



Statens vegvesen



Innsigelsesbefaring 28.01.2014

E16 Skaret – Hønefoss

Gert Myhren – planleggingsansvarlig



E16 Skaret – Hønefoss

Disposisjon

- Planprosessen til nå
- Konsekvensutredningen og Vegvesenets anbefaling
- Alternativene som var på høring/offentlig ettersyn
- Høring/offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning
- Oversikt over innsigelser
- Statens vegvesens innsigelser



E16 Skaret – Hønefoss

Bakgrunnen for planleggingen

St.meld. nr. 16 (2008–2009)

Nasjonal transportplan 2010 – 2019:

[...]strekningen mellom Skaret og Hønefoss har svært variabel standard. Det foreligger ingen konkrete planer for utbygging av denne strekningen. Regjeringen legger derfor opp til at det i løpet av perioden 2010 – 2013 blir utarbeidet planer for strekningen [...] (s. 235)

Trafikkbelastningen tilsier at E16 bør bygges ut til firfelts veg på hele strekningen Oslo – Hønefoss (s. 236)



E16 Skaret – Hønefoss

Planprosessen til nå

- Planleggingen påbegynt i 2007, men stoppet tidlig i 2008. Ny oppstart ved årsskiftet 2009/2010 som følge av NTP 2010 – 2019
- Planoppstart varslet 15.02.2010
- Vegvesenet sendte forslag til planprogram til kommunene 10.05.2010
- Planprogrammet fastsatt i Ringerike kommunestyre 31.03.2011 og i Hole kommunestyre 11.04.2011
- Forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram sendt kommunene 14.12.2012

E16 Skaret – Hønefoss

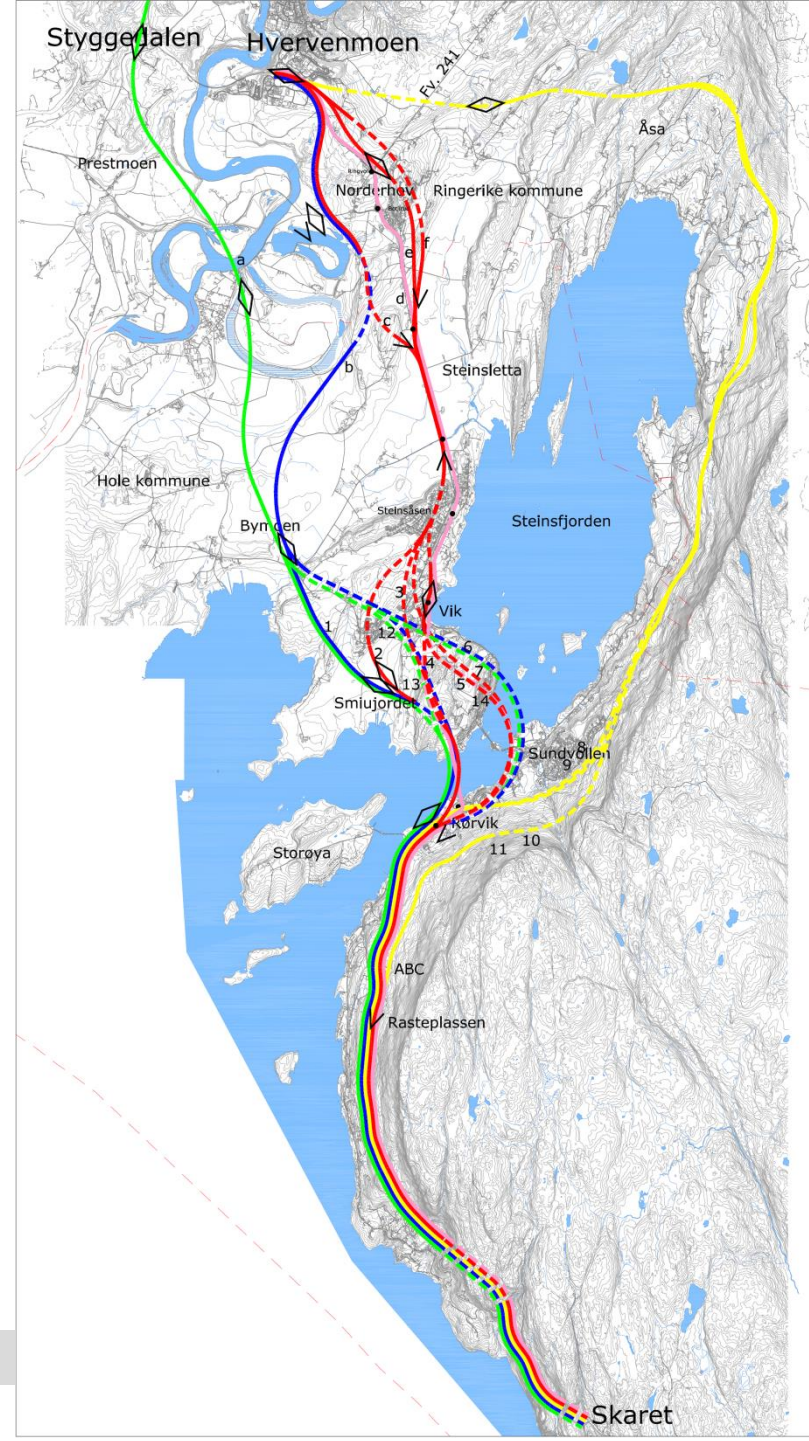
Planprosessen til nå

Konsekvensutredningen omhandler alle 29 alternativ som er med i det fastsatte planprogrammet

Hvor kom alternativene fra?

- Vegvesenet begynte med rød korridor (nær dagens veg) (15 alternativ)
- Grønn korridor kom fra et idéseminar i 2007 (4 alt.)
- Blå korridor kom som en kombinasjon av grønn og rød korridor (4 alt.)
- Gul korridor kom med etter krav fra Fylkesmannen i Buskerud (4 alt.)
- Rosa korridor er utredet for å undersøke om redusert standard kunne gi lavere kostnader og færre miljøulempet (4 alt.)

Stor bredde i utredningen





E16 Skaret – Hønefoss

Konsekvensutredningen

- Flere alternativ gir positiv netto nytte for **prissatte konsekvenser**. Forenklet sagt betyr dette at beregnet økonomisk nytte av redusert reisetid, reisekostnad og ulykkeskostnad er større enn beregnede kostnader til bygging, drift og vedlikehold av vegen for disse alternativene
- Alle alternativ for ny veg medfører betydelige negative **miljøkonsekvenser**. Særlig store konsekvenser innenfor disse temaene:
 - Naturmiljø (inngrep i vernede naturområder med Ramsar-status)
 - Beslag av dyrket mark
 - Kulturmiljø
 - Landskapsinngrep

E16 Skaret – Hønefoss

Vegvesenets anbefaling i konsekvens-utredningen

Statens vegvesen varslet innsigelse mot i alt 27 alternativ.

- For åtte alternativ begrunnes innsigelsen med kostnader (A12a, A12b, A2c, A2e, A2f, A3c, A3e og A3f)
- For to alternativ begrunnes innsigelsen med trafiksikkerhet (B13d og C13d)
- For resten, i alt 17 alternativ, begrunnes innsigelsen både med kostnader og trafiksikkerhet

Alternativ	Begrunnelser for innsigelse	
	Trafiksikkerhet	Kostnader
A6a	Undersjøisk tunnel gir uakseptabel trafiksikkerhet	Undersjøisk tunnel gir for høye kostnader både til investering og drift/vedlikehold
A12a		Lange tunneler gir for høye kostnader, både med hensyn til investering og drift/vedlikehold
A6b	Undersjøisk tunnel gir uakseptabel trafiksikkerhet	Undersjøisk tunnel gir for høye kostnader både til investering og drift/vedlikehold
A12b		Lange tunneler gir for høye kostnader, både med hensyn til investering og drift/vedlikehold
A2c		For høye kostnader både med hensyn til investering og drift/vedlikehold
A2e		
A2f		
A3c		
A3e		
A3f		
A4c	Trafiksikkerheten i krysset i Vik vurderes ikke å bli god nok	For høye kostnader både med hensyn til investering og drift/vedlikehold
A4e		
A4f		
A5c	Undersjøisk tunnel gir uakseptabel trafiksikkerhet	- For høye kostnader både med hensyn til investering og drift/vedlikehold - Undersjøisk tunnel gir spesielt høye kostnader både til investering og drift/vedlikehold
A5e		
A5f		
A7c		
A7e		
A7f		
A8	Trafiksikkerheten forbedres ikke fordi det aller meste av trafikken blir igjen på eksisterende veg	Store investeringskostnader gir liten nytte
A9		
A10		
A11		
B13d	Vegløsningen tilfredsstiller ikke kravene i vegnormalen og gir ikke tilfredsstillende trafiksikkerhet	Undersjøisk tunnel gir for høye kostnader både til investering og drift/vedlikehold
B14d	- Vegløsningen tilfredsstiller ikke kravene i vegnormalen og gir ikke tilfredsstillende trafiksikkerhet - Undersjøisk tunnel gir uakseptabel trafiksikkerhet	
C13d	Vegløsningen tilfredsstiller ikke kravene i vegnormalen og gir ikke tilfredsstillende trafiksikkerhet	
C14d	- Vegløsningen tilfredsstiller ikke kravene i vegnormalen og gir ikke tilfredsstillende trafiksikkerhet - Undersjøisk tunnel gir uakseptabel trafiksikkerhet	Undersjøisk tunnel gir for høye kostnader både til investering og drift/vedlikehold



E16 Skaret – Hønefoss

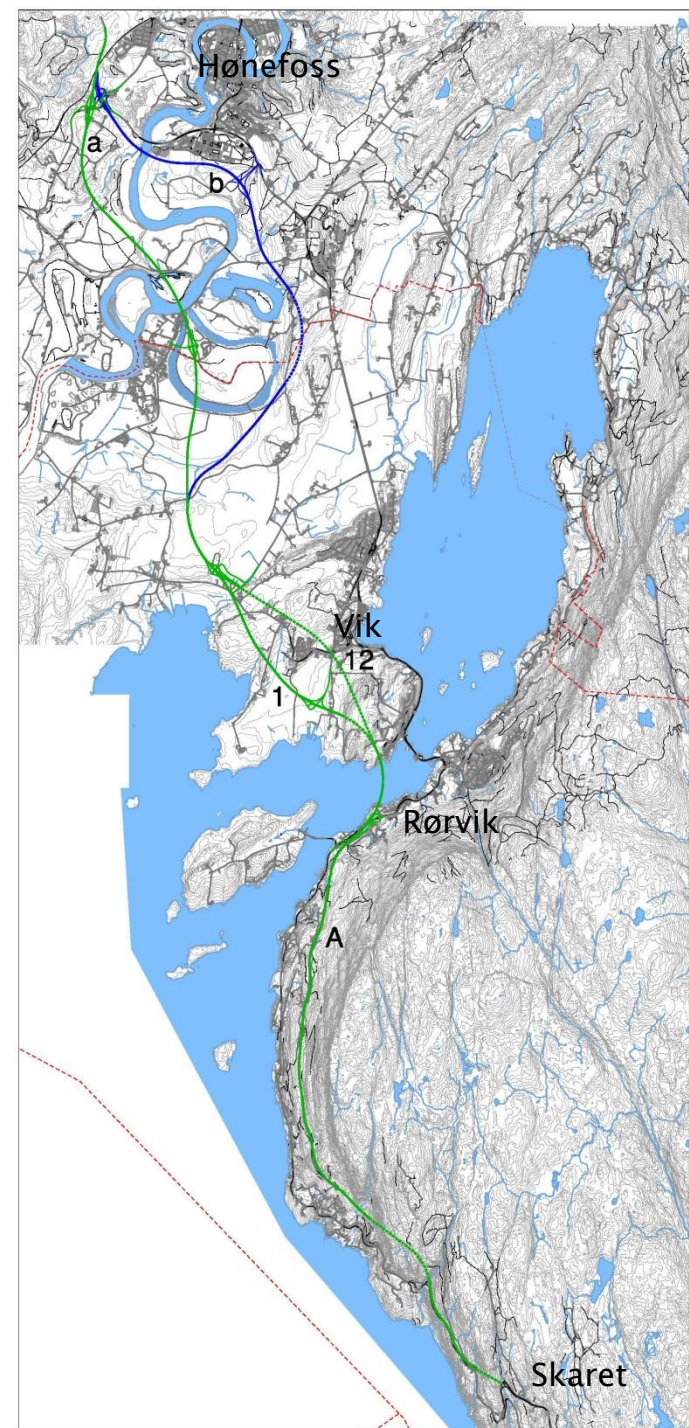
Vegvesenets anbefaling i konsekvensutredningen

- Vegvesenet anbefalte alternativ A1a i grønn korridor:
 - Alternativet kommer best ut av den samfunnsøkonomiske analysen. Betydelige negative miljøkonsekvenser, men stor prissatt nytte (særlig reisetid og reisekostnad) på 2,19 milliarder kr vurderes å oppveie miljøkonsekvensene
 - Lavest investeringskostnad blant løsningene med fullverdig firefeltsstandard
 - Gir god trafiksikkerhet
- Vegvesenet aksepterte Alternativ A1b i blå korridor:
 - Kommer nest best ut i den samfunnsøkonomiske analysen. Betydelige negative miljøkonsekvenser, men stor prissatt nytte på 1,43 milliarder kr vurderes å veie opp miljøkonsekvensene
 - Gir god trafiksikkerhet

E16 Skaret – Hønefoss

Politisk førstegangs- behandling

- Politisk førstegangsbehandling i Formannskapet i Ringerike og Plan- og miljøstyret i Hole 22.01.2013.
- Vedtak: Planforslag for alternativ A1a, A12a (grønn korridor), A1b og A12b (blå korridor) og konsekvensutredning skal på høring/offentlig ettersyn
- Det vil si: kommunene tok med alternativ A12a og A12b i tillegg til alternativene Vegvesenet hadde anbefalt og akseptert



E16 Skaret – Hønefoss

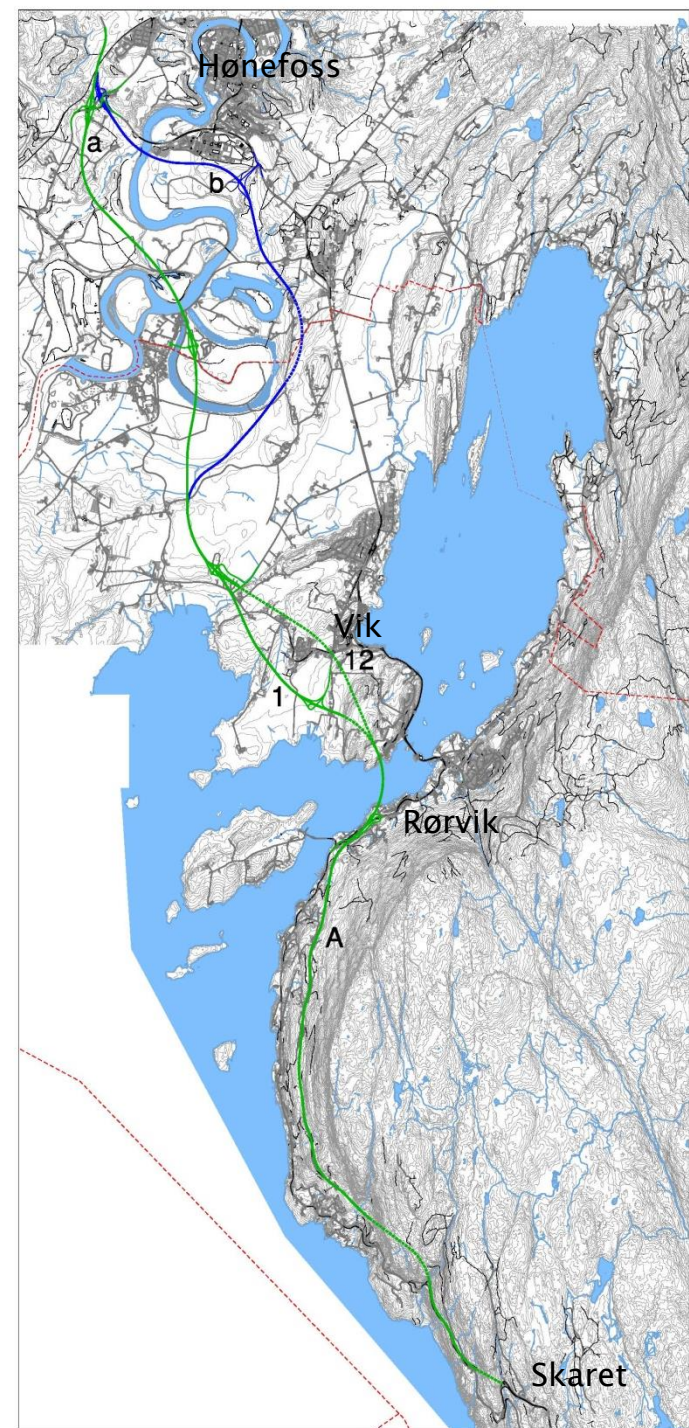
Alternativene som var på høring/offentlig ettersyn

Skaret – Rørvik:

- Firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t i og nær dagens E16
- Ingen innsigelser

Rørvik – Hønefoss

- Firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t
- Innsigelser

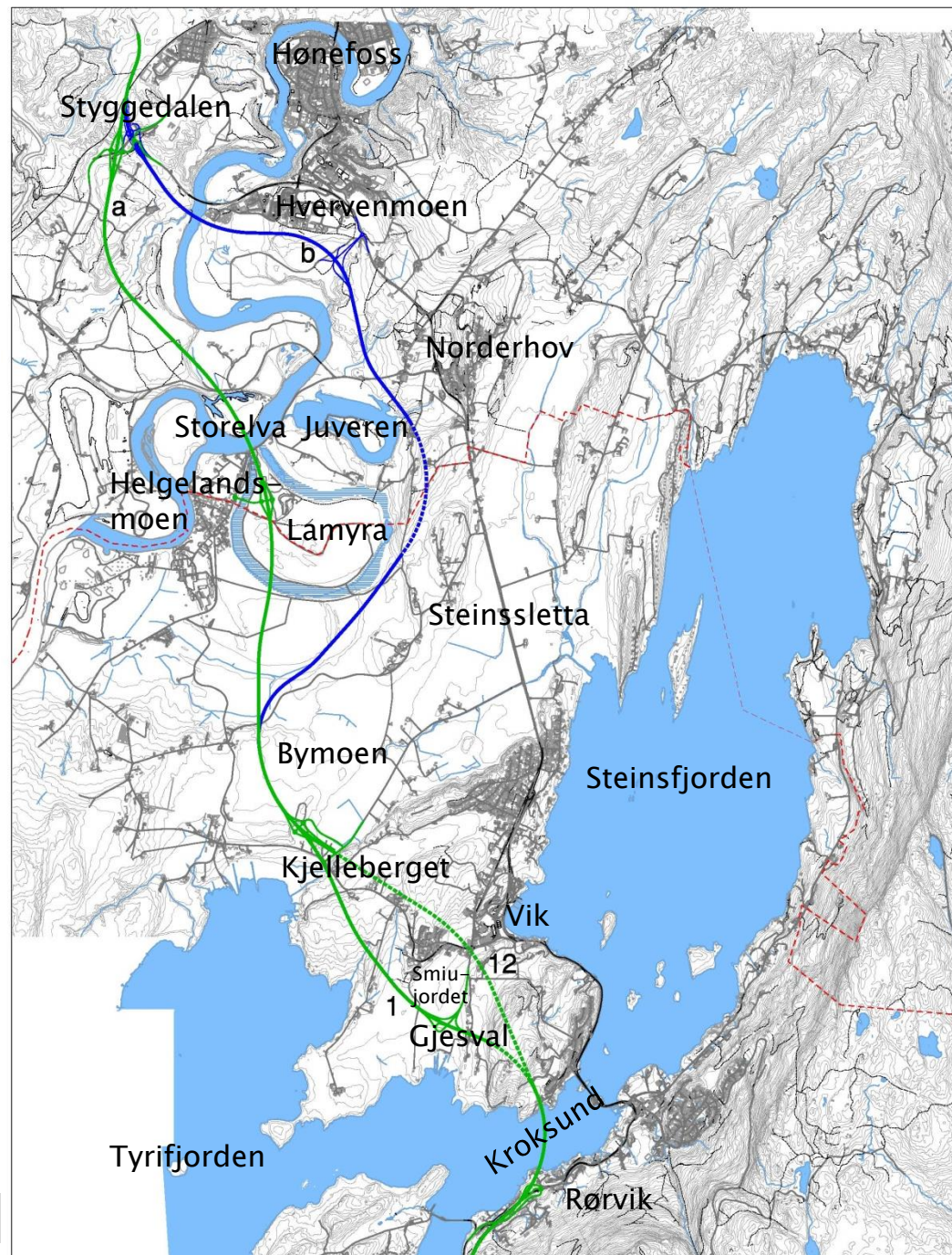


E16 Skaret – Hønefoss

Alternativene som var på høring/offentlig ettersyn

Grønn og blå korridor like Rørvik – Bymoen:

- Bru over Kroksund
- Alt. 1: Kort tunnel Kroksund – Gjesval (0,7 km), kryss på Smiujordet, veg i dagen til Bymoen
- Alt. 12: Lang tunnel Kroksund – Kjelleberget (3,2 km), kryss ved Kjelleberget, veg i dagen til Bymoen

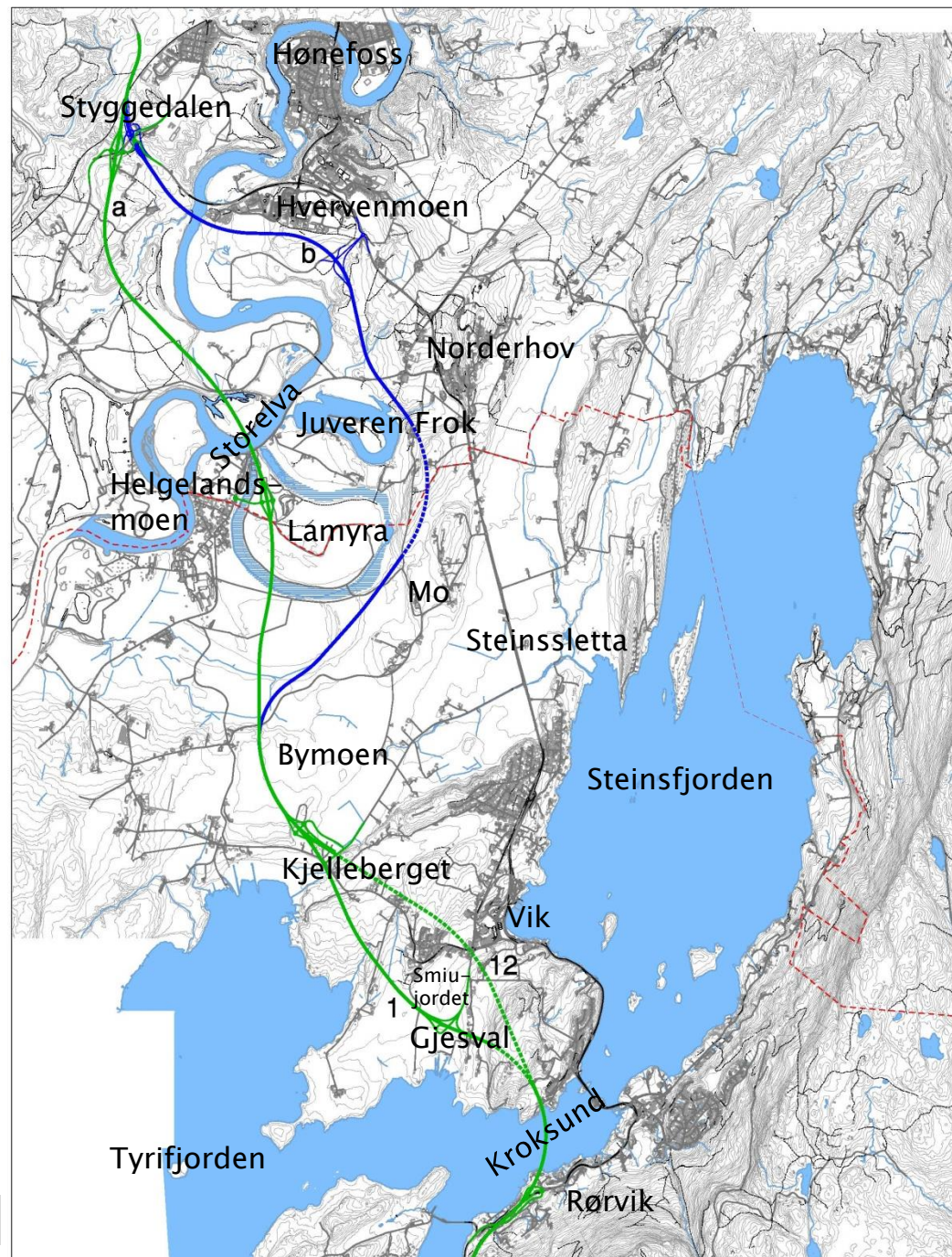


E16 Skaret – Hønefoss

Alternativene som var på høring/offentlig ettersyn

Grønn og blå korridor ulike Bymoen – Styggedal:

- Grønn korridor (alt. a): Veg i dagen til Helgelandsmoen, kryss på Helgelandsmoen, bru over Storelva, veg i dagen til Styggedal
- Blå korridor (alt. b.): Veg i dagen Bymoen – Mo, tunnel Mo – Frok (1,5 km), veg i dagen sør for Hvervenmoen til Styggedal, halvt sørvendt kryss ved Hvervenmoen





E16 Skaret – Hønefoss

Høring/offentlig ettersyn – oversikt over innkomne merknader

- Høring/offentlig ettersyn ble gjennomført i perioden 25. januar – 14. mars 2013
- Det kom inn 81 merknader som fordelte seg slik:
 - **Statlige instanser: 3**
 - Fylkesmannen i Buskerud og NVE – med innsigelser
 - Jernbaneverket – med innsigelser
 - Riksantikvaren – med innsigelser
 - **Kommunale og fylkeskommunale instanser: 2**
 - Bærum kommune
 - Buskerud fylkeskommune
 - **Organisasjoner og bedrifter: 28**
 - **Privatpersoner: 48**



Statens vegvesen

E16 Skaret – Hønefoss

Høring/offentlig ettersyn

Region sør
Prosjektavdelingen
1. oktober 2013



E16 Skaret - Hønefoss

Kommunedelplan med konsekvensutredning. Sammendrag av merknader med kommentarer fra Statens vegvesen



- Vegvesenet har oppsummert og kommentert alle merknader i en egen rapport
- Rapporten ble sendt kommunene 1. oktober 2013
- Rapporten ligger på prosjektets internettside

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e16buskerud>



E16 Skaret – Hønefoss

Innsigelser – en oversikt

Korridor	Alternativ	Instans				
		Fylkesmannen i Buskerud	NVE	Riksantikvaren	Jernbaneverket	Statens vegvesen
	A1a	Verneområder Naturmangfold Kulturlandskap Beslag av dyrket mark	Vassdragsmiljø og elvelandskap	Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap	Krever felleskorridor for veg og jernbane	
	A12a	Verneområder Naturmangfold Beslag av dyrket mark	Vassdragsmiljø og elvelandskap		Krever felleskorridor for veg og jernbane	Kostnader (investering, drift og vedlikehold)
	A1b	Verneområder Naturmangfold Kulturlandskap Beslag av dyrket mark		Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap	Krever felleskorridor for veg og jernbane	
	A12b	Verneområder Naturmangfold Beslag av dyrket mark		Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap	Krever felleskorridor for veg og jernbane	Kostnader (investering, drift og vedlikehold)

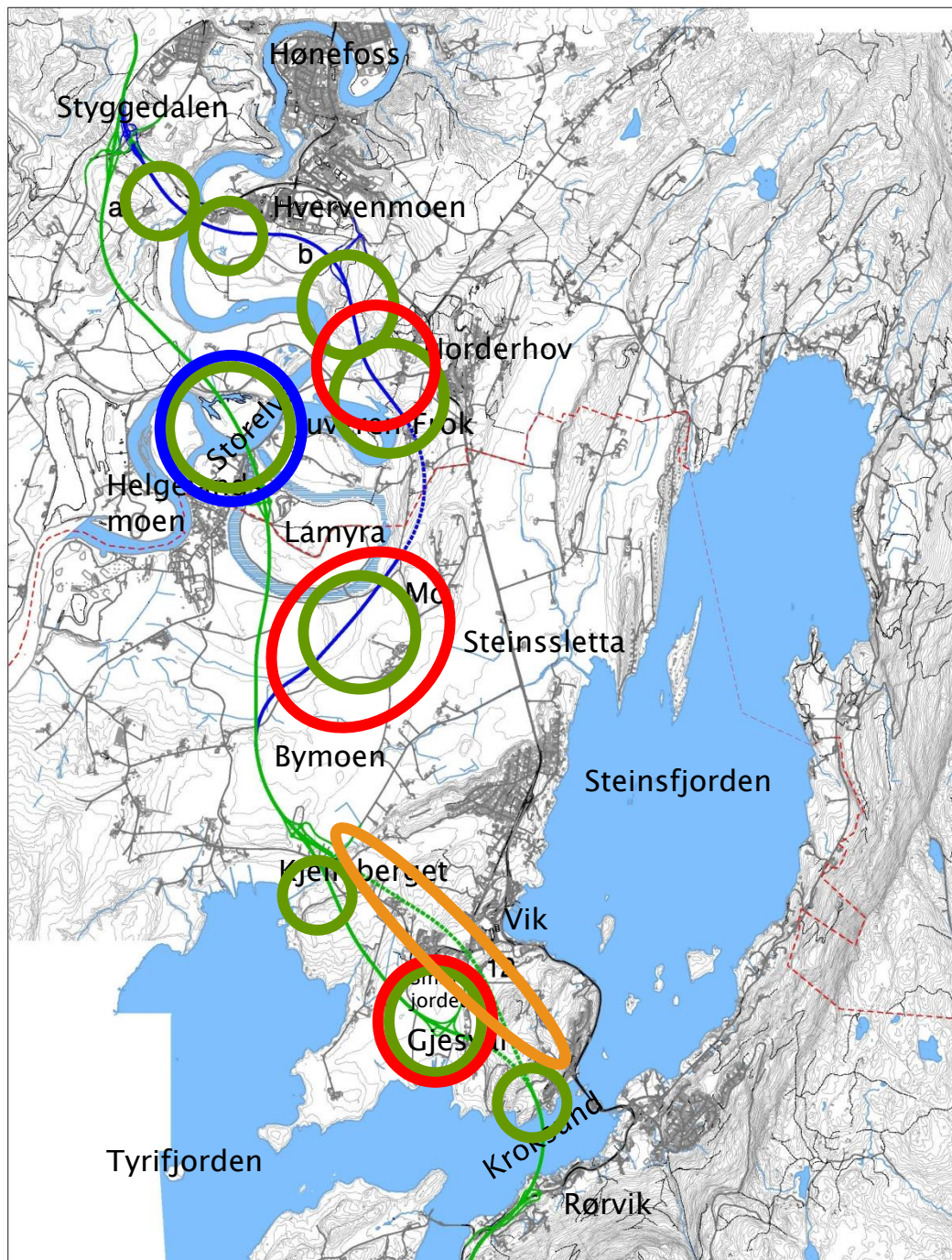


E16 Skaret – Hønefoss

Innsigelsene på kart

-  Fylkesmannen i Buskerud
-  Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
-  Riksantikvaren
-  Statens vegvesen

Jernbaneverket: Gjelder hele strekningen Rørvik – Hønefoss (Styggedalen), ikke kartfestet





E16 Skaret – Hønefoss

Vegvesenets innsigelser

- Vegvesenets innsigelser som ble varslet i konsekvensutredningen står ved lag
- Vegvesenet har innsigelser mot alternativ **A12a** i grønn korridor og alternativ **A12b** i blå korridor, dvs. alternativene med lang tunnel (3,2 km) fra Kroksund til Bymoen
- Innsigelsene er begrunnet med at tunnelen blir **for kostbar å bygge, drifte og vedlikeholde.**

Mens byggekostnadene er en engangskostnad, utgjør drifts- og vedlikeholdskostnadene løpende utgifter i hele prosjektets levetid. Det er mange ganger dyrere å drifte og vedlikeholde veg i tunnel enn veg i dagen. Midlene til drift og vedlikehold av veger er begrensede. Vegvesenet er betenkt med hensyn til å bygge mange og lange tunneler fordi det binder opp så store midler til drift og vedlikehold. Vedlikeholdsetterslepet på norske veger er som kjent betydelig.

Vegvesenet **anbefaler** fortsatt alternativ **A1a** i grønn korridor og **aksepterer** alternativ **A1b** i blå korridor

E16 Skaret – Hønefoss

Kostnader

Korri- dor	Alternativ	Kostnad beregnet i konsekvensutredningen
	A1a (kort tunnel)	4,63 milliarder kr
	A12a (lang tunnel)	5,46 milliarder kr
	A1b (kort tunnel)	4,81 milliarder kr
	A12b (lang tunnel)	5,64 milliarder kr

- Kostnadene ble beregnet i 2012
- Usikkerhet den gang: 25%
- 1. januar 2013 ble momsreglene endret, «vegfritaket» forsvant. Generelt anslått å gi en kostnadsøkning på 12%
- Grunnundersøkelser gjort i etterkant av konsekvensutredningen viser mindre fjell enn antatt. Lang tunnel vil derfor bli dyrere enn beregnet i konsekvensutredningen. Det betyr at kostnadsforskjellen mellom kort og lang tunnel blir større enn vist i konsekvensutredningen