

SAKSFRAMLEGG

Formannskapet

Arkivsaksnr.: 11/438-25

Arkiv: 140

KOMMUNEDELPLAN E16 SKARET – HØNEFOSS. VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

Forslag til vedtak:

1. Statens vegvesens forslag til kommunedelplan E16 Skaret – Hønefoss med konsekvensutredning sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan - og bygningsloven §§5-2 og 11- 14.
2. Høringsfristen settes til 6 uker fra kunngjøringsdato.

Sammendrag

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning for E16 Skaret – Hønefoss. Hole og Ringerike kommuner er planmyndigheter og skal ved førstegangsbehandlingen beslutte om planforslag og konsekvensutredning skal sendes ut på høring og legge ut til offentlig ettersyn.

Det er utredet vegløsninger innenfor fem hovedkorridorer, kalt grønn, blå, rød, gul og rosa korridor. Innenfor hver korridor er det flere mulige kombinasjoner av alternativer, totalt er det utredet 29 mulige kombinasjoner av løsninger fordelt på de fem korridorene. Statens vegvesen anbefaler grønt alternativ A1a og aksepterer blått alternativ A1b og har utarbeidet planforslag for disse. Statens vegvesen har varslet innsigelse til de øvrige. Det er viktig å merke seg at det blå alternativet som det er utarbeidet planforslag for, er justert etter at konsekvensutredningen var ferdig. A1b føres nå via kryss ved Hvervenmoen fram til krysset ved Styggedalen. Alle tall og tabeller relaterer seg til den opprinnelige blå korridoren.

I tillegg er det utarbeidet planforslag for korridorene A12a og A12b, med lang tunnel fra Rudsødegårdåsen til Kjelleberget etter ønske fra Hole kommune.

Innledning og bakgrunn

Videre utvikling av Ringeriksregionen i takt med kommunenes visjoner, forutsetter økt næringsutvikling og tilflytting. I tillegg forventes enorm vekst i Osloregionen. Forholdene ligger meget godt til rette i vår region for å bidra med å ta noe av denne veksten. Dette forutsetter imidlertid bedre løsninger for samferdsel, noe som også vil styrke landets viktigste øst-vest forbindelse.

Ringeriksregionen står samlet bak kravet om bedre samferdselsløsninger. Uansett valg av trase vil det være interessekonflikter, men disse må håndteres for at veitraseen skal være realistisk å få til.

Rådmennene i Hole og Ringerike kommuner har utarbeidet felles saksframlegg og likelydende forslag til vedtak for i denne saken.

Planprogrammet for arbeidet med konsekvensutredning og forslag til kommunedelplan for E 16 Skaret – Hønefoss ble vedtatt i Ringerike kommunestyre 31.03.2011 og i Hole 11.04.2011.

Dette planprogrammet danner rammene for arbeidet som nå er i sluttfasen. Statens vegvesen er tiltakshaver. Kommunene har bidratt i arbeidet sammen med representanter for Fylkesmannen, Jernbaneverket og Buskerud fylkeskommune.

Det foreligger til behandling forslag til kommunedelplan for ny E 16 Skaret – Hønefoss fra Statens vegvesen. Kommunedelplanforslagene omfatter alternative korridorer. Hovedintensjonen med denne førstegangsbehandlingen er å legge konsekvensutredningen og planforslagene ut til offentlig ettersyn. Etter høringen blir det andregangsbehandling hvor endelig korridor fastsettes av de to kommunestyrene som planmyndighet innenfor sine respektive kommuner.

Når korridorvalget er gjort, vil endelig trase fastsettes i reguleringsplan som behandles av kommunene. Innenfor korridoren vil det derfor være mulig å gjøre tilpasninger og justeringer i reguleringsplanen for å optimalisere veglinjene og unngå spesielt sårbare områder og arealer.

Relevante behandlinger og vedtak i Ringerike kommune

- Oppstart av arbeidet mot kommunedelplan med KU. Idéseminar, 2007
- Verdi- og sårbarhetsanalyser, 2008
- Varsel om oppstart av kommunedelplan E16 , brev datert 15.02.10
- Førstegangsbehandling med høring og offentlig ettersyn av planprogram:
 - Formannskapet sak 107/10, 17.06.10-01.10.10
 - Hovedkomiteen sak 54/10, 31.05.10
- Vedtak av planprogram i Ringerike
 - Kommunestyret sak 36/11, 31.03.11
 - Formannskapet sak 43/11, 15.03.11
 - Hovedkomiteen for miljø og areal sak 32/11, 07.03.11
- Innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023, sak 64/12, 17.04.12

Relevante behandlinger og vedtak i Hole kommune

- Oppstart av arbeidet mot kommunedelplan med KU. Idéseminar, 2007
- Verdi- og sårbarhetsanalyser, 2008

- Varsel om oppstart av kommunedelplan E16, 15.02.2010.
- Vedtak av planprogram datert 7. februar 2011, vedtatt 11.04.2011.

Beskrivelse av saken

Statens vegvesen har vurdert alle alternativer og kombinasjoner i samsvar med det vedtatte planprogrammet. Vegvesenet har utarbeidet forslag til kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning for E16 Skaret – Hønefoss. Det er utredet vegløsninger innenfor fem hovedkorridorer, kalt grønn, blå, rød, gul og rosa korridor. Innenfor hver korridor er det flere mulige kombinasjoner av alternativer, totalt er det utredet 29 mulige kombinasjoner av løsninger fordelt på de fem korridorene.

Statens vegvesens anbefaler korridoren A1a (grønn) og aksepterer A1b (blå), og har utarbeidet forslag til kommunedelplankart og planbestemmelser for disse to:

- A1a:** Grønn korridor med kort tunnel under Fekjæråsen, dagsone til Styggedalen med kryssing av Storelva ved Helgelandsmoen (Lamyra nord).
- A1b:** Blå korridor med kort tunnel under Fekjæråsen, dagsone til Mo gård, tunnel under Bergerbakkene. Den opprinnelige blå korridoren gikk til Hvervenmoen men er nå justert slik at den går sør for Hvervenmoen og videre til og Styggedalen, via ny bru over Storelva sør for Monserud.

Vegvesenet har varslet innsigelser til alle andre alternativer som er konsekvensutredet. Dette hovedsakelig på grunn av økonomi og trafikksikkerhet. Dette gjelder:

Grønn og blå korridor delstrekning 12
 Rød korridor – alle alternativer
 Gul korridor – alle alternativer
 Rosa korridor

Hole kommune har bedt om at det også utarbeides forslag for korridorene A12a og A12b, som begge har lang tunnel under Fekjæråsen og fram til Selteveien/Bymoen. Statens vegvesen har varslet innsigelser til disse to alternativene ut fra kostnader, men har likevel utarbeidet planforslag for disse.

Delstrekning A – Skaret – Rørvik.

Grønn og blå korridor i felles trasé følger eksisterende E16 fra Skaret til Rørvik, med utvidelse fra 2 til 4 felt. Det er ingen bebyggelse langs denne strekningen før en kommer fram til Rørvik. Strekningen ligger i skog og utmark, og berører derfor ikke dyrket mark.

Det er bare utredet en trasé på denne strekningen. Lokaltrafikken sikres ved at det bygges lokalveg på vestsida av E16 mellom Humledal og Sønsterudtunnelen, som også blir bindeleddet mellom Utstranda og E16. Ny veg vil medføre omlegging av kryssende småveger og landbruksveger. Det er ingen store utfordringer eller konsekvenser knyttet til denne strekningen bortsett fra området ved Rørvik. I reguleringsplan for E16 Bjørum - Skaret planlegges av- og påkjøring i begge retninger, samt ny rasteplass ovenfor Skaret tunnel.

Delstrekning 1 – Rørvik – Bymoen med kort tunnel.

Grønn og blå korridor i felles trasé. Kryss ved Rørvik omfatter avkjøring i retning Sundvollen og påkjøring retning Oslo. Korridoren berører Rørvik Camping. Det foreslås bru over Kroksundet i kurve, eller rett bru i tilfelle tilpassing til jernbane blir aktuelt. Det er kort tunnel under Fekjæråsen, kryss på Smiujordet med avkjøring til Vik, og dagsone fra Smiujordet til Bymoen.

Delstrekning a (Grønn korridor) Bymoen – Helgelandsmoen (Lamyra nord) - Styggedalen.

Grønn korridor fortsetter gjennom Bymoen/Svensrudmoen og Mosmoen, skogområde regulert til klimavernsone. Traseen følger skogen fram til nordvestre del av Lamyra med brukryssing av myra. Krysset ved Lamyra er foreslått som fullt kryss. Traseen grenser inntil Lamyra naturreservat før kryssing av Fv158. Det er lagt opp til bru over ramsar-området i Storelva og våtmarksområder på nordvestsida av elva. Våtmarksområdet er foreslått som naturreservat i Verneplan for Tyrifjorden. På strekningen Busund – Styggedalen følger traseen stort sett skog og skogkanter, og dyrka mark berøres i liten grad.

Delstrekning b (Blå korridor) Bymoen – Hvervenmoen – Styggedalen.

Blå korridor følger grønn korridor gjennom skogen i Bymoen og Svensrudmoen, og dreier østover ved Hole kommunes gjenvinningsstasjon ved Svingerud. Traseen går over dyrka mark vest for Sørnum og Mo fram til tunnelpåslag nederst i Bergerbakkene. Tunnel på ca. 1,5 km under Berger og Frog. Det er dagsone videre øst for Juveren naturreservat, og traseen går videre gjennom kulturlandskapet vest for Norderhov kirke. Det er foreslått halvt sørvendt kryss ved Hvervenmoen for trafikk til og fra Hønefoss, Hvervenmoen og Norderhov.

Korridoren båndlegger dyrket mark forbi Norderhov, ved Monserud og i bakken opp mot kryss i Styggedalen. Traseen kan forskyves til skogkanten på del av strekningen.

Delstrekning 12 (blå og grønn korridor) Kroksund – Bymoen – lang tunnel under Vik

Fra Rørvik går korridoren i bru til Kroksund, fra brua går traseen i dagen før den går inn i tunell ved Rudsødegården og er sammenfallende med delstrekning 1 (blå og grønn) for dette partiet. Videre går denne korridoren i tunnel gjennom Rudsødegårdsåsen og Gjesvalåsen, videre under Vik, Viksåsen, Biliåsen og Viksenga før den kommer ut ved Kjelleberget/Selteveien. Kryss for avkjøring til Vik er foreslått plassert rett vest for krysset Selteveien og Fv 158.

De viktigste utfordringene slik rådmennene ser det

Etablering av ny trasé for E16 gjennom Hole og Ringerike vil innebære at man må gjøre vanskelige valg og prioriteringer. Rådmennene anser at følgende utfordringer vil være de viktigste å ta stilling til:

Utvikling av kommunesentrene

Valg av korridor vil påvirke trafikkflyten inn i og rundt Hønefoss og Vik. Dette vil i stor grad kunne påvirke fremtidig utvikling av kommunesentrene, både med hensyn til muligheter og begrensninger.

For Hønefoss sin del vil det grønne alternativet kunne innebære at hovedinnfarten til byen flyttes fra Osloveien til Askveien (Fv35). Konsekvensene av dette er ikke utredet.

Rådmannen i Ringerike har derfor satt i gang en egen utredning av dette som ferdigstilles i høringsperioden.

Med en omlegging av E16 og ny atkomst til Vik sentrum vil en måtte forvente at utviklingsretningen vil endre seg. Erfaringsmessig vil dette medføre økt press på utbygging av landbruksområdene i kryssområdene og langs atkomstveiene.

Næringsutvikling

Tilsvarende vil valg av korridor kunne påvirke de mulighetene kommunenes næringsliv har for profilering og videre utvikling. Dette vil gjelde for Vik, Helgelandsmoen, Hvervenmoen og Hønefoss.

Landbruk

Alle traséer vil i større eller mindre grad gå på bekostning av noe av landets beste landbruksjord, der jordvernet står svært sterkt, A-områder i JAV-registeret. Dette er også en vesentlig næringsinteresse i kommunene.

Beslag av dyrka mark

A1a – kort tunnel ved Vik	Ca. 240 daa	Skaret – Styggedalen
A1b – kort tunnel ved Vik	Ca. 460 daa*	Skaret – Hvervenmoen
A12a – lang tunnel ved Vik	Ca. 100 daa	Skaret – Styggedalen
A12b – lang tunnel ved Vik	Ca. 320 daa*	Skaret – Hvervenmoen

**For blå korridor A1b og A12b vil arealbeslag av dyrka mark endres med det justerte forslaget fra vegvesenet.*

Korridorene varierer i bredde fra ca 200 til ca 500 m. Forskyving av veglinja innenfor korridoren vil kunne redusere beslag av dyrka mark. Det bør også vurderes om landbruksjorda som blir beslaglagt kan erstattes ved å dyrke noe av skogen.

Viltkorridorer

Både grønt og blått alternativ går parallelt med eller krysser to viktige viltkorridorer mellom Nordmarka/Krokskogen og Holleia.

Verneinteresser

Alle korridorer går gjennom områder der en berører ulike verneinteresser, bl a våtmarksområder, kulturlandskap mv. I noen tilfeller vil også vern av jord settes opp i mot vern av planter, fugler og dyr.

Skogen i området Bymoen, Svendsrudmoen og Mosmoen har status som klimavernskog . Endring i skjermingseffekten i forhold til plassering av vegtraseen gjennom eller langs området må utredes i den framtidige reguleringsplanen.

Økonomi

De forskjellige korridorene har vesentlige forskjeller i kostnad for bygging og drift. Selv om dette ikke er et forhold som berører kommunene direkte, vil kostnadsaspektet være vesentlig for overordnede myndigheter i deres vurderinger. Dette vil også ha stor betydning for bomsatsene.

Kostnader til nødvendig oppgradering av tilstøtende vegnett er ikke tatt med. Behovet for dette vil variere avhengig av hvilken korridor som velges.

Tabellen nedenfor viser investeringstakt, samlet utbyggingskostnad og statlig andel som er lagt til grunn for bompengeregningene av de ulike alternativene.

Korridor	Alternativ	2020	2021	2022	2023	Sum (mill. kr)	Statlig andel
Grønn	A1a	1 150	1 150	1 150	1 150	4 600	2 300
	A12a	1 375	1 375	1 375	1 375	5 500	2 750
Blå	A1b	1 200	1 200	1 200	1 200	4 800	2 400
	A12b	1 400	1 400	1 400	1 400	5 600	2 800
Rød	A2c	1 425	1 425	1 425	1 425	5 700	2 850
	A3c	1 450	1 450	1 450	1 450	5 800	2 900
	A4c	1 400	1 400	1 400	1 400	5 600	2 800
	A5c	1 650	1 650	1 650	1 650	6 600	3 300
	A7c	1 725	1 725	1 725	1 725	6 900	3 450
Rosa	C13d	1 075	1 075	1 075	1 075	4 300	2 150

Tabell 3-13: Investeringstabell for de ulike alternativene, tall i mill. 2012 kr. Usikkerhet +/- 25%

Bebyggelsen langs traseene

Alle korridorene vil medføre erverv av eksisterende bebyggelse. Noen bygninger vil bli liggende i en vurderingssone i forhold til støybelastning og annen ulempe. I etterfølgende reguleringsarbeid vil det måtte jobbes videre med en optimalisering av veglinjen innen for båndleggingssonen/korridoren for å redusere ulempene i størst mulig grad.

Rådmennenes samlede oppsummering

Ny firefelts E16 vil gi nye muligheter for vekst, verdiskapning og utvikling i Ringeriksregionen. Det forventes sterk befolkningsvekst i og rundt Oslo de nærmeste tiårene. Dette vil medføre et sterkt press på arealene i de sentrale områdene og de omkringliggende regionene som har gode kommunikasjoner mot hovedstaden. De regionene som har både attraktive, tilgjengelige arealer og gode kommunikasjoner vil stå sterkest rustet i konkurransen om å tiltrekke seg deler av den forventede veksten.

Det er gode muligheter for at Ringeriksregionen kan avlaste det sterke presset på hovedstadsområdet. Regionen har god plass og arealene våre oppfattes som attraktive av mange. Regionens sentrale områder har et godt dokumentert potensiale for fortetting og transformasjon. I nærområdene rundt Hønefoss, Vik og tettstedene er det gode utviklingsmuligheter.

Avstanden til Oslo er kort, men standarden på både veg og bane oppfattes som utfordrende. Kortere reisetider og tryggere veg mellom Ringeriksregionen og Sandvika/Oslo er derfor helt avgjørende for regionens muligheter til å ta del i den næringslivs- og befolkningsveksten som sammenlignbare regioner planlegger for.

Ny veg vil gi kortere avstander, bedre trafiksikkerhet og miljøgevinster. Ny E16 vil skille mellom lokaltrafikken og gjennomgangstrafikken, og er en forutsetning for at kommunene kan gjennomføre sine utviklingsplaner.

Rådmennene mener disse fordelene vil oppveie ulempene som bygging av ny veg medfører og rådmennene er trygge på at ulempene vil kunne håndteres på en tilfredsstillende måte i den videre planprosessen. Ringeriksregionen trenger ny E16.

Vegvesenets konsekvensutredning er svært omfattende. Samlet sett anser rådmennene at det foreliggende materialet er et godt nok grunnlag for å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Vedlegg:

- Kart med ortofoto av A1a, A1b, A12a og A12b
- Forslag til kommunedelplan med bestemmelser for de 4 alternativene.
- Konsekvensutredning (KU) E16 Skaret – Hønefoss. Hovedrapport

Ringerike kommune, 10.01.2013

Wenche Grinderud
Rådmann

Saksbehandler: Lars Olsen, Ole Einar Gulbrandsen