

Meld.St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Spørsmål 230:

Hvor fritt mandat har statsråden Nye Veier AS til å gjennomføre fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16? Det er viktig å få svar på følgende:

- a) Er det statsråden som gir frist for byggestart eller er det Nye veier selv som bestemmer dette ut fra sin prioriteringsliste?
- b) Hva innebærer ny planlegging av prosjektet i Nye Veiers regi, og kan det innebære at Sundvollen stasjon kuttes ut, eller andre reduseringer av jernbaneprosjektet slik det er planlagt til nå?
- c) Hvor lang planleggingstid vil en regne med dersom motorveidelen av fellesprosjektet tas ut og erstattes med to- og trefelts vei i gammel trase?
- d) Kan miljømessige forhold og kostnader innebære at motorveien skaleres ned eller fjernes i den nye planleggingsperioden?

Svar:

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2021 og Prop. 195 S (2020–2021) skriver regjeringen at Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet-Hønefoss (FRE16) skal overføres til Nye Veier AS. Før sommeren tas det sikte på å inngå en rammeavtale og en planleggingsavtale for FRE16. På sikt, før oppstart av prosjektet, vil det også måtte inngås en utbyggingsavtale.

FRE16 skal ikke inngå i Nye Veiers ordinære prosjektportefølje, som prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det innebærer at tidspunkt for oppstart av prosjektet vil avtales mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier. Regjeringen avgjør når utbyggingsavtalen skal inngås, og dermed tidspunkt for byggestart i prosjektet. Oppstart forutsetter naturligvis også at Stortinget har gjort de nødvendige bevilgnings- og fullmaktsvedtak i statsbudsjettet.

Nye Veier har i sin eksisterende veiportefølje oppnådd betydelige kostnadsbesparelser. Selskapet har gjort dette gjennom å søke nye, smartere løsninger, utfordre unødige strenge tekniske krav, og begrense omfanget av fordyrende krav fra lokale myndigheter i planprosessene. Regjeringen har åpnet opp for justeringer i eksisterende reguleringsplan for FRE16, og at effektmålene for prosjektet kan justeres. Hvilke endringer, både på bane- og veidelen av prosjektet, som vil være hensiktsmessig å gjennomføre må utredes nærmere. Nye Veier AS har oppgitt at de kan gjennomføre prosjektet til en lavere kostnad, uten at nytten for trafikantene reduseres vesentlig.

En endring av prosjektet som skissert i delspørsmål 3 vil i praksis innebære at planleggingen av veidelen av prosjektet må startes opp på nytt. Erfaringsmessig er det store utfordringer i å finne planløsninger som på en hensiktsmessig måte ivaretar ulike hensyn bl.a. knyttet til å sikre jord- og vannressurser, kvaliteter i landskapet og vern av verdifulle kulturmiljøer. Hvorvidt det faktisk vil være mulig å finne planløsninger for en ny to-/trefeltsvei i dagens trasé som er i tråd med de krav som i dag stilles til bygging av ny vei er ikke vurdert i detalj. Tidsaspektet ved en slik løsning som skisseres i spørsmålet er heller ikke vurdert detaljert,

men tidligere gjennomganger har vist at gjennomsnittlig tidsbruk fra første planmøte til vedtatt reguleringsplan har vært rundt ti år. ("Effektivitet i planleggingen", 2013). Det er heller ikke gjort noen grundige vurderinger av hvorvidt en løsning hvor det ikke legges opp til en felles trasé for vei og bane vil kreve planendringer dersom det kun er jernbanedelen av prosjektet som skal følge den vedtatte løsningen.