

SAK 26-12 UTTALE; “HØYHASTIGHETSUTREDNINGEN 2010-12”

Saksopplysning

Det vert vist til høyringsbrev av 9.2.2012 frå Jernbaneverket, vedlegg 1.

Hallingtinget handsama i sak 06-12, uttale til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023

Her vart det og uttale i forhold til høgfartsutgreiinga:

Jernbane

- a) Reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen, må reduserast frå 6 t og 30 min. til maks. 4t og 15 min. i neste planperiode. Regionrådet støttar ei etappevis utbygging av Bergensbanen, til ein eventuell framtidig høgfartsbane.

De viktigaste tiltaket er Ringeriksbanen som ikkje er prioritert i NTP, noko som på ingen måte kan akseptast. Høgfartsutgreiinga alt. B, oppgradering av dagen linjer, syner at Bergensbanen gjev den største samfunnsøkonomiske nytten.

Fordi:

For at utviklinga av Bergensbanen ikkje skal stoppe opp i påvente av ein eventuell høgfartsbane er det viktig å vurdere kva som kan gjerast ut frå eit noko mindre ambisjonsnivå, men som ikkje er bortkasta ved ein framtidig høgfartsbane.

Ringeriksbanen er eit viktig element i togsystemet i heile Austlandsområdet. For kommunikasjon mellom Norges to største byar og for utvikling av Ringeriksregionen er Ringeriksbanen eit grunnleggjande element. For Hallingdal vil ein 20-årig lovnad med bygging av Ringeriksbanen vera av svært stor betydning.

Midlar til planlegging av Ringeriksbanen må aukast vesentleg slik at planlegginga kan ferdigstillast i fyrste del av gjeldande NTP-periode. Regionrådet ser med stor interesse på at NTP-forslaget og jernbaneutgreiinga peikar på at Ringeriksbanen er eit prosjekt som eignar seg for alternativ organisering og finansiering.

Forum Nye Bergensbanen (FNB) har i brev 2.5.2012 gjeve uttale forslaget til Nasjonal Transportplan 2014-2023 og Høgfartsutgreiinga, vedlegg 2. Her står det m.a.:

Hovudpunkt

Høgfartsutgreiinga er klargjerande for den framtidige satsinga på jernbaneutbygginga i landet. Med den som grunnlag meiner FNB at Bergensbanen må utviklast med utgangspunkt i konsept B, d.v.s. ei meir offensiv vidareutvikling av eksisterande infrastruktur. Dette kan gjennomførast til vesentleg lågare kostnader enn å byggja ny høgfartsbane.

Nødvendige tiltak er bygging av Ringeriksbanen, oppgradering/delvis nybygging av linja Bergen-Voss og tilpassings- eller utbetringstiltak mellom Hønefoss og Voss. Ringeriksbanen er vidare eit tydeleg avgrensa prosjekt som kan gjennomførast med alternativ organisering og finansiering.

FNB er sterkt uroa for at vidare utvikling og modernisering av Bergensbanen vil stogga opp dersom ikkje rammene som ligg inne i den framlagde transportplanen vert auka kraftig. Særleg når det gjeld Ringeriksbanen er etatsforslaget i realiteten status quo. FNB ber på det sterkaste om at det no vert prioritert nødvendige midlar for å få Ringeriksbanen ut av den bakevja dette prosjektet har vore i 20 år.

Buskerud fylkeskommune ved fylkestinget handsama sak om NTP i sak 55/12, der følgjande er uttala om høgfartsutgreiing og utvikling av Bergensbanen:

- Buskerud fylkeskommune støtter høyhastighetsutredningens anbefaling om å benytte ICstrekningene på Østlandet.
- Buskerud fylkeskommune anbefaler at alternativ B med forsert utbygging på eksisterende trasé legges til grunn for videre utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetiden mellom Oslo og Bergen til 4 timer og 15 min må investeringene i utbedringer og lange kryssingsspor på eksisterende Bergensbane økes betydelig og Ringeriksbanen må bygges.
- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig gjenopptar planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen. Planprosessen må gjøres uavhengig av planene for E16.
- Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger.
- Buskerud fylkeskommune viser til omtale i NTP og tidligere innspill, og ber om at ny organisasjonsmodell og finansieringsordning i samferdselssektoren utprøves på dette prosjektet.

Hordaland fylkeskommune ved fylkestinget handsama sak om NTP i sak 26/12, der følgjande er uttala om høgfallsutgreiing og utvikling av Ringeriksbanen:

15. Fylkestinget rår til at alternativ B i høgfallsutgreiinga, med forsert utbygging på eksisterande trase, vert lagt til grunn for vidare utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetida mellom Oslo og Bergen ned mot 4 timar, må investeringane i utbetringar og lange kryssingsspor på eksisterande Bergensbane aukast monaleg, og Ringeriksbanen byggjast.
16. Fylkestinget forventar at planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen vert teke opp igjen snarast mogleg, og at planprosessar for denne vert gjort uavhengig av planane for E16. Ny organisasjonsmodell og finansieringsordning må utprøvast i dette prosjektet, i tråd med omtale i framlegget til NTP.

Vurdering

I utgangspunktet er uttale til høgfallsutgreiinga teke med i samband med uttale til NTP 2014 – 2023. Men samstundes kan det vera på sin plass med ei eigen uttale som syner den sterke semja det er i forhold til høgfallsutgreiinga og bygging av Ringeriksbanen.

Forslag til vedtak

Uttale til høgfallsutgreiinga er for dei fleste teke med i samband med uttale til NTP 2014 – 2023. Regionrådet for Hallingdal vil likevel gje ei eigen uttale, fyrst og fremst for å syne den sterke semja det er mellom kommunar og fylkeskommunar langs Bergensbanen, i forhold til høgfallsutgreiinga og bygging av Ringeriksbanen.

Regionrådet for Hallingdal, Hallingtinget sak 06/12

Reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen, må reduserast frå 6 t og 30 min. til maks. 4t og 15 min. i neste planperiode. Regionrådet støttar ei etappevis utbygging av Bergensbanen, til ein eventuell framtidig høgfallsbane. De viktigaste tiltaket er Ringeriksbanen som ikkje er prioritert i NTP, noko som på ingen måte kan akseptast. Høgfallsutgreiinga alt. B, oppgradering av dagen linjer, syner at Bergensbanen gjev den største samfunnsøkonomiske nytten.

Fordi:

For at utviklinga av Bergensbanen ikkje skal stoppe opp i påvente av ein eventuell høgfallsbane er det viktig å vurdere kva som kan gjerast ut frå eit noko mindre ambisjonsnivå, men som ikkje er bortkasta ved ein framtidig høgfallsbane.

Ringeriksbanen er eit viktig element i togsystemet i heile Austlandsområdet. For kommunikasjon mellom Norges to største byar og for utvikling av Ringeriksregionen er Ringeriksbanen eit grunnleggjande element. For Hallingdal vil ein 20-årig lovnad med bygging av Ringeriksbanen vera av svært stor betydning.

Midlar til planlegging av Ringeriksbanen må aukast vesentleg slik at planlegginga kan ferdigstillast i fyrste del av gjeldande NTP-periode. Regionrådet ser med stor interesse på at NTP-forslaget og jernbaneutgreiinga peikar på at Ringeriksbanen er eit prosjekt som eignar seg for alternativ organisering og finansiering.

Forum Nye Bergensbanen (FNB), uttale 2.5.2012

Hovudpunkt

Høgfartsutgreiinga er klargjerande for den framtidige satsinga på jernbaneutbygginga i landet. Med den som grunnlag meiner FNB at Bergensbanen må utviklast med utgangspunkt i konsept B, d.v.s. ei meir offensiv vidareutvikling av eksisterande infrastruktur. Dette kan gjennomførast til vesentleg lågare kostnader enn å byggja ny høgfartsbane.

Nødvendige tiltak er bygging av Ringeriksbanen, oppgradering/delvis nybygging av linja Bergen-Voss og tilpassings- eller utbetringstiltak mellom Hønefoss og Voss. Ringeriksbanen er vidare eit tydeleg avgrensa prosjekt som kan gjennomførast med alternativ organisering og finansiering.

FNB er sterkt uroa for at vidare utvikling og modernisering av Bergensbanen vil stogga opp dersom ikkje rammene som ligg inne i den framlagde transportplanen vert auka kraftig. Særleg når det gjeld Ringeriksbanen er etatsforslaget i realiteten status quo. FNB ber på det sterkaste om at det no vert prioritert nødvendige midlar for å få Ringeriksbanen ut av den bakevja dette prosjektet har vore i 20 år.

Buskerud fylkeskommune ved fylkestinget handsama sak om NTP i sak 55/12, der følgjande er uttala om høgfartsutgreiing og utvikling av Bergensbanen:

- Buskerud fylkeskommune anbefaler at alternativ B med forsert utbygging på eksisterende trasé legges til grunn for vidare utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetiden mellom Oslo og Bergen til 4 timer og 15 min må investeringene i utbedringer og lange kryssingsspor på eksisterande Bergensbane økes betydelig og Ringeriksbanen må byggjes.
- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig gjenopptar planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen. Planprosessen må gjøres uavhengig av planene for E16.
- Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsningar.
- Buskerud fylkeskommune viser til omtale i NTP og tidligere innspill, og ber om at ny organisasjonsmodell og finansieringsordning i samferdselssektoren utprøves på dette prosjektet (Ringeriksbanen).

Hordaland fylkeskommune ved fylkestinget handsama sak om NTP i sak 26/12, der følgjande er uttala om høgfartsutgreiing og utvikling av Ringeriksbanen:

15. Fylkestinget rår til at alternativ B i høgfartsutgreiinga, med forsert utbygging på eksisterande trasé, vert lagt til grunn for vidare utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetida mellom Oslo og Bergen ned mot 4 timar, må investeringane i utbetringar og lange kryssingsspor på eksisterande Bergensbane aukast monaleg, og Ringeriksbanen byggjast.

16. Fylkestinget forventar at planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen vert teke opp igjen

snarast mogleg, og at planprosessar for denne vert gjort uavhengig av planane for E16. Ny organisasjonsmodell og finansieringsordning må utprøvast i dette prosjektet, i tråd med omtale i framlegget til NTP.

Ål 24.6.2012

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

- Vedlegg 1: Brev frå Jernbaneverket, 9.2.2012, Offentlig høring av “Høyhastighetsutredningen 2010-12”
- Vedlegg 2: Forum Nye Bergensbanen (FNB), brev 2.5.2012, uttale forslaget til Nasjonal Transportplan 2014-2023 og Høgfartsutgreiinga,



Henvendelse til: Tom Stillesby
Telefon: +47 474 56 067
E-post: stitom@jbv.no

Dato: 09.02.2012
Saksref.:
Deres ref.:
Side:

Offentlig høring av “Høyhastighetsutredningen 2010-12”

“Høyhastighetsutredningen 2010-12” sendes med dette ut på offentlig høring med svarfrist 29. juni 2012. Høringsfristen er den samme som for transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-23, slik at det er mulig å behandle disse samlet.

Rapportene er utarbeidet på grunnlag av arbeidet som er utført av konsulentselskaper, og resultatet av dette arbeidet foreligger i form av delrapporter.

Hovedrapporten og delrapporter er lagt ut på Jernbaneverkets hjemmeside:
<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Hoyhastighetsutredningen/Nyhetsarkiv/Oppsummering-Hovedkonklusjoner/>

Dokumentene sendes ikke ut i papirformat.

Berørte fylkeskommuner, kommuner, regionråd og jernbanefora samt trafikkselskap og nærings- og interesseorganisasjoner bes om å gi sine uttalelser. Andre interesserte er også velkomne til å gi sine merknader innen samme frist.

Høyhastighetsutredningen er en del av grunnlaget for forslag til NTP 2014-23 og i denne vil det bli gitt nærmere anbefalinger om oppfølgingen av funnene og anbefalingene i høyhastighetsutredningen.

Transportetatene og Avinors forslag til NTP vil være gjenstand for egen høring, med samme høringsfrist. Høringsinstansene bes derfor om å gi sine eventuelle høringsinnspill til høyhastighetsutredningen sammen med høringsinnspillet til etatens planforslag. Høringsinnspillene sendes Samferdselsdepartementet. Høringsinnspill til høyhastighetsutredningen og plangrunnlaget vil bli behandlet samlet.

Med vennlig hilsen

Anita Skauge
Direktør Plan og Utvikling

Forum Nye Bergensbanen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010
0030 Oslo

Bergen, 02.05.2012

Nasjonal Transportplan 2014-2023 og Høgfartsutgreiinga. Uttale frå Forum Nye Bergensbanen.

Det vert vist til høyringsbrev av 1. mars 2012 til fylkeskommunane og kommunane Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger.

Forum Nye Bergensbanen (FNB) vil med dette gje følgjande uttale til forslaget til Nasjonal Transportplan 2014-2023 og Høgfartsutgreiinga:

Hovudpunkt

Høgfartsutgreiinga er klargjerande for den framtidige satsinga på jernbaneutbygginga i landet. Med den som grunnlag meiner FNB at Bergensbanen må utviklast med utgangspunkt i konsept B, d.v.s. ei meir offensiv vidareutvikling av eksisterande infrastruktur. Dette kan gjennomførast til vesentleg lågare kostnader enn å byggja ny høgfartsbane.

Nødvendige tiltak er bygging av Ringeriksbanen, oppgradering/delvis nybygging av linja Bergen-Voss og tilpassings- eller utbetringstiltak mellom Hønefoss og Voss. Ringeriksbanen er vidare eit tydeleg avgrensa prosjekt som kan gjennomførast med alternativ organisering og finansiering.

FNB er sterkt uroa for at vidare utvikling og modernisering av Bergensbanen vil stogga opp dersom ikkje rammene som ligg inne i den framlagde transportplanen vert auka kraftig. Særleg når det gjeld Ringeriksbanen er etatsforslaget i realiteten status quo. FNB ber på det sterkaste om at det no vert prioritert nødvendige midlar for å få Ringeriksbanen ut av den bakevja dette prosjektet har vore i 20 år.

Uttale

Etter mange år med uvisse om det skal satsast på jernbanen som ein viktig og framtidsretta transportberar i landet vårt, inneheld den framlagde transportplanen etter FNB si vurdering signal som gjev von om betre tider for jernbanen. Ikkje minst Høgfartsutgreiinga er eit viktig underlag for jernbanesatsinga framover, er klargjerande for kva FNB meiner bør vera realistisk jernbanepolitikk i åra som kjem.

I høgfartsutgreiinga er det vurdert fire alternative handlingsalternativ/utviklingsretningar:

- A. Vidareføring av dagens jernbanepolitikk og investeringstakt
- B. Ei offensiv utvikling av jernbanenettet, men at linjer definert som høgfartslinjer ikkje skal utviklast
- C. Høgfartskonsept med køyrefart inntil 250 km/t
- D. Høgfartskonsept med køyrefart inntil 300 km/t

Med ein strategi som legg alternativ B til grunn vil køyretida på eksisterende bane via Drammen bli redusert med ca. 20% til ca 5 timer og 10 min. Dette vil kosta ca. 35 mrd kr og det er berekna ca 170 000 nye passasjerar mellom Hønefoss og Bergen. Køyretida Bergen-Oslo vil bli ytterlegare 55 min kortare, d.v.s. 4 timer og 15 min med ny Ringeriksbanen mellom Hønefoss og Oslo. Det er ikkje gjort berekningar på effekten av dette i høgfartsutgreiinga, men TØI har i rapport 1096/2010 estimert potensialet til ca. 700 000 nye passasjerar mellom Hønefoss og Oslo. Høgfartsutgreiinga konkluderer med at ei slik utvikling for strekninga Oslo-Bergen er svært interessant som alternativ til ein "reindyrka" høgfartsbane

Utvikling av Bergensbanen på grunnlag av ein strategi med utgangspunkt i konsept B vil kunna gjennomførast til vesentleg lågare kostnader enn å byggja ein ny høgfartsbane. Nødvendige tiltak er bygging av Ringeriksbanen, oppgradering/delvis nybygging av linja Bergen-Voss og tilpassings- eller utbetringstiltak mellom Hønefoss og Voss. Ringeriksbanen er vidare eit tydeleg avgrensa prosjekt som kan gjennomførast med alternativ organisering og finansiering.

Dagens Bergensbane har m.a.o. eit stort utviklingspotensiale for å ta langt fleire passasjerar og større godsmengder enn slik situasjonen er i dag. Etter FNB sitt syn vil oppgradering og modernisering av Bergensbanen vil ikkje berre føra til vekst i passasjertalet Bergen-Oslo, men vel så viktig leggja til rette for ein vesentleg vekst i undervegtransporten, særleg mellom Oslo og Ringerike/Hallingdal og mellom Bergen og Voss. For godstransporten sin del vil større kapasitet i linjenettet leggja til rette for at langt meir gods kan overførast frå veg til bane.

FNB er glade for at dobbeltspor Bergen-Arna ligg inne i planteknisk ramme og legg til grunn at oppstart av prosjektet skjer så snart råd er. Forumet gir også sin fulle tilslutning til den utgreiinga (KVU) som no skal setjast i gang på strekninga Voss-Bergen og føreset at IC-konseptet vert utgreidd på lik linje med andre alternativ.

Som ledd i avklaring av Bergensbanen sitt potensiale tilrår transportetatane å starta utgreiing og planarbeid for Ringeriksbanen m.a. med utgangspunkt i det materiale som er utarbeidd av høgfartsprosjektet. FNB ber om at Samferdselsdepartementet frikoblar planframdrifta for E16 Skaret-Hønefoss frå ferdigstilling av ekstern kvalitetssikring av KVU Ringeriksbanen for å sikra god framdrift i begge desse to viktige samferdselstiltaka. Samstundes ber forumet om at departementet i samarbeid med Jernbaneverket og andre sentrale partar set i gang arbeidet med å planleggja Ringeriksbanen som eit pilotprosjekt for utbygging med alternativ organisering og finansiering for byggjestart i NTP-perioden 2014-2023.

I etatsforslaget er det berre dobbeltspor mellom Arna-Bergen som ligg inne i planteknisk ramme. I ramma på +20% er det prioritert midlar til kapasitetsaukande tiltak på dagens terminal på Nygårdstangen i tillegg til prioritering av banestraum og bygging av nytt kryssingsspor Vieren/Upsete. Det er først innanfor ramma på +45% at det er prioritert midlar til vidare utgreiing og planlegging av Ringeriksbanen.

Forum Nye Bergensbanen er sterkt uroa for at vidare utvikling og modernisering av Bergensbanen vil stogga opp dersom ikkje rammene som ligg inne i den framlagde transportplanen vert auka kraftig. Særleg når det gjeld Ringeriksbanen er etatsforslaget i realiteten status quo. FNB ber på det sterkaste om at det no vert prioritert nødvendige midlar for å få Ringeriksbanen ut av den bakevja dette prosjektet har vore i 20 år.

Med helsing

Mona H. Hellesnes
leiar FNB

Fakta

Forum Nye Bergensbanen (FNB) vart oppretta 13. mai 1993. Medlemer er 13 kommunar langs banen mellom Oslo og Bergen saman med fylkeskommunane Hordaland, Buskerud og Akerhus. FNB har som formål å arbeida for nasjonal satsing på jernbane, arbeida aktivt for å vidareutvikla Bergensbanen og for å få realisert Ringeriksbanen som vart vedteke på Stortinget 18. juni 1992.

Kopi: Jernbaneverket
Kommunar og fylkeskommunar i FNB
Oslo kommune