anleggstart for Ringeriksbaneprojektet gir muligheten for å gå rett på en løsning med ERTMS.

Utbyggings- og finansieringsmodell

Det bes også om at Jernbaneverket gir en nærmere vurdering av om Ringeriksbanen kan være en aktuell strekning for ulike OPS-løsninger. Det pekes i denne sammenheng

på at det i forbindelse med det forestående reformarbeidet som er varslet i regjeringsplattformen vil bli vurdert ulike finansierings- og organiseringsløsninger i forbindelse med framtidig utbygging av samferdselsinfrastruktur. Det er derfor naturlig at Jernbaneverket og SD har tett kontakt i arbeidet med denne problemstillingen.

Fremdriftsplan

Vi ber i første omgang Jernbaneverket om å utarbeide en overordnet prosjektplan for det videre utredningsarbeidet. Prosjektplanen bør skissere viktige milepæler, gi en beskrivelse av det planlagte utredningsarbeidet, samt koblingen mot andre relevante utredningsprosjekter i Jernbaneverket. Prosjektplanen oversendes departementet innen 1. februar 2014.

Dersom det er forhold som ikke er omtalt ovenfor og som bør adresseres i utredningen for å ha et godt nok kunnskapsgrunnlag før arbeidet med planlegging etter plan- og bygningsloven starter opp, ber vi om at dette omtales i prosjektplanen.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at utredningsarbeidet blir gjennomført så effektivt og raskt som mulig, men understreker samtidig at beslutningsgrunnlaget må være av en slik form og kvalitet at det er egnet for en eventuell ekstern kvalitetssikring. Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket prioritere nødvendige midler og interne ressurser for å sikre en optimal framdrift i utredningsarbeidet, i størrelsesorden 20 mill. kr i 2014. Vi ber ut fra ovennevnte om at framdriftsplan og sluttdato vurderes nærmere i prosjektplanen. Det bes i den sammenheng om at arbeidet med å vurdere hensiktsmessig planprosess startes opp tidlig, slik at, dersom det skulle være behov for det, kan gis en delleveranse på dette punkt før hovedleveransen er ferdig.

Etter at det er foretatt nødvendige prinsippavklaringer i lys av anbefalingene i utredningen tas det sikte på oppstart av planlegging etter plan- og bygningsloven. Det bes om at Jernbaneverket i forbindelse med det kommende utredningsarbeidet ser hen til dette og vektlegger at materialet som nå tas fram kan benyttes i størst mulig grad i videre planlegging etter plan- og bygningsloven.

Med hilsen



Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør



Trond Helge Hern
seniorrådgiver

Kopi til: Vegdirektoratet