

SAK 07/07 BERGENSBANEN – STATUS OG TILTAK FOR Å REALISERE FRAMTIDAS BERGENSBANE

Saksopplysning

Regionrådet har Bergensbanen som eit satsingsområde, med vidareutvikling av Bergensbanen og realisering av Ringeriksbanen.

Mykje av arbeidet har vore samordna gjennom Forum Nye Bergensbanen (FNB), som er ein interesseorganisasjon av kommunar som ligg etter Bergensbanen, i tillegg til Hordaland og Buskerud fylkeskommune.

Det er ei kjensgjerning at FNB i dag, ikkje har naudsynt kraft og ressursar for å halde eit kontinuerleg trykk på arbeidet med Bergensbanen.

På siste styremøte i Forum Nye Bergensbanen (FNB) vart det drøfta tiltak for å setja sterkare trykk på arbeidet med realisering av framtidas Bergensbane, m.a. Ringeriksbanen.

Underteikna vart bedt om å utarbeide ei sak til årsmøte i FNB 19.11.2007.

Det har vore framme forslag om å tilsetja ein prosjektleiar/sekretær i FNB, som m.a. har følgjande oppgåver:

- Arbeide for realisering av Ringeriksbanen
- Følgje opp pågåande prosess i forhold til høghastigheitsutgreiingane
- Arbeide for generell utbetring av Bergensbanen

I tillegg arbeidar interesser på vestsida med å etablere eit eige utviklingsselskap, Bergensbanen Utvikling AS (sjå vedlegg 2). Utgangspunktet er å etablere eit eige selskap som skal jobbe for auka løyvingar til Bergensbanen.

Det er eit ynskje at også aktørar på austsida går inn som aksjonerar, der Regionrådet for Hallingdal er invitert til å delta.

Ut frå desse problemstillingane handsama Regionrådet sak om tiltak for realisering av framtidas Bergensbane på møte 9.11.2007, sak 48/07 (vedlegg 1).

Regionrådet ser på arbeidet med Bergensbanen som særskild viktig og ynskjer derfor ei vidare orientering og drøfting i Hallingtinget, om vidare satsing.

Utgangspunktet vil vera orientering ved Regiondirektør Lars Stendal, Jernbaneverket Region Vest, Regionrådet sitt vedtak sak 48/07 og status med bakgrunn i årsmøte i FNB 19.11.2007. Legg og ved notat dat. 17.1.2007 (vedlegg 3) som kan gje noko bakgrunnsinformasjon.

For å sjå litt på kva alternative alliansar i forhold til jernbane Bergen- Oslo syslar med kan det vera verdt å ta ein kikk på vedlegg 4 og:

- www.hhringen.no
- http://www.norskbane.no/haukeli_n.htm

Dersom de vil studer nyleg framlagt høghastigheitsrapport kan de gå til:

- <http://www.jernbaneverket.no/incoming/Nyhetsarkiv/article.jhtml?articleID=1792862>

Ål 16.11.2007

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar

Regionrådet for Hallingdal

Vedlegg:

1. Utskrift sak 48/07, tiltak for realisering av framtidas Bergensbane
2. Søknad frå Bergensbanen Utvikling, dat. 5.11.2007
3. Notat Bergensbanen 17.1.2007
4. Nationen , 16.11.2007



UTSKRIFT AV MØTEBOK REGIONRÅDET FOR HALLINGDAL

Møtedato: Fredag 9.november 2007

Tilstade: 6 av 6 medlemmer

SAK 48/07 TILTAK FOR REALISERING AV FRAMTIDAS BERGENSBANE

Vedtak

1. Regionrådet for Hallingdal ser det som svært viktig at arbeidet for realisering av framtidas Bergensbane blir intensivert, og støttar oppretting av eit prosjekt med eigen prosjektstilling, førebels i 2 år.
2. Regionrådet ser det som ein stor fordel om Bergensbanen Utvikling blir etablert som eit utøvande arbeidsutval under Forum Nye Bergensbanen.
3. Det vil vera naturleg at Bergensbanen Utvikling har utvida fullmakter i forhold til sitt arbeid, der representasjonen i arbeidsutvalet står i eit visst forhold til økonomisk innsats.
4. Det må utarbeidast eigne vedtekter for Bergensbanen Utvikling og forholdet til FNB.
5. Prosjektleiari skal også vera sekretariat for FNB.
6. Regionrådet for Hallingdal går inn for ei årleg driftsstøtte på kr. 100.000, førebels for 2 år, til prosjektet Bergensbanen Utvikling.

Saksopplysning

På siste styremøte i Forum Nye Bergensbanen (FNB) vart det drøfta tiltak for å setja sterkare trykk på arbeidet med realisering av framtidas Bergensbane, m.a. Ringeriksbanen. Underteikna har vorte bedt om å utarbeide ei sak til årsmøte i FNB 19.11.2007.

Det er ei kjensgjerning at FNB i dag, ikkje har naudsynt kraft og ressursar for å halde eit kontinuerleg trykk på arbeidet med Bergensbanen.

I tillegg til å få fram viktig prosjekt på Bergensbanen har arbeidet med jernbanesatsing i Norge fått eit nytt fokus, som krev oppfølging. Me går og inn i ein slutfase i forhold til NTP 2010 – 2019. Dette gjer at det på mange måtar er no eller svært langt fram i tid.

Arbeidet for å realisere framtidas Bergensbane må få eit mykje sterkare fokus og det må setjast av naudsynte ressursar til arbeidet.

Det har vore framme forslag om å tilsetja ein prosjektleiar/sekretær i FNB (t.d. 3 år), som m.a. har følgjande oppgåver:

- Arbeide for realisering av Ringeriksbanen
- Følgje opp pågåande prosess i forhold til høghastigheitsutgreiingane
- Arbeide for generell utbetring av Bergensbanen

I tillegg arbeidar interesser på vestsida med å etablere eit eige utviklingsselskap, Bergensbanen Utvikling AS (sjå vedlegg). Utgangspunktet er å etablere eit eige selskap som skal jobbe for auka løyvingar til Bergensbanen.

Selskapet skal ha ein fast tilsett som arbeidar for Bergensbanen Utvikling AS på heiltid. Aksjekapital er førebels satt til kr. 130 000 og det er rekna med eit årleg driftstilskot 1,3 millionar kroner.

Det er eit ynskje at også aktørar på austsida går inn som aksjonerar, der Regionrådet for Hallingdal er invitert til å delta.

Vurdering

Utgangspunktet for vurderingane er at det må arbeidast meir kontinuerleg og målretta for å få realisert prioriterte tiltak på Bergensbanen.

Tidspunktet for å intensivere arbeidet i forhold til Bergensbanen er no, både i forhold til sluttfasen NTP og pågåande arbeid i forhold til utgreiingane om høgheitsbanar.

Initiativet om å etablere Bergensbanen utvikling må sjåast på som positivt. Her er det nokon som tek tak og er villig til å legge ressursar i arbeidet. Kanskje historia gjentek seg i forhold til kor engasjementet og krafta er i forhold til Bergensbanen.

Etter mitt syn vore det naturlege at styrking av arbeidet med Bergensbanen hadde skjedd gjennom FNB. Samstundes må det gjevast honnør for det initiativet "vestsida" syner. Slik situasjonen er trur eg det må finnast fram til løysingar der FNB og Bergensbanen Utvikling spelar på lag.

For at FNB og Bergensbanen Utvikling ikkje skal bli to uavhengige aktørar, som ikkje samordnar sitt arbeid, blir det svært viktig å få til eit formelt samarbeid.

Dette kan sikkert gjerast på fleire måtar, men der eg ser for meg tre aktuelle drøftingsskisser:

1. FNB er det politiske organet og Bergensbanen Utvikling er det utøvande organet.
FNB og Bergensbanen Utvikling er organisert som to uavhengige selskap.
Fast stilling i Bergensbanen Utvikling skal også ha sekretariatsfunksjonen for FNB, og koordinerar arbeidet i forhold til FNB og Bergensbanen Utvikling.
2. FNB er det politiske overordna organet og Bergensbanen Utvikling er det utøvande organet til FNB.
Fast stilling i Bergensbanen Utvikling skal også ha sekretariatsfunksjonen for FNB.
Ei av utfordringane vil kunne vera korleis ein løyser prioritering av arbeidsoppgåver, der det kan vera naturleg å tenkje seg at den som legg mest i potten også har mest å seia.
3. Etablerar Bergensbanen Utvikling som eit utøvande arbeidsutval med utvida fullmakter, under FNB.
Representasjonen i arbeidsutvalet kan spegle økonomisk innsats.

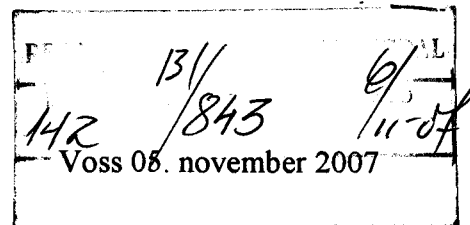
Rett utskrift

Ål 14.11.2007

Knut Arne Gurigard

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar



Bergensbanen Utvikling AS – søknad om prosjektstøtte

Dei siste åra har merksemda mot utviklinga av Bergensbanen auka, og arbeidet for å fremja Bergensbanen har i stor grad vore eit arbeid gjennomført av enkeltkommunar/fylkeskommunar og Forum Nye Bergensbanen. Ressursane som har vore nytta har vore heller små og lite koordinerte. Ein av konsekvensane er at Bergensbanen over lang tid har fått lite av dei årlege ressursane til jernbaneinvesteringar.

Bergensbanen er viktig som lokal, regional og nasjonal jernbane, men der potensialet er lite utnytta. Dermed vil ein med jamlege og større investeringar kunne modernisere Bergensbanen. Det kan føre til framleis vekst både i person og godstransport og halde posisjonen som turistbane.

Frå fleire hald har ein signalisert ynskje om å styrkja Bergensbanen. For å følgja opp desse og andre intensjonar er det eit ynskje om å etablera eit eige utviklingsselskap for Bergensbanen.

Nyskapinga heiter Bergensbanen Utvikling AS, der føremålet er å arbeida for å få meir investeringsmidlar til Bergensbanen. Etter vår meining kan dette best skje om det vert eit kontinuerleg arbeid der eit eige utviklingsselskap har ansvar for å fremja Bergensbanen sine interesser. Selskapet er i fyrste omgang tenkt som eit prosjekt over 2 år, der eit knippe sentrale aktørar vert inviterte til å delta i selskapet. Selskapet vil få ein fast tilsett, som i dei neste to åra skal marknadsføra Bergensbanen på heiltid overfor viktige sentrale vedtaksfatarar. Særleg viktig er det å få prioritert tiltak på Bergensbanen i neste Nasjonale Transportplan.

I dag er fleire ulike utviklingsselskap etablerte for å ivareta interessene til andre banestrekningar. I den samanhengen er det urovekkjande at det ikkje er eit slikt selskap for Bergensbanen. Målet er ikkje å konkurrera med andre utviklingsselskap, men å få fram det potensialet som allereie er for Bergensbanen. Det er etter vårt syn viktig informasjon som må koma fram i debatten, og då treng Bergensbanen, som andre banestrekningar, eit selskap som sikrar desse interessene.

For ordens skuld vil me streka under at også Forum Nye Bergensbanen sitt arbeid vert viktig framover, og at samarbeid med dei er heilt sjølvsgt. Men Forum Nye Bergensbanen er slik organisert at det ville vera vanskeleg å utvida aktiviteten tidsnok til å nå arbeidet med neste års Nasjonal Transportplan.

På denne bakgrunn søker styringsgruppa for Bergensbanen Utvikling AS Regionrådet for Hallingdal om 100.000 i årleg driftsstøtte over to år og at Regionrådet for Hallingdal går inn med ei eingongsinvestering på 10.000 i aksjekapital. Dei andre eigarane kjem fram i den vedlagde presentasjonen av selskapet.

Beste helsing for "Prosjektgruppe for etablering av Bergensbanen Utvikling as", med desse medlemene: Bjarte Tolaas, Leif Ribe Hjeltnes, Hans Erik Ringkjøb, Arild Petersen, Olav Ohnstad, Even Rokne, Arnfinn Gjerdåker

Vedlegg: Presentasjon av selskapet, Stiftingsdokument, Utkast til vedtekter

Bergensbanen Utvikling AS

Ein invitasjon til deltaking

Invitasjon til kva?

- Å etablere eit eige selskap – Bergensbanen Utvikling AS – som skal jobbe for auka løyvingar til Bergensbanen
 - Å få eit eige selskap med ein fast tilsett som jobbar for Bergensbanen Utvikling AS på heiltid.
 - Å sikre at våre regionale interesser og interessene til Bergensbanen vert tatt i vare på ein profesjonell måte.
 - Invitasjonen kjem frå: "Prosjektgruppe for etablering av Bergensbanen Utvikling as", med desse medlemene:
 - Bjarte Tolaas - Leif Ribe Hjeltne - Hans Erik Ringkjøb - Arild Petersen - Olav Ohnstad - Even Rokne - Arnfinn Gjeråker
-

Kvifor Bergensbanen Utvikling AS

- Bergensbanen manglar ein interesseorganisasjon der nokon på heiltid kan kjempe for banen
 - Det nærmar seg ny NTP og då må ein ha eit continuerleg trykk for å få viktige prosjekt på Bergensbanen med
 - Ikkje ein konkurrent til Forum Nye Bergensbanen, men eit samarbeid. Målsettinga er at Forum Nye Bergensbanen blir med i det nye selskapet.
-

Dei kjende utfordringane for Bergensbanen

- Under 2, 6 % av jernbaneinvesteringane siste to NTP periodar
 - Sprengt kapasitet, Ulriken mest trafikkerte einspora tunnel i Europa, godstrafikken nådd taket
 - Generell opprusting av heile banen – framleis skinnegang som er 100 år. "Som å køyra Jaguar på stølsveg"
 - Mangel på kryssingsspor, vognmaterieill osv.
-

Eit enormt potensial

- Oslo-Bergen på 3 1/2 time. Enormt miljøtiltak som kan realiserast raskt. Skal vi halde fram å køyre i 50 km/t i 30 år til, for så å køyre i 200, eller skal vi no tredoble farten?
 - Ringeriksbanen reduserer reisetida med 1 time
 - Vossebanen styrke indre strok – reisetid på 50 minuttar
 - Bergensbanen som reiselivsaktør – Flåmsbanen og Norway in a nutshell.
 - Meir gods frå veg til bane.
-

Kvifor no?

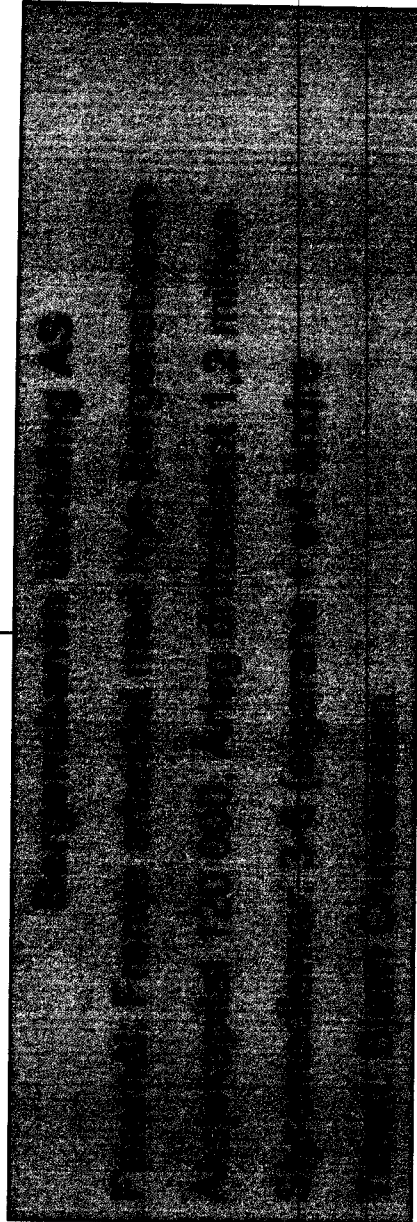
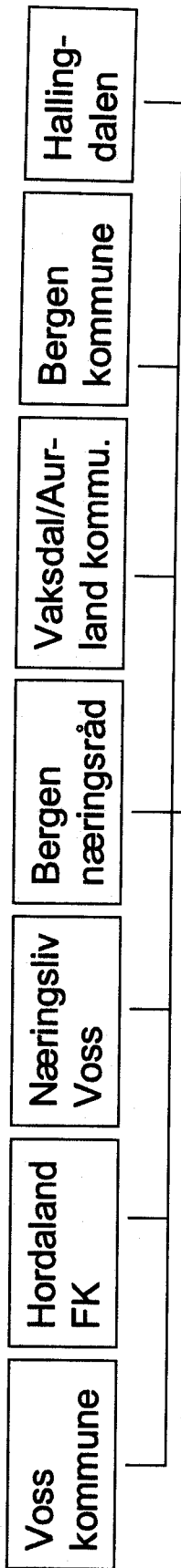
- Det er no toget går. Kamp om jernbaneinvesteringar, og tapar vi den kampen tapar Bergensbanen
 - Andre aktørar jobbar profesjonelt og brukar store ressursar på lobby – vi treng ei sterk røyst
 - Jernbane er i vinden – blir vinnaren om vi skal ta miljø- og klimaproblema på alvor
 - Den størst forkjemparen dei seinaste åra for Bergensbanen er villig til å gjere ein jobb.
 - Vil ein kjempe for Bergensbanens framtid har vi ikkje råd til å la vere.
-

Kva tenker vi oss?

- Eit breitt engasjement der ulike aktørar med same interesser bidreg. Ope for dei som har felles interesser
 - Den nye selskapet må ha tyngde for å få gjennomslagskraft når vedtak vert fatta sentralt
 - Satsing over tid – i fyrste omgang eit prosjekt over to år
-

Formell organisering av arbeidet for å fremme Nye Bergensbanen

Potensielle aksjonærer:



Nærare om organisering og etablering

- Aksjekapital – eingongstilskot
 - 1000 pr aksje
 - Voss 20, HFK 30, Næringsliv Voss 10, Bergens næringsråd 20, Aurland 10 og Vaksdal 10, Bergen kommune 20, Regionrådet for Hallingdal 10
- Årleg tilskot – fyrste omgang 2 år
 - Voss 200 000, HFK 300 000, Næringsliv Voss 100 000, Bergens næringsråd 200 000, Bergen 200 000, Aurland 100 000 og Vaksdal 100 000, Regionrådet for Hallingdal 100 000



REGIONRÅDET
FOR HALLINGDAL

Telefon 32 08 51 40

Telefax 32 08 16 44

E-post: regionraadet@hallingnett.no

Org. nr: 975 576 469

Kontor: Ål kulturhus

Torget 1

3570 Ål

NOTAT BERGENSBANEN 17.1.2007

1. Bakgrunn

Notatet er skrevet med bakgrunn i tanker eg har gjort meg i forhold til det siste ½ halvåret med utspel/hendingar i forhold til jernbanesatsing og konsekvensar for Bergensbanen.

Det er utan tvil slik at jernbanen på mange måtar står ved eit vegskilje. Det er nødvendig med omfattande modernisering, dersom jernbanen skal spela ei viktig rolle som framtidig transportform.

Dersom det ikkje blir teke eit krafttak for modernisering av jernbanenettet, vil fjernstrekningar som Bergensbanen ikkje vera konkurransedyktige om få år. Dette vil stå i sterk kontrast til auka satsing på jernbane, som stortingsfleirtalet har signalisert.

Eg tek her ikkje for meg argumentasjon for utvikling av Bergensbanen.

2. Status Ringeriksbanen

NTP har ei sterk prioritering mot drift, vedlikehald, tryggingstiltak. Midlar til nyanlegg var i forslag til NTP 2006 -2015 prioritert til der jernbanen hadde størst konkurransefortrinn, som Oslo-og Stavangerområdet. Med det forliket Stortinget gjorde vart det faktisk auka totalrammer også til jernbane.

Eg synes det her er verdt å merke seg Stortinget si handsaming av NTP 2006 – 2015, 15. juni 2004. I vedtaket står det m.a:

3. Jernbane

”Stortinget ber Regjeringa auke ramma til jernbaneføremål med 10 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Stortinget ber Regjeringa sørge for at dei auka rammene gjer det mogleg å forsera prosjekt som alt er inne i ramma, samt å ta inn nye prosjekt i tråd med Jernbaneverket sitt satsingsalternativ 2B.

Rekkefylgje kan fråvikast dersom det er naudsynt ut frå dei einskilde prosjekt sin planstatus e.l.”

”Det er ein føresetnad at den auka ramma til jernbaneføremål skal kunna finansierast med lån og at ekstrasatsinga kan løyvast over statsbudsjettet over ein lengre periode etter nærare vurdering.”

I handlingsprogrammet for Jernbaneverket som er ei oppfølging av St.meld.nr.24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 står det: *”Ringeriksbanen foreslås ikke startet opp før mot slutten av andre del av planperioden”, d.v.s 2013?.*

Dette betyr oppstart av Ringeriksbanen før 2015 og det er også lagt inn midlar.

Samla er investeringane i 2B kostnadsrekna til 30,1 mrd. kroner, mens rammen, jf. Stortingets vedtak, er 26,4 mrd. Dette inneberer at ikkje alle investeringsprosjekta i alternativ 2B kan

fullføres i perioden. Her er det fleire om beinet, t.d. stor aktivitet i forhold til dobbeltspor på jernbanen mellom Eidsvoll og Hamar.

Me kan sjå på kva nokre har sagt i forhold til handlingsprogrammet 2006 – 2015:

Hordaland fylkeskommune

Fylkestinget vil understreke Ringeriksbanen som kanskje det viktigste enkeltprosjektet for å utvikle Bergensbanen som et attraktivt og konkurransedyktig transporttilbud mellom Bergen og Oslo. Fylkestinget legger til grunn at Jernbaneverket viderefører planlegging av Ringeriksbanen med utgangspunkt i Stortinget sitt trasevalg for prosjektet, og prioriterer fram prosjektet med oppstart i perioden 2006-2010.

Bergen kommune

Ringeriksbanen må gis høy prioritet, med oppstart i perioden 2006-2009. Bystyret mener at oppstarten må skje på grunnlag av Krogsund-alternativet.

BTV-samarbeidet

”Regionrådet vil understreke at utbygging av E-16 og Bergensbanens forkortelse (Sandvika – Hønefoss) må ses i sammenheng – noe som vil innebære revurdering av trasevalget for Ringeriksbanen frå Hønefoss til Sandvika over Kroksrud/Åsa.”

”BTV-regionen er opptatt av å styrke transportkorridoren mellom regionene/landsdelene og mot hovedstadsområdet.

Bergensbanen er spesielt av betydning for persontrafikken mellom Hallingdal og Ringeriksregionen og Osloområdet.

I tillegg til persontrafikken er Bergensbanen av avgjørende viktighet for godstrafikken mellom Bergensområdet og Østlandet/Hovedstadsområdet.”

I tillegg kan det vera verdt og nemne:

Balansert utvikling i Vestregionen - Strategi for areal og transport, Fase 1 (1.10.2006)

Leder av Vestregionens styringsgruppe Ordfører Odd Reinsfelt

Sjå:

<http://innsyn.hole.kommune.no/wfdocument.aspx?journalpostid=2006006217&dokid=7037&versjon=1&variant=P&>

Fase 1: Innspill til Nasjonal Transportplan

Følgende hovedprosjekter prioriteres i kommende Nasjonal Transportplan

Hovedveiutbygging:

- E18 Gjennomføring i henhold til Oslopakke 3
- E16 4-felt Sandvika-Hønefoss (etappevis)
- Rv 23 Fullføring av Oslofjordforbindelsen
- Rv 35 Strekningen Jevnaker-Olimb

Kollektivtrafikk – bane:

- Økt frekvens etter 2009 (Lysaker stasjon ferdig) for lokale- og regionale tog
- Økt bruk av Spikkestadbanen
- Flytoget til Drammen

Ingenting om Bergensbanen/Ringeriksbanen!!!

Det kan og vera verdt og merke seg Hole kommune si handsaming av saka:

<http://innsyn.hole.kommune.no/wfdocument.aspx?journalpostid=2006006415&dokid=7348&version=1&variant=P&>

Mellom anna vart slikt forslag nedstemt:

”3. I tilknytning til punktet økt kollektivsatsning er det ensidig fokusert på tiltak langs aksene Oslo - Drammen – Kongsberg. I dette perspektivet og med Hønefoss’ påpekte rolle i Vestregionens utviklingsstrategi går vi inn for at Ringeriksbanen som ledd i Bergensbanens forkortelse spilles inn i NTP for 2006 – 2015.”

Ut frå dei diskusjonar som går no kan det i mange samanhengar sjå ut som om Ringeriksbanen ikkje er på sakskartet, at dette er eit prosjekt som er langt fram i tid. Etter mitt syn er dette feil og ei bevisst eller ubevisst framstilling av fakta.

Utan å ha god nok kjennskap til kva som skjer i dei innarste kretsar i Regjeringa, trur eg at det som må til for å koma vidare, er at Regjeringa blir samde om traseval. Dersom det ikkje skjer er det full stopp!! Her må nokon framprovosere handling!!

3. Trafikkberekningar Ringeriksbanen

Asplan Viak AS gjennomførte i si tid trafikkberekningar for Ringeriksbanen. Desse tala vart kvalitetssikra av TØI i 1998 (rapport 1109/1998). Konklusjon var:

Asplan Viak AS har gjennomført trafikkberegninger for Ringeriksbanen. Disse skal anslå forventet trafikkøkning for NSB i hhv fjern- og nærtrafikk hvis prosjektet gjennomføres. Det er benyttet separate modeller for å beregne trafikkøkningen for de to delmarkeder. Når det gjelder nærtrafikkmarkedet, er det foretatt en rekke skjønsmessige avgjørelser som trekker i forskjellig retning når det gjelder beregnet etterspørsel. Totalt sett er det imidlertid vanskelig å peke på forhold som tilsier at man systematisk har over- eller undervurdert det potensielle marked for nærtrafikk med jernbane. Fjerntrafikken er behandlet på en enklere måte, og etter vår vurdering vil de forutsetninger som er benyttet kunne innebære en viss undervurdering av den trafikkvekst som må forventes.

Ei undervurdering av fjerntrafikken har Regionrådet for Hallingdal peikt på ved fleire høve. Kanskje tida er inne for å får gjort nye vurderingar?

4. Høghastigheitsutgreingar

- Den tyske konsulentgruppa skal gjera vurderingar av Oslo – Bergen, Oslo – Trondheim, Oslo – Stavanger og Oslo – Gøteborg etter same mal. Det er ikkje lagt føringar i forhold til trase.
- Arbeidet skal vera klart august/september 2007.
- Vurdering av Den Sørnorske Høgfartsringen som også skal gjerast vil vera ei vurdering som er uavhengig av VWI.

Slik eg ser det, er det 2 ”problem” med Den Sørnorske Høgfartsringen.

- Eit prosjekt som kan føre til handlingslamming. Alle prosjekt stoppar opp i påvente av at noko stort skal skje, eller at ingenting skjer. Noko som kanskje kan passe mange.
- Forslag om traseval som er svært laust fundert, ingen **faglege** vurderingar i forhold til traseval Numedal og Hallingdal.

Etter mitt syn bør det drøftast om det skal gjerast faglege vurderingar i forhold til traseval. Eit anna alternativ kan sjølvstøtt vera å avvente konsulentrapporten til VWI.

Dette kan sikkert vera ei avveging i forhold til kor realistisk prosjektet blir vurdert til å vera. Samstundes er det alltid ein fare å "sitja i baksete". Både i forhold til å få fram nye idear, skapa engasjement og marknadsføre eigne standpunkt.

Tekst i rapport Den Sørnorske Høgfartsringen. Oslo, 10 oktober 2006:

7.2 Numedalslinjen

Numedalslinjen heter det ca 140 km lange baneprosjektet mellom Kongsberg og Geilo. Traséen stiger opp langs den slake østsiden av Numedalen med en gang den forlater Kongsberg. På denne måten forlater traséen de problematiske områdene med bebyggelse og jordbruk. Stort sett hele Numedalslinjen ligger i skogsområder i høyde 300 til 800 meter over Numedalen. Den midterste delen ligger langs et parallelt fjelldalsystem øst for Numedalen og følger strukturen i topografien på en måte som gir mye dagtrasé.

Numedalslinjen har sitt høyeste punkt ca 900 meter rett øst for Tunhovdfjorden. Numedalslinjen dreier vestover sammen med Tunhovdfjorden og følger videre Pålsbufjorden til Halldalsvannet. I disse meget flate områdene trenger Numedalslinjen kun en tunnel (4 km) på en strekning på 38 km! Ved Halldalsvannet avsluttes Numedalslinjen med strekningens lengste tunnel (11 km) over til Hallingdalen og Geilo.

Numedalslinjen er en optimal løsning i forhold til alle lokaliseringsprioriteringene.

1. Traséen gir en meget rask fartsetappe for Bergensbanen i de tynt befolkede strøkene mellom Øvre Hallingdal og Drammen/Kongsbergområdet
2. Den gir den korteste linjen mellom Bergensbanen og Vestfold, Telemark og Sørlandsbanen
3. Den vil bli meget enkel å planlegge og billig å bygge pr km fordi traséen ligger i folketomme områder (skogbruk) med gode grunnforhold.
4. Hovedsakelig dagtrasé gir masseunderskudd som dekkes med masseoverskuddet fra Telemarksbanen i sør og fra Høyfjellslinjen i vest.
5. Numedalslinjen ivaretar Bergensbanen som turistopplevelse da linjen oppe i dalsidene gir vid utsikt utover mot vest.

Numedalslinjen ble funnet av undertegnede allerede i 1997, og da som et resultat av diskusjonene omkring Ringeriksbanen og byggingen av Gardermobanen. Jeg søkte etter helhetlige utbyggingsalternativ som både ga bedre knutepunkteffekt (Ringeriksbanen flytter knutepunktet gal vei mot øst til Oslo) og kunne være enklere og rimeligere å bygge enn baner i utbyggingsmiljø som Ringerike og Rommerike.

Siden Numedalslinjen flytter Bergensbanen ut av Hallingdal blir jernbanen her liggende igjen som en sidegren som kalles Hallingdalsbanen.

7.3 Hallingdalsbanen

Persontrafikk på den gamle Bergensbanen blir beholdt under navnet Hallingdalsbanen. Gol blir endestasjon for persontrafikken som dekkes med regiontog til Oslo. På Geilo snur toget og kjører inn på Numedalslinjen. Like etter kommer tog fra Oslo til Bergen som stopper på Geilo slik at man får god forbindelse vestover (det samme i motsatt retning).

Selv om det blir uvant for Hallingdølene å reise motsatt vei til Oslo er løsningen ideell for området. Man slipper arealkonflikter mellom jordbruk, bebyggelse og ny høyhastighetstrasé. Samtidig får man en unik tilgjengelighet til hele Sør Norge, noe reiselivsnæringen vil kunne nyte godt av.



5. "Netto reisetid" kontra høgfartsbane

Supplert med tiltak som full mobil- og internettdækning på heile strekninga, kan toget i høgste grad bli konkurransedyktig med fly, sjølv om reisetida mellom Bergen og Oslo ikkje kjem særleg under fire timar, seier regiondirektør Lars Christian Stendal i Jernbaneverket, Region Vest. <http://www.bt.no/na24/article327730.ece>

Eg trur dette kan vera eit fornuftig innspel i debatten. Kva er konsekvensane med reisetid på 4 timar kontra 2 ½ - 3 timar, i forhold til kostnader og trafikk.

Kanskje FNB bør ta initiativet til ei slik vurdering?

6. Lyntog Bergen -Trondheim?

"Alle snakkar om lyntog Bergen-Oslo. Men kvifor gløymer vi Bergen-Trondheim, spør tidlegare ordførar i Bergen, Ingmar Ljones."

BT 2.1.2007: <http://www.bt.no/lokalt/article328294.ece>

"Når debatten om lyntog først er i gang, meiner Ingmar Ljones at det er naturleg også å studera eit mogleg jernbanesamband mellom by nr. 2 og 3 i Noreg.

Toget frå Bergen til Trondheim kan gå om Gol, med tunnel til Fagernes og tunnel vidare austover til Vinstra på Dovrebanen. Då kan lyntog mellom Oslo og Trondheim også gå via Gol. Trafikken frå Bergen til Trondheim og frå Oslo til Trondheim kan då samordnast.

Samstundes får vi opna eit nytt distrikt for jernbanesamband, nemleg Valdres, seier Ljones til Bergens Tidende.

Realismen i dette kan det sikkert stillast spørsmål ved men poenget må vel vera at skal det investerast 100 – 150 mrd. kroner i jernbane i Noreg, so må det til meir grunnleggjande vurderingar.

7. Konklusjon

1. Det er lagt inn midlar for oppstart av Ringeriksbanen før 2015.
2. Ut frå dei diskusjonar som går no kan det i mange samanhengar sjå ut som om Ringeriksbanen ikkje er på sakskartet.
3. Naturlege alliansepartar er fråverande
4. For å koma vidare med Ringeriksbanen må Regjeringa mane seg opp, å bli samde om trase.
5. Det er grunn til å tru at det er ei undervurdering av fjerntrafikken med Ringeriksbanen. FNB bør ta initiativ til nye trafikkvurderingar.
6. FNB bør drøfte om det skal gjerast faglege vurderingar i forhold til traseval, Hallingdal kontra Numedal og konsekvensar av dette.
7. FNB bør følgje opp innspel om "netto reisetid".
Kva er konsekvensane med reisetid på 4 timar kontra 2 ½ - 3 timar, i forhold til kostnader og trafikk.
8. Ei jernbanesatsing på 100 – 150 mrd. kroner krev grunnleggjande vurderingar som til no har vore fråverande.

Ål 17.1.2007

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar

Regionrådet for Hallingdal

NYHET

FREDEDE FUGLEUNGER DREPT

DOVREFJELL. Noen har drept fem ringmerkede myrhaukunger på Dovrefjell. Saken er nå meldt til politiet som faunakriminalitet. – Jegringmerket alle fem ungene. Bare 14 dager senere var de drept, sier Kjell Mork Soot i Sunnmøre Ringmerkingsgruppe til Sunn-

mørsposten. Sunnmøre Ringmerkingsgruppe åpnet i sommer Fokstugu ornitologiske stasjon på Dovrefjell. Fugleentusiasten Mork Soot var med på ringmerking av i alt 5.355 fugler i området, deriblant også myrhaukunge, en fugleart som er totalfredet i Norge. ©NTB



SATSER ØKOLOGISK

TINE. Konsernstyret i Tine vedtok i går flere tiltak som skal øke produksjonsvolumet av økologisk melk fra dagens 2 prosent til 6 prosent i 2012. Blant annet opphører dagens klyngesystem fra 1. januar 2008. I tillegg skal alle produsenter få en merpris på

økomelk på 60 øre per liter, også i karenstiden på 6 måneder (tiden det tar å få godkjent melken som økologisk). – Samlet sett håper og tror vi at dette vil bidra til at flere av TINEs melkeprodusenter legger om driften, sier konsernsjef Bjørge Bruset i en pressemelding.



DISTRIKTSPOLITIKK: Utbygging av lyntog vil kome svært mange bygder til gode, meiner ordførar i Vindafjord, Arne Bergsvåg. Han satsar gjerne pengar for å realisere Haukelibanen.

FOTO: BJARNE BEKKEHEIEN AASE

DISTRIKT

Kjøper seg opp i lyntog

24 kommunar går inn med millionar av kroner for å kjempe for lyntog-utbygging. Det meiner dei er god distriktspolitikk.

VINDAFJORD. Arne Bergsvåg er ein av dei mange ordførarane i bygde-kommunar som ristar på hovudet av påstandane om at lyntog berre vil kome dei store byane til gode. Vindafjord kommune har gått inn med 100.000 kroner for å bidra til at lyntog-planane i tunnel under Haukeli blir realisert. Det meiner ordføraren er ei god investering.

– Lyntog er god distriktspolitikk. Blir planane realisert vil bygdene langs linja bli knytt tett opp mot dei store byane, sjølv om

toget ikkje kan stoppe over alt, seier Bergsvåg (Sp).

– Bra for bygdene

Etter aksjeutvidinga i sommar har selskapet Norsk Bane AS, som står bak omfattande planar om eit hurtigtognett i Sør-Norge, 8,5 millionar kroner i aksjekapital. Over halvparten av pengane kjem frå 24 kommunar langs togtraséane. Berre langs linja mellom Oslo og Bergen er det planlagt 16 togstasjonar, men for å få reisetida ned mot to og

ein halv time vil det vere lenger ventetid mellom avgangane på små stasjonar enn store. Ein av dei planlagde stasjonane vil ligge mellom Ølen og Sandeid i Vindafjord nord i Rogaland.

– Alle toga kan ikkje stoppe her. Det forstår vi, og det er til å leve med. Uansett vil det skape aktivitet og vere bra for både folk og næringsliv her i området, seier Bergsvåg.

Han meiner lyntog langt på veg kan erstatte fly, noko som vil redusere klimautsleppa.

– Og flya mellomandar ikkje her i Vindafjord, påpeiker han.

– Kva med konsekvensane for natur og landskap?

– Det kan vere eit minus, iallfall for dei som bur nær traséen. Likevel meiner eg totalen blir svært bra, og det går an å byggje mange

bruer og undergangar, seier han.

Satsar millionbeløp

Suldal kommune, som har rett over 3800 innbyggjarar, er blant fleire kommunar som har gått inn med over ein million kroner i aksjekapital. Ordførar Torkel Myklebust (Sp) meiner lyntoger framtidsretta og bra for distriktskommunar.

– I dag må vi reise fleire timar med ferje og bil berre for å kome til næraste flyplass.

– Er pengane ei posisjonering for å få togstasjon?

– For oss er det viktigaste at hurtigtoget blir realisert, men viss det kjem eit stopp nær oss er jo det bra, seier Myklebust.

Han får støtte av Solveig Sundbø Abrahamsen (H), ordførar i Seljord i Telemark.

– Vi meiner det er viktig å bidra

for å få til dette, seier ho.

Største kommunale aksjonær er SV-styrte Vinje, som har sett inn 1,5 mill. kroner.

Dagleg leiar i Norsk Bane, Jørg Westermann, meiner idéen om at lyntog suser forbi bygdene er eit vrengebilete.

– Lyntog vil vere svært bra også for distrikta, og inngrepa i naturen blir slett ikkje så store som mange fryktar. Vårt alternativ vil gå i tunnel på mellom 40 og 45 prosent av strekninga mellom aust og vest, seier han.

Ein trasé frå Oslo under Haukelifjell og med linjer både til Bergen og Haugesund, samt linjer til Skien, vil ifølgje Westermann koste 53,3 milliardar kroner.

BJARNE BEKKEHEIEN AASE
bjarne.aase@nationen.no

LYNTOG

■ Samferdselsdepartementet fekk nyleg framlagt ein rapport som vurderte ulike sider ved utbygging av høgfastog i Sør-Norge. Sidan har debatten om store toginvesteringar rast.

■ Selskapet Norsk Bane har i årevis kjempa for utbygging av hurtiggående tog. Dei har detaljerte planar for tog både til Kristiansand og Trondheim, men eitt av alternativa dei har jobba lengst med er Haukelibanen. Den inngår i eit lyntognett mellom Oslo, Skien, Bergen, Hauge-sund og Stavanger.

■ Over 40 prosent av den 628 km lange strekninga vil gå i tunnel. Eit av alternativa vil ha 660 meter over havet som høgaste punkt, og strekninga til Bergen vil få 16 stasjonar. Banen vil koste 53,3 milliardar kroner, men skal ifølgje prognosane gå med solid overskot.

Kjelde: Norsk Bane AS