

UTTALE GRUNNLAGSDOKUMENT NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018 - 2029

Vedteke 29. april 2016



UTTALE	3
1. SAKSOPPLYSNING.....	5
1.1 Innleiing.....	5
1.2 Framdrift – handsaming av NTP	6
1.3 Økonomi	6
1.4 Generelt transportkorridor 5, Oslo –Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø. 7	
1.5 Transportkorridorar 5, prioritering av tiltak	8
1.6 Trafikktryggleik.....	11
2 VURDERING	13
2.1 Generelt	13
2.2 Transport, distrikt, næringsliv	13
2.3 Rute 5b: Rv 7 Hønefoss–Brimnes og rv 52 Gol–Borlaug	14
2.4 Vegpakke Hallingdal, strekninga Ørgenvika – Gol.....	15
2.5 Ny veg Rv.52, Gol – Robru	16
2.6 Betra vinterregularitet.....	17
2.7 E16, Sandvika - Hønefoss	17
2.8 E16 Olum- Eggemoen-Nymoen	17
2.9 Bergensbanen.....	18

UTTALE

Vedtak

Hallingtinget gjev slik uttale til grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018 – 2029:

Høg ramme

1. For at satsinga innan samferdsel skal halde fram både i forhold til å ta att etterslep i vedlikehald og gjennomføre heilt nødvendige investeringar må minst høg ramme leggjast til grunn for NTP 2018-2029

2. Vegpakke Hallingdal

Hallingtinget ser det som svært positivt at Ramsrudhellingane og Sokna –Ørgenvika på Rv7 er ferdig utbygd. Men det vil vera halvgjort arbeid, dersom det no ikkje blir lagt til rette for ei vidare utvikling av Rv7 Hønefoss – Gol, som er og vil vera eit av hovudvegsambanda aust – vest. Som det desidert mest trafikkerte aust-vest sambandet vil det i fyrste omgang vera rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og då som eit prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå ein meir heilskapleg og høgare standard, bør lengre strekningar vurderast i samanheng, og utbetringane bør planleggast og utførast under eitt. Det er positivt at Svenkerud – Gol ligg inne i forslag til NTP, men det er ikkje godt nok i forhold til tidspunkt for oppstart, og at ingen andre tiltak på strekninga Hønefoss – Gol er teke med i forslaget. For Hallingdal har Vegpakke Hallingdal høgast prioritet.

3. Ny vegløyising Rv.52 Gol – Robru

Stort sett har heile den ca. 8 km lange strekninga mellom Gol og Robru svært dårleg standard og er ein flaskehals. Det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum. Hallingtinget ber om at denne strekninga blir prioritert for oppstart av utbygging tidleg i planperioden.

4. Vinterregularitet på fjellovergangar

Uansett val av hovudvegsamband aust – vest er det avgjerande å styrke vinterregulariteten, både over Hardangervidda og Hemsedalsfjellet. For Rv7 Hardangervidda må også villreinproblematikken løysast.

5. Vidareutvikling Rv7 vest for Gol og Rv52

Hallingtinget har i denne omgang ikkje uttalt seg i høve vidareutvikling av Rv7 vest for Gol og Rv52 vest for Robru. Det blir sett som mest naturleg at dette skjer etter at KVU Gol – Voss blir lagt fram. Uansett val av hovudvegar aust – vest er det naudsynt med større investeringar både på Rv52 og Rv7. Dette vil Hallingtinget koma attende til i samband med høyring KVU Gol – Voss.

6. Ringeriksbanen, E16 Skaret - Hønefoss

Hallingtinget forventar at fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen blir gjennomført med byggestart i 2019 og ferdigstilling i 2024.

Forkortinga av Bergensbanen vil gje Bergensbanen ei heilt nødvendig modernisering. Dette er eit viktig tiltak for Ringeriksregionen og som aust-vest samband Oslo-Bergen. Innkortinga av Bergensbanen vil ha enormt mykje å seia for Hallingdal, som den største reiselivsregionen i landet. I tillegg vil Ringeriksbanen ”føre” Hallingdal nærare sentralt austlandsområde, noko som er viktig både i forhold til arbeidsmarknad og rekruttering.

7. Bergensbanen

For at Hallingdal skal ha best mogeleg nytte av Ringeriksbanen er det avgjerande med langt fleire avgangar enn i dag. Hallingtinget ber om at det blir utarbeida ein meir detaljert strategi for utvikling av fjerntogtilbodet på Bergensbanen. Aktuelle tiltak kan vera å arbeide for å forlenge intercity-pendelen og/eller omprioritering av kvar enkelte tog skal gå. Avgang kvar andre time bør vera eit mål!

Det er svært viktig at knutepunkt på Bergensbanen blir prioritert og vidareutvikla.

Ut frå både trafikktryggleik og eit miljø- og samfunnsøkonomisk perspektiv må det snarast leggst til rette for auka godstransport med Bergensbanen, mellom Oslo – Bergen.

8. E16 Olum- Eggemoen-Nymoen

Hallingtinget ser det som viktig at E16 Olum- Eggemoen-Nymoen blir prioritert. Dette er ein viktig vegparsell i forhold til samankopling med Rv7 som hovudveg aust – vest. For befolkninga i Hallingdal og reiselivet/næringslivet spesielt er dette eit svært viktig vegsamband.

9. Samfunnsøkonomiske vurderingar

Hallingtinget meiner at det må leggst større vekt på breiare samfunnsøkonomiske vurderingar. Ikkje prissette konsekvensar kjem dårleg fram. Effektar som t.d. regionutvikling er ikkje ein del av analysane, men kan ha stor meirverdi ved å legge til rette for større bu- og arbeidsmarknadsregionar, gjennom utbygging av effektiv og framtidsretta infrastruktur. I tillegg er metodeverktøy og datagrunnlag forbunde med stor usikkerheit, noko som det må takast omsyn til ved prioritering.

1. SAKSOPPLYSNING

1.1 Innleiing

Nasjonal transportplan (NTP) er det store verktøyet for langsiktig prioritering og samferdselssatsing. Den formelle planperioden er no utvida frå 10 til 12 år, og det er lagt eit perspektiv mot 2050.

Forslag til Nasjonal transportplan som no er ute på høyring, blir utarbeida i samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Etter høyring blir planforslaget handsama av Regjeringa som legg sitt forslag fram for Stortinget i form av ei stortingsmelding. Det vil også vera høyring i samband med stortingsmeldinga. Ny NTP blir lagt frem for Stortinget våren 2017.

Dette er femte forslag til NTP som er laga. Regionrådet for Hallingdal har tidlegare handsama NTP 2002 -2011 (1999), 2006 – 2015 (2003), 2010 -2019 (2008), 2014 – 2023 (2012).

God mobilitet og effektive transport har svært mykje å seie for samfunnsutviklinga og er eit viktig bidrag til velferd og økonomisk vekst. Vekst i befolkning og økonomi fører til auka transportbehov, som krev større kapasitet og meir effektive transportløyningar.

Det overordna målet for transportpolitikken er å utvikle «et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet».

Etter ei samla vurdering med utgangspunkt i retningslinjene rår transportetatane å legge følgjande overordna prioriteringar til grunn for Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029:

- *Bruk av insentiver for null- eller lavutslippsteknologi, alternative drivstoff og bedre kapasitetsutnyttelse for å nå klimamålene uten redusert mobilitet*
- *Satsing på samordnet areal- og transportplanlegging, kollektivtrafikk og sykkelekspressveger i de større byområdene for å nå nullvekstmålet, og for å bidra til reduserte klimagassutslipp og bedre luftkvalitet*
- *Mer bruk av ITS (intelligente transportsystemer) og ny teknologi for å øke effektiviteten og nå de transportpolitiske målene*
- *Avklaring av at tredje rullebane på Gardermoen kan bygges når det ikke lenger er kapasitet i eksisterende infrastruktur*
- *Et effektivt, pålitelig og miljøtilpasset transportsystem for godstransport, der samspillet mellom transportmidlene styrkes og potensialet for å overføre godstransport fra veg til sjø og bane ivaretas*
- *Tiltak for å øke sikkerheten i transportsystemet i tråd med nullvisjonen og med mål for vegtrafikken om maksimalt 350 drepte og hardt skadde per år innen 2030. Økt fokus på å redusere antallet drepte i fritidsfartøytrafikken*
- *Sikring av en optimal standard på drift og vedlikehold som gir god framkommelighet og sikkerhet. Satsing på fornying for å fjerne eksisterende forfall og få en mer robust og pålitelig infrastruktur*
- *Prioritering av samfunnssikkerhet, klimatilpasning og beredskap*
- *Satsing på gode internasjonale forbindelser for både persontransport og godstransport*
- *Økt samarbeid over forvaltningsnivåene og støtte til fylkeskommunale og kommunale transportsystem*

I saksopplysningar og vidare vurderingar er det fyrst og fremst lagt vekt på forhold som har interesse for Hallingdal. Som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2018 -2029

utarbeida Statens vegvesen rutevise planer for riksvegnettet i 2015. Plan for riksvegrute 5b, Rv.7/Rv.13 Hønefoss – Bu og Rv.52 Gol – Borlaug er [her](#).

1.2 **Framdrift – handsaming av NTP**

Dei statlege transportetatane sitt forslag til NTP 2018 – 2029 vart offentleggjort og sendt på høyring 29.2.2016. Transportetatane sitt forslag til NTP 2018-2029 er oversendt frå Buskerud fylkeskommune til m.a. kommunane i Hallingdal og Regionrådet med høyringsfrist 1.5.2016.

Lenke til transportetatane sine heimesider om NTP er: <http://www.ntp.dep.no/>

Lenke til hoveddokumentet er [her](#).

Planforslaget og høringsuttalane skal gje grunnlag for arbeidet med ei stortingsmelding om NTP 2018-2029, som regjeringa tek sikte på å legge fram våren 2017. Det er lagt slik framdriftsplan for handsaming av NTP 2018 – 2029:

- 01.05.2016: Høyringsfrist for kommunar, regionar og andre til fylkeskommunen
- 26.05.2016: Handsaming i hovudutval for samferdselssektoren (ekstra møte)
- 08.06.2016: Handsaming i Fylkestinget
- 01.07.2016: Nasjonal frist for å gje uttale
- Våren 2017: Stortingsmelding

1.3 **Økonomi**

Planarbeidet i Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket er gjennomført med utgangspunkt i ei felles økonomisk planramme. Avinor sine investeringar er ikkje ein del av ramma og blir vedteke av Avinor sitt styre innanfor dei fullmaktar som er gjeve til selskapet. Den økonomiske basisramma til dei tre etatane er i gjennomsnitt 59,7 mrd. kr pr år inklusive midlar til Nye Veier AS på 5,1 mrd. kr pr. år. Dette tilsvara omtrent løyving til samferdsel i 2016. Etatane er bedt om å foreslå innretningar av innsatsen ved alternative rammenivå, eksklusive dei 5,1 mrd. kr pr år som er satt av til Nye Veier AS. Det er tre alternative rammenivå: låg ramme på 47,8 mrd. kr, middels ramme på 71,7 mrd. kr og ei høg ramme på 77,7 mrd. kr i gjennomsnitt pr år. Dei økonomiske rammene er fordelt på 4+2+6 år, i tråd med retningslinjene frå Samferdselsdepartementet.

	Lav ramme	Basis ramme	Middels ramme	Høy ramme
Post (mill. 2016-kr)	2018–2029	2018–2029	2018–2029	2018–2029
TOTALRAMME	573 600	716 400	860 400	932 400

I retningslinjene frå Samferdselsdepartementet blir det lagt stor vekt på at ressursbruken skal baserast på samfunnsøkonomiske analysar. Kravet for alle rammenivåa er at tiltaka samla sett er samfunnsøkonomisk lønsame. Investeringsprosjekta er rangert etter samfunnsøkonomisk lønsemd, samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Transportetatane har vurdert veg-, kyst-, og jernbaneinvesteringar i åtte transportkorridorar (Hallingdal ein del av transportkorridor 5). I dei to lågaste rammenivåa går store deler av investeringsramma til prosjekt som er definert som bundne, og som derfor ikkje har vore gjenstand for ny vurdering. Dette er alle store prosjekt som i NTP 2014–2023 er førutsatt starta i perioden 2014–2017. I tillegg har Samferdselsdepartementet definert utbygging av indre InterCity, Ringeriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss som bundne prosjekt, i tillegg portefølja av vegprosjekt som skal gjennomførast av Nye Veier AS.

Rangeringen av nye prosjekt pr korridor er basert på ulike kriterier:

- *Prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi: I tråd med Samferdselsdepartementets retningslinjer er alle nye prosjekter rangert på grunnlag av samfunnsøkonomisk analyse (netto nytte per budsjettkrone).*
- *Prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging: Transportetatene har også rangert prosjekter ut fra kriteriene sammenhengende utbygging/standard og samfunnssikkerhet, i tillegg til samfunnsøkonomi, i tråd med departementets retningslinjer.*

Det er gjort rangering på grunnlag av dei fire rammenivåa: låg, basis, middels og høg ramme. Rammene er fordelt på periodane 2018–2021, 2022–2023 og 2024–2029.

Transportetatene har teke utgangspunkt i at budsjettet for 2017 blir slik at NTP-ramma for perioden 2014–2017 blir oppfylt.

I fyrste del av planperioden nyttast investeringsrammene i stor grad til bundne prosjekt for å oppnå optimal framdrift. I tillegg må drift, vedlikehald og forvaltningsoppgåver gjennomførast uavhengig av økonomiske rammer. Det er også lagt til grunn at Nye Veier AS blir tilført same beløp kvart år i planperioden. Til saman fører dette til at nye satsingar må vente til siste seksårsperiode. Det er ikkje mogeleg å gjennomføre alle bindingar innan gitt frist i nokon av rammenivåa, med den fordelinga pr. år som er fastsatt av Samferdselsdepartementet. Dette gjeld fyrst og fremst indre InterCity og Ringeriksbanen. Særleg i dei de to lågaste rammenivåa vil det vera svært begrensa aktivitet innanfor programområda dei fyrste seks åra.

1.4 **Generelt transportkorridor 5, Oslo –Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Flørø**

Det er her sett på den delen av korridoren som fyrst og fremst har konsekvensar for Hallingdal og middels og høg ramme.

Transportkorridoren frå Oslo til Bergen og Haugesund omfattar fem alternative aust-vest vegtrasear: E16 via Lærdal, Fv50 Hol–Aurland, Rv52 Hemsedalsfjell, Rv7 over Hardangervidda og E134 over Haukelifjell. E134 nyttast i hovudsak for transport mellom Oslo og Haugesundsområdet.

Bergensbanen og vegstrekingane bind Oslo-området og Bergens-området saman, men er også viktige regionalt. Bergensbanen har svært mykje å seie for gods- og persontransport. Jernbanene i korridoren omfattar i tillegg Flåmsbanen, Gjøvikbanen og Randsfjordbanen. Sjøtransport mellom Oslo og Bergen har ei avstandsulempe samanlikna med landtransport, og blir fortrinnsvis brukt til store bulktransportar.

Sjøtransport utgjer 44 prosent av årleg godsmengde totalt i korridoren, jernbanetransport utgjer 30 prosent og vegtransport 26 prosent. Grunnprognosane for godstransport viser ein forventet vekst for alle transportformene. Lastebiltrafikken er forventet å auke med om lag 89 prosent frå 2012 til 2040, jernbanetransporten er forventet å auke med om lag 98 prosent og sjøtransporten med 57 prosent.

For persontransport mellom endepunkta i korridoren har flyet ein marknadsdel på 52,2 prosent, bilen ein marknadsdel på 31,7 prosent, toget ein marknadsdel på 12,3 prosent og bussen har ein marknadsdel på 3,5 prosent. Bergensbanen er den mest trafikkerte

fjerntogstrekning i landet og ein viktig turistbane. For reiser til distrikta mellom endepunkta i korridoren er bil den dominerande transportforma.

Grunnprognosane for NTP 2018–2029 for personturar med bil er forventa å auke med om lag 85 prosent frå 2014 til 2040, kollektivreiser med 47 prosent, og fly med 56 prosent

Lange parti på vegnettet i korridoren er smale og svingete, har sterk stigning og dårleg standard. Korridoren har fleire værutsette høgfjellsoverganger som tidvis har kolonnekjøring eller er stengt vinterstid. Fleire tunnelar har sterk stigning og krapp kurvatur. Riksvegen går fleire stader gjennom byar og tettstader der det er spesielt krevjande å ha effektive transportkorridorar. Trafikktryggleik er ei utfordring på fleire delstrekningar. Mange punkt på riksvegane er skredutsette, og fleire stader er omkøyringsmogelegheitene lange eller manglar.

1.5 Transportkorridorar 5, prioritering av tiltak

I tråd med Samferdselsdepartementet sine retningslinjer er alle nye prosjekt rangert på grunnlag av samfunnsøkonomisk analyse (netto nytte per budsjettkrone). Prosjekta er rangert etter fallande netto nytte per budsjettkrone. I nokre tilfelle er det viktige formål og verknadar som ikkje i tilstrekkeleg grad blir ivareteke i dei samfunnsøkonomiske analysane.

Transportetatane har i tråd med Samferdselsdepartementet sine retningslinjer også rangert prosjekt ut frå ei samla vurdering av kriteria samanhengande utbygging/standard og samfunnstryggleik, i tillegg til samfunnsøkonomi.

Transportetatane har ikkje gjeve tilrådingar om at ein av dei to rangeringsmåtane bør veljast.

Det er gjort rangeringar på grunnlag av dei fire rammenivåa: låg, basis, middels og høg ramme. Rammene er fordelt på periodane 2018–2021, 2022–2023 og 2024–2029.

Rangeringar er gjort uavhengig av finansieringsform. Det betyr at prosjekta er rangert utan å ta omsyn til at det for nokre av prosjekta er føresett gjennomført med bompengefinansiering.

Programområdetiltak og prosjekt knytt til forfall er ikkje omtala per korridor. Unntaket er Jernbaneverket sine større investeringar i knutepunkt og stasjonar.

Alle store prosjekt som er føresett starta i perioden 2014–2017 i NTP 2014–2023, er lagt inn som bundne. I tillegg har Samferdselsdepartementet definert utbygging av indre InterCity, Ringeriksbanen, E16 Skaret–Hønefoss og avsetning til Nye Veier AS som bundne prosjekt. Som følge av tunneltryggleiksforskriftene har etatane også definert m.a. E16 Stanghelle–Arna som bunde prosjekt.

I alle rammer er det lagt til grunn statlege midlar til å gjennomføre det planlagde prosjektet E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud. Frå basisramma er det også lagt til grunn statlege midlar til anleggsstart på prosjektet E16 Skaret–Hønefoss. Frå middels ramme er det lagt til grunn fullføring av prosjektet i planperioden. Bygging av ny E16 mellom Skaret og Hønefoss er føresett gjennomført som eit felles prosjekt med Jernbaneverket. Gjennomføring av begge prosjekta er under føresetnad at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

For å ta hand om viktige føresegner i tunneltryggleiksforskriftene er det i låg ramme lagt til grunn statlege midlar til anleggsstart på prosjektet E16 Stanghelle–Arna som er fyrste byggetrinn av K5-konseptet mellom Voss og Arna. Frå basisramma er det lagt til grunn fullføring av prosjektet i planperioden. I middels og høg ramme er det planlagt samtidig og felles utbygging av veg og jernbane på strekninga. Gjennomføringa av vegprosjektet er under føresetnad at det blir tilslutning til eit opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

På Rv7 er det lagt til grunn statlege midlar til ny veg på strekninga Svenkerud–Gol, som omfattar bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikøyringsfelt. For realisering er det lagt inn 1,1 mrd. i siste del av planperioden, 2024-2029. Det er ikkje prioritert andre prosjekt på Rv7 og Rv52.

Når det gjeld prioritering av større prosjekt vest for Gol på Rv7 og/eller Rv52 vil det eventuelt koma inn som ein konsekvens av KVVU-prosess Gol – Voss, der KVVU skal leverast innan 1.9.2016. Eventuelle forslag til tiltak vil måtte innarbeidast i stortingsmelding.

For Hallingdal er også vegen til Gardermoen svært viktig, denne vegen ligg ikkje i korridor 5. Frå basisramma er det lagt til grunn statlege midlar til å gjennomføre dei planlagde prosjekta E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland.

I planperioden skal arbeid som er sett i gang med bygging av dobbeltspor på strekninga Bergen–Fløen og vidare gjennom Ulriken i ny tunnel til Arna fullførast, samt slutføring av plattformforlenging på Vosse-banen. I basisramma er det satt av midlar til oppstart på Ringeriksbanen i planperioden. Ringeriksbanen skal gjennomførast som planlagt i middels og høg ramme.

I middels og høg ramme er det satt av midlar til dobbeltspor på strekninga Stanghelle– Arna for å forbetre togtilbodet samt å eliminere ein rasutsett strekning

KORRIDOR 5	Lav		Basis		Middels		Høy	
	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane								
Vossebanen, plattformforlengelse	280		280		280		280	
Arna–Bergen	2 890		2 890		2 890		2 890	–
Bolstadøyri kryssningsspor	110		110		110		110	
Ringeriksbanen			10 000		20 100		20 100	
Veg								
E134 Damåsen–Saggrenda	1 420	450	1 420	450	1 420	450	1 420	450
E134 Gvammen–Århus	870		870		870		870	
E134 Seljord–Åmot	130		130		130		130	
Rv 13 Ryfast	630	820	630	820	630	820	630	820
Rv 36 Skyggstein–Skjelbredstrand	230		230		230		230	
Rv 36 Slåttekås–Årnes	60	80	60	80	60	80	60	80
E134 Haugalandspakken	160		160		160		160	
E16 Sandvika–Wøyen	50	1 340	50	1 340	50	1 340	50	1 340
E16 Bagn–Bjørge	750		750		750		750	
Rv 5 Loftesnesbrua	70		70		70		70	
E16 Bjørum–Skaret	1 950	3 620	1 950	3 620	1 950	3 620	1 950	3 620
E16 Stanghelle – Arna	4 000	3 800	4 500	3 800	3 500	3 800	3 500	3 800
E16 Skaret–Hønefoss			3 000	2 000	5 400	3 200	5 400	3 200
E16 Øye–Eidsbru	400		400		400		400	
E16 Varpe bru–Smedalsosen	110		110		110		110	
Sum	14 110	10 110	27 610	12 110	39 110	13 310	39 110	13 310

Prosjektportefølje jernbane- og veginvesteringar i perioden 2018–2029 - bundne prosjekt (mill. 2016-kr), kjelde grunnlagsdokument NTP 2018-2029.

Nye prosjekt - prosjektportefølje ut frå samfunnsøkonomi.

Ei rangering basert på samfunnsøkonomi vil gje ei prosjektportefølje som vist i tabell

Er rangering basert på samfunnsøkonomisk virkingsprosjektportefølje som vist i tabell									
KORRIDOR 5	NN/B*	Lav		Basis		Middels		Høy	
		Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane									
R2027 Vossebanen	0,01					1 090		1 090	
Godstiltak	0,00					1 750		1 750	
Veg									
E134 Saggrenda–Elgsjø	0,09					1 300	700	1 300	700
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop	-0,01							800	800
Rv 41 S. Herefoss–Hynnekleiv	-0,39							220	
Rv 41 Treungen–Vrådal	-0,43							270	
Rv 7 Svenkerud–Gol	-0,05							1 100	
E16 Voss–Stanghelle	-0,08							1 700	5 400
E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn	-0,27							1 900	2 000
Sum						4 140	700	10 130	8 900

*Netto nytte per budsjettkrone

Prosjektportefølje jernbane- og veginvesteringer i perioden 2018–2029 basert på samfunnsøkonomi (mill. 2016-kr), kjelde grunnlagsdokument NTP 2018-2029

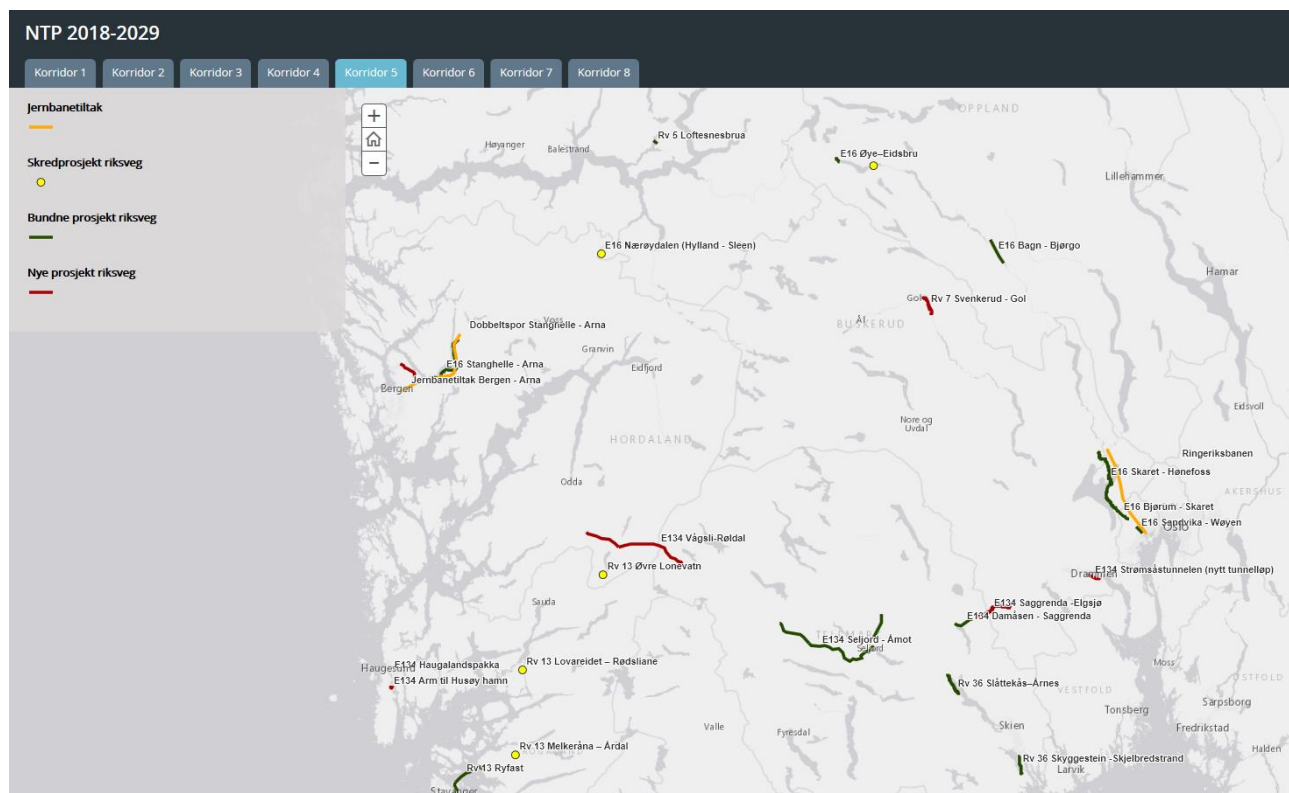
Nye prosjekt – prosjektportefølje ut frå samfunnsøkonomi, samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Standard og utbygging:

KORRIDOR 5	NN/B	Lav		Basis		Middels		Høy	
		Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane									
Dobbeltspor Stanghelle–Arna	-0,82					9 300		9 300	
R2027 Vossebanen	0,01			1 090		1 090		1 090	
Godstiltak	0,00					750		750	
Veg									
E134 Saggrenda–Elgsjø	0,09			1 300	700	1 300	700	1 300	700
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellopp	-0,01							800	800
E134 Arm til Husøy hamn	-0,65							270	
E134 Røldal–Seljestad	-0,88							3 500	900
E134 Vågsli–Røldal	-0,92							2 400	800
Rv 7 Svenkerud–Gol	-0,05							1 100	
E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn	-0,27							1 900	2 000
Sum				2 390	700	12 440	700	22 410	5 200

*Netto nytte per budsjettkrone

Prosjektportefølje jernbane-, veg- og kystinvesteringar i perioden 2018–2029 basert på samfunnsøkonomi, Samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging (mill. 2016-kr), kjelde grunnlagsdokument NTP 2018-2029



Kart over tiltak i korridor 5, kjelde grunnlagsdokument NTP 2018 - 2029

1.6 Trafikktryggleik

Vegtrafikkulykker utgjer eit betydeleg samfunnsproblem og nullvisjonen er utgangspunktet for alt trafikktryggleiksarbeid. Det er gjort ein målretta innsats for å redusere talet på ulykker, og det har vore ei positiv utvikling dei seinare åra. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er redusert med rundt 95 prosent sidan 1970. Berre i løpet av dei siste 15 åra er talet nær halvert, frå 1593 i 2000 til 821 i 2014. I forslaget til målstruktur er ambisjonen at talet skal reduserast ytterlegare, til maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

Ei spesiell utfordring på rute 5b (Rv 7 Hønefoss–Brimnes og rv 52 Gol–Borlaug) er at det er store variasjonar i trafikkmengder, både i løpet av vekedagane og i løpet av året. Dette gjeld særleg strekninga Hønefoss - Gol som har svært høg helgetrafikk, og som historisk har hatt ein stor del møteulykker. Det har dei seinare åra vore gjennomført intensivt trafikktryggleiksarbeid på strekninga. I tillegg har «Trafikktryggleik Hallingdal» vore eit viktig bidrag. Det vil også dei komande åra bli sett i gang tiltak for å betre trafikktryggleiken. Det vil likevel stå att eit stort behov for utbetring for at strekningen Hønefoss-Gol skal kunne tåle den auka trafikkmengda som er i samband med helge og ferietrafikken på ruta.

Utforkøyringsulykker og møteulykker er dei vanlegaste ulykkestypene med flest drepne og hardt skadde. Nesten 80% av alle ulykker og 90% av dei drepne og hardt skadde inngår i desse to ulykkestypene. Totalt sett vart 65 personer drepne eller hardt skadd på rute 5b i perioden 2008-2013.

Veg	Hoved-strekning	Lengde	ÅDT ¹⁾	Antall ulykker ²⁾	Drepte ²⁾	Hardt skadde ²⁾	Registrert skadekostnad (mill.kr/ km og år) ³⁾
Rv7	Hønefoss – Gol	132983	4458	89	10	27	0,95
Rv7	Gol – Geilo	48863	3000	27	2	5	0,54
Rv7	Geilo – Hordaland gr.	42031	1100	14	0	3	0,16
Rv7	Buskerud gr.–Øvre Eidfjord	39000	800	24	1	5	0,48
Rv7	Øvre Eidfjord–Bu	21000	1500	5	0	1	0,11
Rv52	Gol – Sogn og Fj. Gr.	62108	1189	31	1	3	0,30
Rv52	Buskerud gr.–Borlaug	16000	1300	11	2	5	1,18
Sum				201	16	49	

Ulykker på rute 5b siste 6 år (2008-2013), kjelde «Riksvegutredningen 2015».

2 VURDERING

2.1 Generelt

Det kan vera mykje å kommentere sett ut frå eit overordna nivå, men det er i denne omgang valt å drøfte problemstillingar som direkte vedkjem Hallingdal. Det blir registrert at samfunnsøkonomisk lønsemd har vore eit sentralt kriterium i rangeringa av tiltak/prosjekt. Etter dagleg leiar sitt syn må ein legge noko mindre vekt på reine samfunnsøkonomiske kalkylar, då det er mange effektar – som t.d. regionutvikling – som ikkje er med i vurderingane. Det er mykje lønsemd i å bygge ut større bu- og arbeidsmarknadsregionar, som ikkje kjem tydeleg fram i eksisterande samfunnsøkonomiske analysar. I tillegg er det knytt stor usikkerheit til dei samfunnsøkonomiske modellane, og som det står i grunnlagsdokumentet:

«Datagrunnlaget i samfunnsøkonomiske analyser bygger blant annet på framskrivinger om utvikling i trafikkvekst, klimagassutslipp, økonomisk utvikling og kostnadsanslag som er usikre. Slike prognoser har svakheter ved at de blant annet ikke klarer å fange opp trendbrudd. Modellene vil også alltid være en sterk forenkling av virkeligheten, slik at det vil være usikkerhet knyttet til dette. Det er flere faktorer som i dag er vanskelig å modellere og hvor det gjenstår arbeid med å få et godt nok metodeverktøy og datagrunnlag. Dette gjelder blant annet netto ringvirkninger og tiltak for gående og syklende. Modellene er samtidig komplekse og fanger ikke opp alle relevante forhold. Det kan føre til at den reelle effekten blir annerledes. Små endringer i beregningsforutsetningen kan gi store utslag. Økt vektlegging av samfunnsøkonomiske analyser som en del av beslutningsgrunnlaget kan dermed gi økt risiko for prioriteringer som bygger på feil i analysegrunnlaget.»

Det er ein grunnleggande føresetnad at eit godt utbygd transportsystem er nødvendig for økonomisk vekst og regional utvikling. Norsk næringsliv, og spesielt næringslivet i distrikta, har avstandsulempar i forhold til konkurrentane. Eit godt transporttilbod er viktig for å skapa robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar, både i tett og tynt befolka regionar.

Forslag til NTP 2018-2029 gjev ein god beskrivelse av tilstand og utfordringar i transportsektoren. Det er positivt at vedlikehaldsetterslepet endeleg ser ut til å stanse, men det vil framleis ta mange tiår før vi har eit sikkert og effektivt vegnett over heile landet. For at satsinga innan samferdsel skal halde fram både i forhold til å ta att etterslep i vedlikehald og gjennomføre heilt nødvendige investeringar må minst høg ramme leggjast til grunn for NTP 2018-2029. Som ein illustrasjon, for Rv7 Hønefoss – Gol er det berekna eit investeringsbehov på ca. 9,5 mrd. Her er det foreslått 1,1 mrd, for heile planperioden, ved høg ramme.

2.2 Transport, distrikt, næringsliv

Hallingdal har på linje med dei fleste distrikt og regionar, behov for god kommunikasjon for å ha ei positiv utvikling. Hallingdal er og i ei særstilling som den største reiselivsregionen i landet, med ca. 5 – 6 mill. gjestedøgn. Ikkje for nokon annan region i landet har reiselivet så mykje å seia som for Hallingdal, med 33 % av sysselsetjinga som er reiselivsrelatert. Dette er m.a. godt dokumentert i m.a. TØI si ringverknadsanalyse, mars 2012.

Reiselivet i Hallingdal består i stor grad av turistar som skal til eitt bestemt mål (weekend trafikk, skituristar, kurs/konferansar og hyttefolk) her er reisetid og transportavstandar avgjerande faktorar. God kommunikasjon der reisetid og reisekomfort står sentralt er grunnleggjande for å oppretthalde dagens aktivitetsnivå og for vidareutvikling.

Dette kjem og klart til uttrykk i Buskerud fylkeskommune sin regional delplan for reiselivet, der måla er:

- *Infrastrukturen i Buskerud skal sikre konkurransekraft på lik linje med sammenliknbare regioner og destinasjoner.*
- *Samferdselstilbudet skal utvikles på en miljømessig god måte og kundeperspektivet skal ivaretas*

Strategiske tiltak er m.a.:

- *Vei og reisetid er en avgjørende konkurransefaktor for reiselivet. RV7/RV52 er viktigste veien for reiselivet i Øvre- Buskerud, og fortsatt fokus på forbedringer på denne er avgjørende. Det er avgjørende med vinteråpen RV7 over Hardangervidda*
- *Satse på utvikling av Bergensbanen/Ringeriksbanen og ekspressbusser mellom kommunikasjonsknutepunkt og destinasjonene*

Dette er forhold som Hallingdal har teke opp ved fleire høve og det er to prosjekt i regi av Statens vegvesen, region sør som vurderer desse forholda:

- Reiselivsnæringens transportbehov i Region sør
- Forvaltningsplan riksveg 7 og riksveg 52

Analysane tydeleggjer Hallingdal sin spesielle situasjon i forhold til svært stor del trafikk som er reiselivsrelatert. Dette kjem og klart fram i Forvaltningsplan Rv 7/Rv52.

Hovudmålsettinga med forvaltningsplanen er:

- Påpeike og skapa forståing for samanhengen mellom kommunane/næringslivet sine ynskjer om næringsutvikling og kva vegen tåler av trafikkutvikling.
- Utvikle ein langsiktig, strategisk forvaltningsplan for å sikre ei balansert utvikling av vegen i eit regionalt perspektiv.

Forvaltningsplanen har og vurdert trafikkauke som følgje av realisering av utbyggingar i vedtekte reguleringsplanar og omfang nedfelt i kommuneplanar i Hallingdal.

Ut frå dei vurderingar som er gjort bør det ikkje vera tvil om at for Hallingdal er det heilt avgjerande med ei utvikling av Rv7, som står i forhold til den reiselivsutviklinga som er planlagt. Me må ikkje koma i den situasjon at det blir standard og kapasitet på vegane som bestemmer om Hallingdal framleis skal vera ein distriktsregion og reiselivsregion i vekst. Dette vil i så fall stride mot alle gode nasjonale intensjonar om distriktsutvikling og framtidig reiselivsutvikling. Målet må vera at utviklinga av infrastrukturen er i framkant.

2.3 **Rute 5b: Rv 7 Hønefoss–Brimnes og rv 52 Gol–Borlaug**

Over halvparten av trafikken aust – vest over fjellet soknar til Rv7 austover frå Gol. Dette gjeld både totaltrafikken og tungtrafikken.

Dette syner denne vegen sin betydning internt i korridoren.

Rute 5b (Rv7 og Rv52) utgjer saman med rute 5c (E16) hovudsambandet mellom Austlandet og Vestlandet nord for Haukeli. Rute 5b er den kortaste og mest brukte sambandet mellom Oslo og Bergen. I tillegg er

ruta hovudsambandet mellom Osloområdet og store delar av Hordaland, Sogn og Fjordane opp mot Nordfjord. Ruta er av stor betydning for næringslivet på Vestlandet mellom Bergen og Nordfjord. Næringslivet sin varetransport kjem best til syne gjennom tungbiltrafikken.



Gjennomgangstrafikken av tunge køyretøy over Hemsedalsfjellet var 370 pr. døgn i 2015, eller ca. 29 % av totaltrafikken (Ådt 1280), tilsvarende tal for Rv7 over Hardangevidda var 201 tunge kjø/døgn, eller ca. 18 % av totaltrafikken (Ådt 1087). For Fv50 var tungtrafikken 48 pr. døgn i 2015, eller ca. 16 % av totaltrafikken (Ådt 298).

På mange område innan veg er status for Hallingdal i forhold til Nasjonal Transportplan endra frå 2004 og fram til i dag. Det har skjedd endringar som har vore med å få Hallingdal ut av den bakevja me var i ferd med å koma inn i. Fyrst og fremst ved at det no er ein aksept for at Hallingdal er ein av dei viktigaste trafikkorridorane aust-vest og at dette også vil føre til vegmidlar, som me elles måtte sjå langt etter. Frå 1.1.2004 vart Rv7/52, Hønefoss - Gol – Borlaug stamveg og frå 1.1.2010 vart Rv7, Gol – Bu klassifisert som riksveg, det same som stamveg etter gamal definisjon. Ny parsell på strekninga Ramsrud–Kjelsbergssvingene på Rv7 og ny veg Sokna – Ørgenvika er ein god start for utvikling av Rv7/Rv52. Både som avgjerande vegar for Hallingdal og som svært viktige aust – vest samband.

Med bakgrunn i utgreiing om hovudvegar aust – vest, vart E134 prioritert som eit av hovudvegsambanda aust – vest. Samferdselsdepartementet har bestemt at det skal gjerast vidare utgreiingar (konseptvalutgreiing KVV) av om Rv7 eller Rv52 skal vera det andre hovudvegsambandet mellom Austlandet og Vestlandet.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å legge fram prioritering av aust –vest trasé i stortingsmelding Nasjonal transportplan 2018- 2029 . Føringer for vidare utvikling av Rv52 og Rv7 vest for Gol vil bli lagt med bakgrunn i KVV Gol – Voss. I denne uttalen er det ikkje lagt opp til ei vidare drøfting og prioritering av Rv7 – Rv52 med aktuelle tiltak, det vil eventuelt koma etter at KVV er lagt fram.

Uansett framtidig prioritering Rv52 og Rv7 er det avgjerande at begge vegane blir utbygd med ein heilskapleg og langt høgare standard. I dag er det standardsprang mellom parsellar som er bygd og utbetra i ulike tidsperiodar, og med ulike vegnormalstandardar. Dette fører til nedsett trafikktryggleik. Ei spesiell utfordring på rute 5b er at det er svært varierende trafikkmengder både i løpet av vekedagane og i løpet av året. Dette gjelder særleg strekninga Hønefoss-Gol som har svært høg helgetrafikk, og som historisk har hatt ein stor del møteulykker. Etter tiltak på deler av strekninga dei siste åra har ulykkene minka noko, men det er framleis nødvendig med store utbetringar for å redusere risikoen for ulykker ytterlegare.

Dei viktigaste utfordringane på ruta knytter seg til:

- Trafikktryggleik
- Framkomst
- Generell vegstandard
- Vinterregularitet
- Konflikt med villrein på Hardangervidda
- Stor variasjon i trafikkmengde i helgane og på kvardagar på enkelte strekningar
- Stor del tungtrafikk på deler av ruta.

2.4 **Vegpakke Hallingdal, strekninga Ørgenvika – Gol**

Kostnadane for å bygge ut rute 5b til fullgod standard aust for Gol er stipulert til 9,5 mrd. kroner. Her er det i forslag til NTP lagt inn 1,1 mrd. til ny parsell Svenkerud – Gol. Når det gjeld tiltak og kostnadar for Rv7 vest for Gol og Rv52 blir dette vurdert i samband med KVV Gol – Voss. Det skal ikkje stor fantasi til for å sjå at det vil kunne ta fleire 10-år før me kanskje er på eit akseptabelt nivå.

Hovedstrekning	Delstrekning	Tiltakskategori	Veg-standard i 2050	Sum kostnad (2018-2050) (mill. kr)
Rv 7 Hønefoss – Gol	Hønefoss - Heggen	Utbedring dagens trasé	To- og trefeltsveg	150
	Heggen - Sokna	Ny veg i dagens trasé	To- og trefeltsveg	1 200
	Ørgenvika - Gulsvik bru	Ny veg i dagens trasé	To- og trefeltsveg	1 900
	Gulsvik – Flå - Kjerringvika	Utbedring dagens trasé med ny tunnel	To- og trefeltsveg	3 000
	Kjerringvika - Bromma	Utbedring dagens trasé med ny tunnel	To- og trefeltsveg	600
	Bromma - Svenkerud	Utbedring dagens trasé med ny tunnel	To- og trefeltsveg	1 400
	Svenkerud - Gol	Ny veg i ny trasé	To- og trefeltsveg	1 200

Investeringsbehov på rute 5b Hønefoss – Gol, fram mot 2050, kjelde «Riksvegutredningen 2015»

Det er svært positivt at Ramsrudhellingane og Sokna –Ørgenvika er ferdig utbygd. Men det vil vera halvavgjort arbeid, dersom det no ikkje blir lagt til rette for ei utvikling av resten av Rv7. Som det desidert mest trafikkerte aust-vest sambandet vil det i fyrste omgang vera rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og då som eit prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå ein meir heilskapleg og høgare standard, bør lengre strekningar vurderast i samanheng, og utbetringane bør planleggast og utførast under eitt. Det er positivt at Svenkerud – Gol ligg inne i forslag til NTP, men det er ikkje godt nok i forhold til tidspunkt for oppstart, og at ingen andre tiltak på strekninga Hønefoss – Gol er teke med i forslaget.

Forvaltningsplan Rv7/Rv52 (november 2008) som er utarbeida av Statens vegvesen har på ein svært grundig måte analysert Rv7 og Rv52 i forhold til vegstandard og konsekvensar ved ei forventa trafikkauke. I planen blir det m.a. sagt at ut frå ein forventa mykje større trafikkvekst enn det som er lagt til grunn i transportetatens planforslag, vil Rv7/Rv52 kunne oppleve ein negativ trafikktryggleiksutvikling og trafikkavvikling.

Utviklinga av rute 5B er til ein viss grad avhengig av langsiktige føringar som blir bestemt med grunnlag i KVV Gol – Voss. Når det gjeld strekninga Hønefoss – Gol er denne strekninga uansett eit av hovudvegsambanda aust – vest, med over 50% av den totale trafikken. Dette vil vera ein situasjon som svært sannsynleg vil halde fram og forsterke seg. I tillegg er det avgjerande at Rv7 Hønefoss – Gol blir prioritert ut frå trafikkavvikling til/frå Hallingdal.

Regionrådet for Hallingdal har bedt Statens Vegvesen Region Sør om å utarbeide ei mogelegheitsstudie som syner korleis ei vegpakke for strekninga Ørgenvika – Gol på Rv7 kan gjennomførast og finansierast.

2.5 **Ny veg Rv.52, Gol – Robru**

Stort sett har heile den ca. 8 km lange strekninga mellom Gol og Robru svært dårleg standard. RV52 går her igjennom sentrum- og bustadsområder, er smal og uoversiktlig og vegbana er prega av sterk slitasje. Det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum.

2.6 **Betra vinterregularitet**

Uansett val av hovudvegsamband aust – vest er det avgjerande å styrke vinterregulariteten både over Hardangervidda og Hemsedalsfjellet. Når det gjeld vinterregularitet er det Rv7 Hardangervidda som har dei desidert største utfordringane med midlertidig stenging pr. vinter, som regel fordelt over 20-30 dagar. Rv52 har til samanlikning 1-2 dagar. Når det gjeld kolonnekøyning er det opp mot 30 dagar på Rv7 og 10 -15 dagar på Rv52.

Rv7 over Hardangervidda og vinterbrøyting på strekninga Haugastøl til Sysendalen har det vore diskusjonar om i mange år. Problemstillingane har vore ut frå to tilnærmingar:

- Regularitet, behov for vinteropen veg
- Villrein

Regional plan for Hardangervidda for 2011-2025, vart vedteken av dei tre fylkeskommunane Telemark, Hordaland og Buskerud hausten 2011, og MD meddelte i brev datert 16. juli 2012 at dei tek planen til orientering.

I forhold til Rv7 står det m.a: «Rv 7 er etablert som en samfunnsmessig viktig vinteråpen veg over Hardangervidda.

Arbeidet med planlegging av miljøtunneler og høyfjellsprofiler på strategiske steder på traséen skal videreføres, samtidig som Hardangerviddatunnelen som et nytt alternativ utredes. Begge løsninger vil sikre villreintrekk til alle årstider og forbedre sikkerhet og framkommelighet for trafikantene. Valg av løsning og realisering bør skje snarest mulig.»
«En viktig oppfølgingsoppgave av det regionale planarbeidet er å være pådriver for videreføring av arbeidet med utbedring av Rv 7 med sikte på trafikkmessig sikrere vintervei og bedre kryssingsmuligheter for villreinen. Tunneler (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høyfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.»

2.7 **E16, Sandvika - Hønefoss**

E16 Sandvika – Hønefoss er ein viktig veg for Hallingdal.

Utbygging av E16 på strekninga Sandvika–Wøyen har starta. Prosjektet er delvis finansiert med bompengar frå Oslopakke 3.

Reguleringsplan for E16 Bjørum-Skaret vart vedteken i 2013. Det er fatta lokale vedtak om bompengefinansiering. KS2 er gjennomført og det forventast at bompengeproposisjonen blir vedteken i Stortinget våren 2016. Det er lagt opp til byggestart i fyrste del av planperioden

I basis ramme er det lagt til grunn statlege midlar til anleggsstart på prosjektet E16 Skaret-Hønefoss. Frå middels ramme er det lagt til grunn fullføring av prosjektet i planperioden. I låg ramme er det ikkje midlar til prosjektet. Bygging av ny E16 mellom Skaret og Hønefoss er føresett gjennomført som et fellesprosjekt med Ringeriksbanen.

For Hallingdal er dette tiltak som bør støttast.

2.8 **E16 Olum- Eggemoen-Nymoen**

For Hallingdal er Gardermoen den viktigaste flyplassen og det er derfor avgjerande å korte ned reisetida så mykje som mogeleg. Dette gjeld både i forhold til bruk av bil og tog.

Reguleringsplanen for E16 Olum- Eggemoen er vedteken. Det er fatta vedtak om bompengar lokalt, men vedtaka er ikkje likelydande i fylkeskommunane og kommunane. Saka ligg til avgjerd i Vegdirektorat/departement. Framdriftsplanen legg opp til byggestart i 2017 med ferdigstilling i 2020. Her er det avgjerande at det blir bestemt korleis bompengevedtaket skal handterast, slik at prosjektet kan sendast til KS2, og bompengeproposisjonen kan handsamast i Stortinget i løpet av 2016. Sidan prosjektet er eit bunde prosjekt må ein forvente gjennomføring.

Prosjektet Eggemoen-Nymoen er ikkje omtala i forslag NTP. Det er planlagt oppstart kommunedelplan hausten 2016. Her er det viktig at planlegginga held fram slik at det kan skje utbygging utan stopp når Olum- Eggemoen står klar.

2.9 **Bergensbanen**

Det viktigaste enkelttiltaket for Bergensbanen og Hallingdal er Ringeriksbanen.

Og endeleg er Ringeriksbanen 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 20,1mrd. Det må her forventast at Ringeriksbanen vert handsama som eit av dei aller viktigaste prosjekta i transportplanen, og at tidsperspektivet vert oppfylt i gjennomføringa.

Forkortinga av Bergensbanen vil gje Bergensbanen ei heilt nødvendig modernisering. Dette er eit viktig tiltak for Ringeriksregionen og som aust-vest samband Oslo-Bergen. Men i like stor grad vil innkortinga av Bergensbanen ha enormt mykje å seia for Hallingdal, som den største reiselivsregionen i landet. I tillegg vil Ringeriksbanen ”føre” Hallingdal nærare sentralt austlandsområde, noko som er viktig både i forhold til arbeidsmarknad og rekruttering. Med planlagde utbyggingar vil reisetida Oslo – Gol bli ca. 1 time og 50 min. Berre dette vil vera ein jernbanerevolusjon.

Ringeriksbanen (og tilhøyrande 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 vera nede i omlag 4 timar og 50 minutt, mot i dag om lag 6 ½ time. I eit lengre perspektiv vil bygging av Ringeriksbanen saman med utbygging Voss – Bergen og ein del mindre tiltak mellom Hønefoss og Voss, bidra til ei total reisetid mellom Oslo og Bergen ned mot 4 timar.

Deler av jernbanenettet er utnytta maksimalt. Oslotunnelen og Oslo S utgjør begrensningar for kapasiteten i store deler av jernbanenettet. Auka trafikk, målsetting om høg kollektivdel og ynskjer om auka togtilbod frå både NSB og Flytoget skapar utfordringar. KVVU Oslo-navet rår til at ein ny jernbanetunnel står ferdig i 2033. Kapasiteten aukar med ferdigstilling av Follobanen og vidare InterCity-utbygging på Østfoldbanen. For å utnytte mogelegheitene denne kapasiteten gir, er det utvikla ein rutemodell (Rutemodell 2027).

Rutemodell 2027 er Jernbaneverket sitt forslag til nytt togtilbod og tilhøyrande rutetider på Austlandet og i regionane rundt Bergen, Trondheim og Stavanger. Rutemodellen er utarbeida med tanke på å kunne innførast i 2027 og innanfor kapasiteten i dagens Oslotunnel, noko som betyr at det ikkje kan køyrast fleire tog gjennom Oslo sentrum enn i dag. Kapasiteten for gods- og fjerntrafikk inn og ut av byregionane skal oppretthaldast minst på dagens nivå. Endeleg avgjerd om togtilbodet er foreslått at blir teke etter handsaminga av NTP 2018-2029. Utbygging av dobbeltspor utover det indre InterCity-området på Austlandet og mellom Arna og Bergen vil også påverke kva rutetilbod som bør køyrast. For Hallingdal er det sjølvstøtt viktig å få best mogeleg effekt av Ringeriksbanen og redusert køyretid Bergen – Voss. Løysing for Hallingdal kan vera å arbeide for å forlenge intercity-pendelen og/eller omprioritering av kvar enkelte tog skal gå. Avgang kvar andre time bør vera eit mål!

På strekninga Voss-Stanghelle ligg vegen inne i høg ramme, men det gjer ikkje jernbanen. 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 jernbanen 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.

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. 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 termingalen på Alnabru og bygging av kryssingsspor 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 kryssingsspor – 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 banen vekse meir, og banen vil tape viktige marknadsandelar som blir vanskeleg å hente inn igjen.

Ut frå både trafikktryggleik og eit miljø- og samfunnsøkonomisk perspektiv må det snarast leggst til rette for auka godstransport med Bergensbanen, mellom Oslo – Bergen.

Ål 29.4.2016
Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar