



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 skrive med bakgrunn i tankar 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 Kroksrund/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&versjon=1&variant=P&v>

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. Trafikkberekingar Ringeriksbanen**

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

*Asplan Viak AS har gjennomført trafikkberekingar 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 markedet 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 sjølv sagt 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 egne 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 Pålbufjorden 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 internettdekning 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