
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 30. juni 2016 11:12
Til: postmottak SD
Emne: Nytt hørings svar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 30.06.2016 11:11
Svar type: Med merknader
Kontakt avsender: Forum Nye Bergensbanen
Kontaktperson: Morten Myksvoll
Kontakt-e-post: Morten.Myksvoll@hfk.no
Tittel: Høyrings svar, Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029, Forum Nye Bergensbanen

Uttalelse:

Forum Nye Bergensbanen sitt primære mål er å få reisetida mellom Bergen og Oslo ned til 4 timar, frå dagens reisetid på 6 timar og 30 minutt. Forumet arbeider òg for å auke godstransporten langs Bergenbanen, sikre oppstart av Ringeriksbanen i 2019 og betre reisekomforten på strekninga. Alle er viktige tema som blir tatt opp i grunnlagsdokumentet frå transportetatane.

Dei viktigaste punkta for Forum Nye Bergensbanen er:

- Byggestart for Ringeriksbanen i 2019, med ferdigstilling i 2024.
- Byggestart for K5 Arna-Voss så raskt som råd, og seinast i 2021 – med samtidig utbygging på heile strekninga, og ferdigstilling innan 2029.
- Ei omfattande satsing på godstransport, for å sikre konkurransekrafta til jernbanen.

Grunnlagsdokumentet til Nasjonalt transportplan (NTP) har nokre grunnleggjande moment. Det eine er bundne prosjekt. Dette er anten påbegynte eller svært nødvendige prosjekt. Ringeriksbanen er bunden som ein del av indre InterCity, medan E16 Stanghelle-Arna er bunden som følge av krav til tunnelane gjennom EU sitt tunneldirektiv.

Grunnlagsdokumentet presenterer fire ulike rammenivå: Lav, basis, middels og høg. For Bergensbanen og relaterte prosjekt er det liten forskjell mellom middels og høgt rammenivå. Rammenivåa er forøvrig på høvevis 47,8 milliardar, 59,7 milliardar, 71,7 milliardar og 77,7 milliardar. Dei årlege tala er som eit gjennomsnitt av planperioden 2018-2029.

Det finst to ulike prosjektporteføljar i grunnlagsdokumentet. Det eine er ei liste som rangerer ulike prosjekt ut frå samfunnsøkonomi. Ei utvida prosjektportefølje rangerer prosjekta ut frå samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og samanhengande standard og utbygging.

Vedlikeholdsetterslepet vert handtert i grunnlagsdokumentet. Ved høg ramme vert etterslepet eliminert (18 mrd. kr.), ved middels ramme (10,9 mrd. kr.) vert det vesentlig redusert.

Forum Nye Bergensbanen meiner at ein må legge meir vekt på effektar – som t.d. regionutvikling – som ikkje er med i reine samfunnsøkonomiske kalkylar. Det er mykje lønnsemd i å bygge ut større bu- og arbeidsmarknadsregionar, som ikkje kjem tydeleg fram i eksisterande samfunnsøkonomiske analysar. Ringeriksbanen er eit døme, der effekten er stor langs heile linja, og ikkje berre mellom Sandvika og Hønefoss.

For Bergensbanen sin del er det små forskjellar mellom middels og høg ramme. Forskjellane mellom middels og lågare rammer er radikal, og må unngås. Lågare rammer enn middels vil gjere at Ringeriksbanen ikkje får oppstart og ferdigstilling som planlagt, og denne låge ramma vil skape mange andre negative konsekvensar for Bergensbanen.

Forum Nye Bergensbanen vil likevel anbefale ei høg ramme i Nasjonal transportplan, blant anna av hensyn til vedlikeholdsetterslepet. I høg ramme ber me om å framskande noko av investeringsramma for jernbaneprosjekta. Eit døme på det er for jernbana Voss-Arna, der jernbana berre ligg inne med 100 mill. kr. i perioden 2018-21, og at strekinga Stanghelle-Voss er utelatt.

Forum Nye Bergensbanen har to store prosjekt i denne NTP-perioden, men dei heng saman med ei rekkje andre satsingar på banetransport, som saman vil gjere Bergensbanen raskare, meir komfortabel, punktlegare, og meir attraktiv for både passasjerar og godstrafikk.

Hovudgrepa, med Ringeriksbanen og K5 Voss-Arna, vil på nytt gjere Bergensbanen til ein vekstmotor.

Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss

Ringeriksbanen ligg inne som eit bunde prosjekt i grunnlagsdokumentet, men det krev middels eller høg ramme for å få byggestart – som lova – i 2019, med ferdigstilling i 2024. Ramma i middels og høg ramme er 20.100 mill. kr. for jernbana og 8.600 mill. kr. for vegen.

Forum Nye Bergensbanen forventar at Ringeriksbanen vert behandla som eit av dei aller viktigaste prosjekta i transportplanen, og at tidsperspektivet vert oppfylt i gjennomføringa.

Prosjektet vil ha stor nytte for Ringeriksregionen, og ei utgreiing gjort av Handelshøyskolen BI stipulerer potensialet til nær 5 milliardar årleg. Dette er med bakgrunn i store ulikskapar mellom arbeidsmarknaden i Oslo og i Ringerike-regionen, noko ein legg til grunn vil utjamne seg etter 10 år. Dette er effektar som dagens samfunnsøkonomiske analyser ignorerer når nytten skal tallfestast.

Ringeriksbanen (og tilhørande vegprosjekt) er svært viktige for Bergensbanen. Ringeriksbanen vil bidra med betydelege reisetidsreduksjonar, og saman med ferdigbygd K5 Voss-Arna vil reisetida mellom Bergen og Oslo vere nede i omlag 4 timar og 50 minutt.

Vossebanen Voss-Arna og E16 Voss-Arna

Det er satt av 9.300 mill. kr. til jernbanestrekninga Stanghelle-Arna, som er første byggetrinn av K5-konseptet mellom Voss og Arna. Det er totalt satt av 16.600 mill. kr. på strekninga, der mellomlegget går til E16.

Fleire prosjekt blir knytt opp til E16 Stanghelle-Arna, nemlig E39 Rådal-Arna og E16 Arna-Vågsbotn. For Forum Nye Bergensbanen sin del er det viktigst at desse prosjekta ikkje bidrar til å forseinke E16 Stanghelle-Arna.

På grunn av trafikktryggleiken er det essensielt at E16 og Vossebanen vert starta opp så raskt som mogleg. Det bør vurderast å leggje inn ei høgare ramme i perioden 2018-21 for å ta høgde for tidleg oppstart.

På strekninga Voss-Stanghelle ligg vegen inne i høg ramme – med totalt 7.100 mill. kr – men det gjer ikkje jernbana. Dette til tross for at grunnlagsdokumentet slår fast at bygginga av veg og bane skal gå parallelt. Grunngevinga for dette er at vegen er eit bunde prosjekt, medan bana ikkje er det. Dette fordi E16 vert råka av EU sitt tunneldirektiv, og må prioriterast.

Det er svært viktig at Nasjonal transportplan er tydeleg på at både veg og bane mellom Arna og Voss blir bygd ut saman. Det vert lagt til grunn at samfunnet sparar 11.000 mill. kr. på å bygge ut både veg og bane samtidig, kontra kvar for seg. Forum Nye Bergensbanen ber om at stortingsmeldinga understreker kontinuerlig og parallell utbygging av strekninga Arna-Voss. For å få dette til bør regjeringa instruere transportetatane om å starte detaljplanlegging av strekninga Stanghelle - Voss no, slik at ein kan spare dyrebar tid før heile den rasutsatte strekninga mellom Arna og Voss er ferdig. Det må vere eit mål at K5 Arna-Voss er ferdig utbygd i denne NTP-perioden.

Mellom Voss og Hønefoss

For at områda mellom Arna-Voss-utbygginga og Ringeriksbanen-prosjektet skal få best mogleg nytte av prosjekta, er det avgjerande at det vert lagt opp til langt fleire avgangar enn i dag. Det bør utarbeidast ein strategi for fjerntogtilbodet langs Bergensbanen. Forum Nye Bergensbanen stør Hallingtinget sitt vedtak om at avgangar kvar andre time må vere eit mål. Det må vurderast om nokre fjerntogavgangar skal vere halve avgangar, som stoppar og snur halvvegs.

Godstiltak

Det er satt av 1.750 mill. kr. til godstiltak i korridor 5, som omhandlar Bergensbanen. 1.000 mill. kr. er til bygging/forlenging av 4-5 kryssingsspor på strekninga Roa-Bergen. 400 mill. kr. er satt av i perioden 2018-21. 720 mill. kr. er satt av til å oppgradere terminalane på Nygårdstangen og Minde i Bergen. 220 mill. kr. av desse er satt av til perioden 2018-21. Dei resterande 30 mill. kr. er elektrifiseringstiltak på strekninga Hønefoss-Follum.

Det vert totalt sett gjort investeringar for 20.200 mill. kr. på godstiltak i perioden. Andre prosjekt enn dei som er spesielt omtalt her vil påverke Bergensbanen, som t.d. oppgradering av terminalane på Alnabru og bygging av kryssningsspor på Gjøvikbanen.

Me er inne i ei skjebnetid for godstransport på jernbane. For å nå heilt nødvendige klimamål er det viktig at jernbana tar veksten i godstransport på strekninga. Realiteten i dag er dessverre annleis. Godstransporten har kapasitetsutfordringar både på strekninga – med for få lange kryssningsspor – og på terminalane. Det er avgjerande viktig at oppgraderingane av terminalane i Bergen blir gjennomført, i påvente av ei beslutning og bygging av ein ny godsterminal for Bergensregionen. Viss terminalane på Nygårdstangen og Minde ikkje vert utvida, så når dei snart sin maksimale kapasitet. Då kan ikkje bana vekse meir, og bana vil tape viktige marknadsandelar som blir vanskeleg å hente inn igjen.

For å signalisere potensiale for vekst for gods på bane er det viktig å fatte ei rask beslutning i KVVU-arbeidet knytt til ny godsterminal i Bergen. Ein plan for utbygging av ny terminal bør ligge ved i stortingsmeldinga.

I den utvida prosjektportefølja er 1.000 mill. kr til kryssningsspor tatt ut. Desse bør sikrast i behandlinga av Nasjonal transportplan.

Rutemodell 2027 Vossebanen

R2027 er eit prosjekt som endrar togtilbodet og rutetidene. R2027 legg opp til at det på sikt vert avgangar opp mot seks gongar i timen på strekninga Arna-Bergen og fire gongar i timen på strekninga Voss-Bergen. R2027 vil gi innsparingar i tid for tog mellom Bergen og Myrdal på opptil 12 minutt, samt auke kapasiteten til godstrafikken.

Den nye rutemodellen ligg inne i middels og høg ramme, og bør sikrast. Rutemodellen gjer at me får meir ut av dagens infrastruktur og sparar både tid og togsett.

Fornyng av signalanlegg ERTMS

Dette systemet er ein felles europeisk standard, og baserer seg på toget sin faktiske posisjon når det gjeld sending av køyreløyve, informasjon og hastighet, slik at behovet for lyssignal og informasjonsmerker langs sporet fell vekk. Den nasjonale ERTMS-utbygginga skal vere ferdig i 2030. Kostnadar til dette er ikkje spesifisert per korridor, men for korridor 5 (Bergensbanen) er signalsystemet planlagt ferdigstilt i 2022-23. Forum Nye Bergensbanen er godt nøgd med denne ambisjonen.

Det nye signalsystemet vil gjere heile Bergensbanen sikrare, meir forutsigbar, med mindre nedetid.

Oslo-navet

Forum Nye Bergensbanen vil støtte utbygging av Oslo-navet, som blant anna vil skilje InterCity-tog frå det øvrige rutenettet, samt opner opp for å auke antal avgangar mellom Oslo og

Bergen. Jernbanetunnelen aust-vest, som er den som er mest relevant for Bergensbanen, er anslått å koste 19.600 mill. kr. og skal vere ferdig i 2033. Dette er fullfinansiert i middels og høg ramme, og bør sikrast.

Andre tiltak

Investeringar i trådlaut internett i tog på stasjonar, samt arbeid med eit samla billettsystem for «jernbanereiser og tilstøtende kollektivreiser» er omtalt i dokumentet. Investeringane i trådlaut internett (og mobildekning, nødnett) er i middels og høg ramme lagt til 2.100 mill. kr. I lav og middels ramme er tala høvevis 1.400 mill. kr. og 1.600 mill. kr. Investeringane er ikkje spesifisert på strekning. Billettsystemet er ikkje spesifisert ytterlegare.

For å betre reisekomforten er det viktig med god tilgang til trådlaut internett. Dette kan utløyse ein av dei største fordelane tog har over fly, nemlig moglegheita til å arbeide kontinuerlig og uavbrutt. Dette kan ha stor effekt på lange strekningar. Forum Nye Bergensbanen ber om ein ambisiøs og konkret utbyggingsplan for Bergensbanen.

Den annonserte jernbanereforma påverkar ikkje Bergensbanen direkte. Det Forum Nye Bergensbanen vil trekkje fram er behovet for at det nasjonale billettsystemet som skal komme i reforma, sikrar ei einingstakst på jernbane og buss i Bergen, samt andre stader der det er aktuelt. I dag står det svært trafikkerte jernbanesporet mellom Arna og Bergen utanfor kollektivtilbodet i resten av kommunen, i skarp kontrast med korleis Ruter og Skyss opererer i Oslo.

Konklusjon

Tiltaka som er presentert i grunnlagsdokumentet vil bidra til ei kraftig reduksjon i reisetid mellom Bergen og Oslo. Størst vert effekten mellom Bergen og Voss og mellom Hønefoss og Oslo. For å nå målet om fire timar reisetid er det òg behov for tiltak mellom Voss og Hønefoss.

Dei prosjekta som grunnlagsdokumentet trekk fram signaliserer ei satsing på jernbane mellom Bergen og Oslo som er svært nødvendig, men kraftig på etterskott. I alt for mange år har det skjedd alt for lite på strekninga, men det er gledeleg om denne utviklinga no snur.

Vedlegg: -