



Notat

Forfatter:	Regionrådskoordinator
Dato	11. april 2023
Sak:	Foreløpig utkast til innspill til NTP 2025-2036 fra REGIONRÅDET for Ringeriksregionen

Interkommunalt politisk råd for Ringeriksregionen viser til invitasjonen til høringen om transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer for nasjonal transportplan 2025-2036.

Ringeriksregionen mener at klimamålene må styre prioriteringene i transportplanen. Prosjekter som gir størst reduksjon i klimagassutslippene og er i tråd med klima- og trafikkreduksjonsmålene må bygges først. Ny NTP leverer ikke på målene om å halvere CO₂-utslippene innen 2030.

Ringeriksregionen har dårlig transportinfrastruktur, og eksisterende transporttilbud i regionen Oslo/Bærum/Ringerike er et hinder for å utvikle et effektivt bo- og arbeidsmarked og samtidig fungere som en avlastning for Osloområdet. Ringeriksregionen er den eneste regionen tilknyttet Oslo uten et relevant togtilbud for pendlere, samtidig som E16 ikke tilfredsstillers dagens krav med hensyn til ÅDT, veistandard og ulykkesbelastning. Vår region har derav hatt en svakere verdiskapning og befolkningsvekst enn sammenlignbare regioner.

Sammen med store urealiserte samferdselsplaner i vår region, som Ringeriksporteføljen og E16 Nymoen – Eggemoen legges store arealer i en planskygge som hindrer videre utvikling i Ringeriksregionen.

1. Ringeriksporteføljen

Ringeriksporteføljen, fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 fra Skaret – Hønefoss, MÅ prioriteres. Forkortelsen av Bergensbanen er et nasjonalt prosjekt som vil ha enorm betydning for tilflytting og næringsutvikling i Ringeriksregionen, i Hallingdal og langs hele øst-vest forbindelsen Oslo-Bergen. Det er fra regjering og Storting gitt klare løfter om at Ringeriksbanen/E16 skal realiseres, men hver gang har byggestart blitt utsatt. Kommuner og næringsliv langs Bergensbanen har trodd på de politiske løftene denne gangen, og har derfor investert flere milliarder kroner og lagt til rette for nødvendig utvikling. Dette er det mest lønnsomme samferdselsprosjektet i landet. Det er allerede investert over 2,5 milliarder kroner i forberedende arbeider. Selv om det fra sentralt hold blir sagt at prosjektet er for dyrt, så har ikke samfunnet råd til å la være å realisere Ringeriksporteføljen. Det transportpolitiske målet om «Mer for pengene» krever at prosjektet ikke stopper opp, og E16 fra Skaret – Hønefoss som er også den mest ulykkesbelastede strekningen må bygges for å nå det transportpolitiske målet om «Nullvisjonen for hardt skadde og drepte».

Forkortelsen av Bergensbanen vil bidra til at:

- Østlandet og Vestlandet kobles tettere sammen med en redusert reisetid på en time. Mellommarkedet med tog mellom Oslo - Ringeriksregionen - Hallingdal – Bergen gir kortere reisetid og bedre regularitet begge veger, noe som er viktig for både reisende, for tilflytting og for rekruttering til næringsliv og offentlige arbeidsplasser.



- Det blir skapt en utvidet bo- og arbeidsmarkedsregion vel 30 minutter fra Oslo, som vil avlaste framtidig press på hovedstadsområdet.
- En vil få vekst og ei betydelig verdiskaping på hele strekningen Oslo-Bergen, spesielt i Ringeriksregionen og Hallingdal, men også på Voss og i Bergensområdet/Vestland. Dette er avgjørende for å opprettholde levende bygder og vekst i distriktene.
- Tog blir et reelt samferdselstilbud til den største reiselivsregionen i landet, Hallingdal, som vil avlaste den enorme hyttetrafikken på E16/rv.7, som ofte er heilt «full» ut og inn fra Oslo/Sandvika langt inn i ukedagene.
- «Hyttetekøen» gjennom Ringeriksregionen begrenser arbeidspendling og godstrafikken på veg til fra/fra vår region i ukedagene, og utviklingen av bo- og næringsområder i vår region hindres på grunn av kapasitetsbegrensningene i vegnettet.
- Tog blir et reelt alternativ til fly mellom Norges største byer med de klimafordelene det fører med seg.
- Bygging av mer jernbaneinfrastruktur er helt nødvendig for å nå Norges klimamål innen 2030.

2. E16 Nymoer - Eggemoen

Ringeriksregionen har en klar forventning til at prosjektet E16 Nymoer – Eggemoen blir et prioritert prosjekt i nasjonal transportplan 2025-2036 med fullføring i første seksårsperiode.

Prosjektet E16 Nymoer – Eggemoen er en videreføring av prosjektet Eggemoen-Olum som ble ferdigstilt i juli 2022. Parsellen ligger nå som en manglende lenke mellom de to store statlige investeringsprosjektene fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE16) og E16 Eggemoen – Olum. Det er først når parsellen E16 Nymoer – Eggemoen er ferdigstilt og åpnes for trafikk at det blir full effekt av parsellen Eggemoen- Olum, og ringvegen rundt Hønefoss by er fullført.

Strekningen E16 Nymoer – Eggemoen er helt sentral for den omfattende næringstransporten nord for Hønefoss. I tillegg kommer næringstransport til/fra Oslo og Lufthavn Gardermoen fra Hallingdal, Valdres og aksene mellom Drammen og Ringerike, som er en del av ring 4 rundt Oslo.

Den manglende lenken mellom E16 Nymoer – Eggemoen er blitt en trafiksikkerhetsutfordring på fv. 241 mellom Kleggerud og Norderhov, der nå mye av tungtrafikken kanaliseres fra E16 for å unngå Hønefoss sentrum. Så lenge belastningen ved å måtte kjøre innom Hønefoss by er til stede, vil både fv. 290 gjennom Hønefoss by og fv. 241 være attraktiv for mange tunge kjøretøy.

Vi registrerer at Statens vegvesen har gjort endringer i sammensetningen av sin portefølje, som ble sendt til samferdselsdepartementet i mai 2022. Prosjektet E16 Nymoer – Eggemoen er nå tatt inn i Statens vegvesens sin portefølje igjen. Prosjektet skårer høyt på samfunnsøkonomisk netto nytte pr. budsjettkrone. Kostnadene er redusert blant annet ved at ombygging av tilgrensende vei med gang- og sykkeltiltak er tatt ut, men Statens vegvesen skriver samtidig at det ikke er funnet rom til å prioritere utbyggingen av prosjektet i første seksårsperiode og at det er usikkert når prosjektet kan bli gjennomført.

Samtidig vil en videre utbygging av E16 til Hønefoss og Nymoer og rv. 7 mot Gol påvirke den samlede lønnsomheten på E16/E18 vest for Oslo.



3. Belønningsmidler/Bypakkeavtaler for mindre byområder

Ordningen med bypakkeavtaler må utvides til de mindre byområdene for å sikre en klima- og miljøvennlig byutvikling. Stortinget har et ansvar for å drive helhetlig bypolitikk, også utenfor de ni største byområdene. Hønefoss by er regionsenter for Ringeriksregionen med en befolkning på i underkant av 62.000 innbyggere, og er også den nærmeste by for innbyggerne i Hallingdal og Valdres.

I korridoromtalen (s.8) er påpekt at utbygging av kollektiv og sykkeltilbud er nødvendig for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og at dette skal håndteres gjennom byvekstavtalene. Transportetatene viser at dette Målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange er ambisiøst og svært økonomisk utfordrende uten belønningsmidler/bypakkeavtale også for de mindre byområdene.

4. Vegpakke riksveg 350/E16 mellom Åmot og Hønefoss

Det er forventet at veitransporten skal øke relativt sett mer enn kollektivtransporten i vår korridor. Riksveg 350 sammen E16 er viktig for arbeidspendling innad i regionen, men også mot Oslo. På rv. 350 er det et stort spenn i funksjon, trafikkmengde og utbedringsbehov. Ringeriksregionen mener det må legges opp til en vegpakke for å få en opprustning av denne strekningen.