

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 29.01.2021
Saksref.: 201700098-71
Deres ref.:

FRE16-Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 Høgstet- Hønefoss – Tilbakemelding på KS2-rapport

Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 Høgstet-Hønefoss (FRE16) har gjennomført en statlig kvalitetssikring KS2 av prosjektunderlaget. Kvalitetssikringen er gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, og er utført av Marstrand AS og Møreforskning AS (EKS).

Det er også gjennomført KS2 for vegstrekningen E16 Skaret-Høgstet. Dette omtales ikke videre i dette notatet da merknader til omtalen av denne delen fremlegges av SVV. Innholdet i dette brevet er koordinert med Vegdirektoratet.

Kvalitetssikringen oppfattes å være omfattende og grundig, og gjennomført i henhold til Finansdepartementets veiledere. Videre er planmaterialet, dokumentasjonen og styrende dokumenter gjennomgått kritisk. Det oppfattes at det har vært en åpen og god prosess mellom partene.

EKS bekrefter at prosjektet og beslutningsunderlaget er tilstrekkelig modent og forsvarlig for investeringsbeslutning.

Det anbefales styrings- og kostnadsrammer som baseres på rasjonell prosjektgjennomføring mot mulig ibruktagelse 2031/ 2032 for bane, og 2029/ 2030 for veg. Prioritering av prosjektet innenfor mulige fremtidige rammer omtales ikke i dette fremlegget. Eventuelle konsekvenser av endringer i fremdrift er ikke behandlet i KS2-rapporten. Bane NOR har anmodet Jernbanedirektoratet om å fremme forslag om investeringsbeslutning i forbindelse med behandling av revidert nasjonalbudsjett 2021 (RNB).

Resultatet fra ekstern kvalitetssikring (EKS) er behandlet i Bane NORs konsernledelse, og i Bane NORs styre i desember 2020. Bane NOR støtter EKS sin anbefaling til styrings- og kostnadsrammer, samt flere av tilrådingene. Kommentarene til rapporten fra Bane NOR er koordinert med SVV. Bane NOR/ SVVs kommentarer til EKS-rapporten er vedlagt som notat (*vedlegg 1 med undervedlegg*).

EKS kommer, til tross for konklusjonen i kvalitetssikringen, med flere anbefalinger og tilrådinge, herunder vesentlige merknader til en rekke områder, som i ytterste konsekvens medfører å gå tilbake til KVV-fasen.

Det er også en rekke tilrådinge og merknader som Bane NOR ikke støtter. Disse gjelder i hovedsak forhold som negativt påvirker effektoppnåelsen, prosjektframdrift, tekniske løsninger som drivemetoder for tunnel, og merkostnader.

Det kan presiseres at eventuell foreslått forlengelse av Veme kryssingsspor (vest for Hønefoss) ikke inngår i rammene for FRE16.

Direktoratets oppsummerte konklusjon

Direktoratets tilbakemelding av 24. november 2020 på EKS sin presentasjon er fortsatt gyldig, se *vedlegg 2*. Direktoratet har også en mer detaljert vurdering i *vedlegg 3*, hvor blant annet samfunnsøkonomisk nytte kommenteres.

Direktoratet er enig i at prosjektet er modent for videreføring og for fastsettelse av styrings- og kostnadsrammer. En videreføring avhenger av at prosjektet kan prioriteres innenfor antatte fremtidige finansielle rammer. Videre prioritering og utvikling av Bergensbanen, herunder Ringeriksbanen, vil bli vurdert i regjeringens arbeid med Nasjonal transportplan 2022-2033. Dette omfatter også jernbanens rolle generelt i å etablere en mest mulig fossilfri transportsektor på lang sikt.

Direktoratet støtter EKS sin grundige og kritiske gjennomgang av prosjektet på flere punkter. Samtidig går flere av EKS sine merknader på beslutninger som ble tatt av staten i tidligere faser i prosjektet, og som derfor anses problematiske. Skal disse tas til følge må prosjektet tilbake til en ny utrednings- og planprosess med kommunedelplan, uten at det er tilstrekkelig dokumentert at prosjektet FRE16 vil kunne redusere kostnadene vesentlig ved et slikt steg tilbake, da dette også medfører store merkostnader.

Direktoratet støtter heller ikke forslaget om å bygge enkeltspor mellom Sandvika og Hønefoss. Dette er også tidligere vurdert, og avvist fordi konsekvensen av redusert kapasitet anses altfor stor. Konsekvensen vil påvirke jernbanesystemet langt ut over selve Ringeriksbanen. EKS synes ikke å ha vurdert noen av disse konsekvensene i sitt arbeid. Det vises også til Bane NORs vurdering i denne sammenheng, se *vedlegg 1*.

EKS sin anbefaling om rammer for prosjektet betinger vedtak om videreføring fra 2021/2022 og med angitt fremdrift som er lagt til grunn for KS2-rapporten. Muligheten for dette må vurderes nærmere i forhold til fremtidige tilgjengelige rammer.

Basert på forelagt underlag anbefaler direktoratet at rammene¹ for FRE16 fastsettes som følger:

Styringsramme 36,3 mrd. kr., herav:

- 27,1 mrd. kr. på bane
- 9,2 mrd. kr. (inkl. mva.) på veg

Kostnadsramme 41,5 mrd. kr., herav:

- 31,0 mrd. kr. på bane
- 10,5 mrd. kr. (inkl. mva.) på veg

Med vennlig hilsen

Kirsti L. Slotsvik
Jernbanedirektør

Per-Arne Fredriksen
Direktør Infrastrukturavtaler

Vedlegg: NotatKS2 FRE16 JDIR Grunnlag RNB 2021

Notatvedlegg1_Kommentarer EKS Jdir_210118

Notatvedlegg2_Kommentarer EKS Jdir_Kapasitetsvurdering Ringeriksbanen_210118

Tilbakemelding til SD FRE16

Sentrale vurderinger inkl. samfunnsøkonomisk nytte

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

¹ Rammene er prisjustert og angitt som 2020 kr, fra 2019 kr til indeks pr juni 2020. Faktisk 2020-verdi justeres når endelig prisstigning for 2020 er kjent.