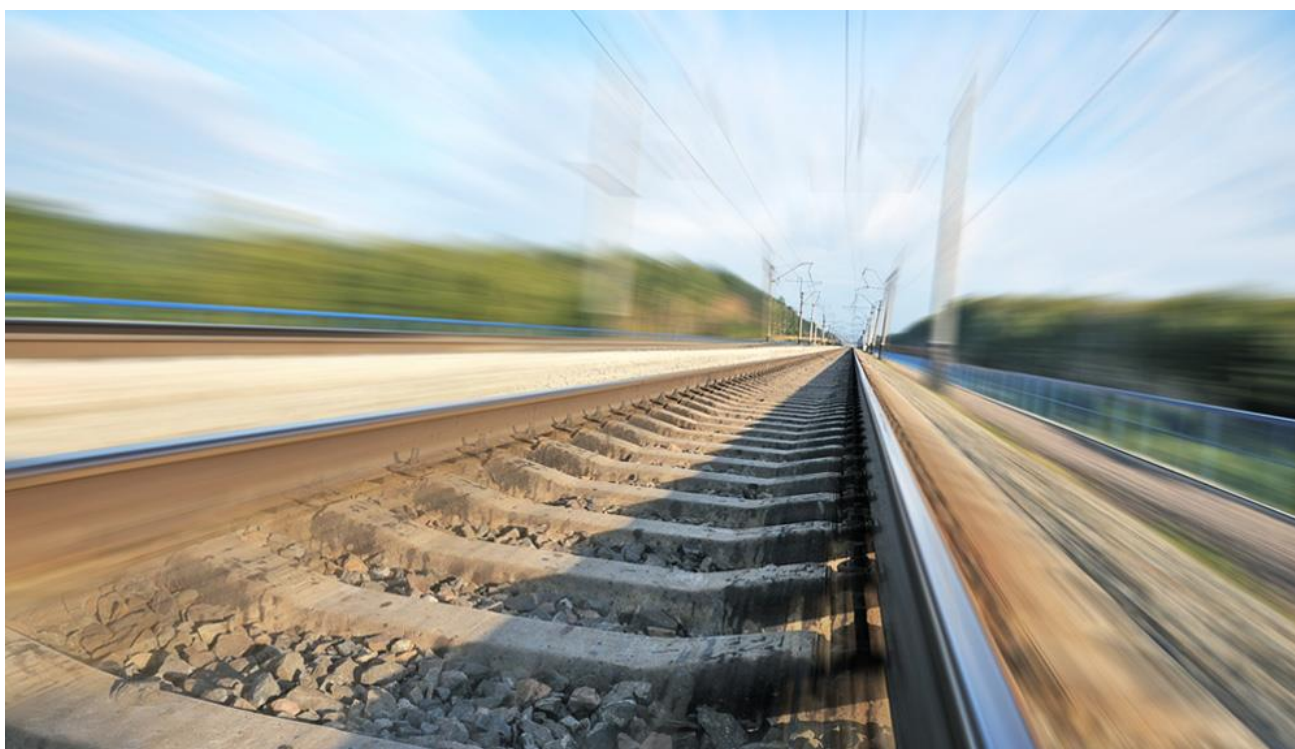


Forum Nye Bergensbanen (FNB) er ein interesseorganisasjon med formål å arbeide for modernisering av Bergensbanen og bygging av Ringeriksbanen som vedteke av Stortinget i 1992.

Medlemmene i forumet er kommunane og dei 3 fylkeskommunane langs banen. NHO og LO i desse 3 fylka har møte og talerett i forumet.



Handlingsplan for perioden 2016-2017



Godkjent på årsmøtet 30.11.2015

Innhald

1	Bakgrunn.....	3
2	Målsetjing.....	3
3	Status for arbeidet til Forum Nye Bergensbanen.....	4
4	Dei viktigaste utfordringane framover.....	5
4.1	Oppfølging av planarbeidet for Ringeriksbanen.....	5
4.2	Konseptval og NTP-prosess for ny bane Arna-Voss.....	5
4.3	Oppfølging av «Bred samfunnsanalyse av godstransport».....	6
4.4	Jernbaneløpnetts prespektivanalyse og konsekvensar for Bergensbanen.....	6
5	Hovudbodskaper vår.....	7
6	Aktivitetar framover.....	9
6.1	Politisk påverknad.....	9
6.2	Aktiv deltaking i planprosessar.....	10
6.3	Analysearbeid.....	10
6.4	Lokal forankring, mobilisering av støttespelarar.....	10
6.5	Aktiv i media.....	10
6.6	Til stades på konferansar og seminar.....	11
6.7	Nettsider.....	11
6.8	Sosiale medier og folkeleg engasjement.....	11
7	Ressursbehov.....	12

1 Bakgrunn

Jernbanen mellom Bergen og Oslo har stort utviklingspotensiale for å ta langt fleire passasjerar og større godsmengder enn slik situasjonen er i dag. Oppgradering og modernisering av Bergensbanen vil ikkje berre føre til vekst i passasjertalet Bergen-Oslo, men vel så viktig leggja til rette for ein vesentleg vekst i undervegstransporten, særleg mellom Oslo og Ringerike/Hallingdal og mellom Bergen og Voss. For godstransporten sin del vil større kapasitet i linjenettet opna for at langt meir gods kan transporterast med banen. Dobbelspor i begge endar av Bergensbanen vil utvide bu- og arbeidsmarknadane for både Oslo og Bergen, og opne for nye og sårt tiltrengte utbyggingsområder med tilgang til eit kapasitetssterkt og fossilfritt transportsystem.

Regjeringa har varsla auka satsing på jernbanen i Noreg, og Stortinget skal vedta ny Nasjonal Transportplan i 2017. I august 2015 fekk jernbaneverket i oppdrag frå regjeringa å starte planarbeidet for Ringeriksbanen med sikte på byggestart i 2019. Hausten 2015 skal regjeringa fatte konseptvedtak for Arna-Voss. Ringeriksbanen og ny bane Arna-Voss varslar ein kraftig auke i satsinga på Bergensbanen, og vi er med dette komne langt nærare målet om at Bergensbanen skal bli Noregs første høgfarths jernbane.

2 Målsetjing

Forum Nye Bergensbanen har som overordna målsetjing at Bergensbanen skal utviklast til å bli ein moderne banestrekning med køyretid 4 timar mellom Oslo og Bergen. Bergensbanen skal vere viktigaste reisemåte for persontrafikk, og all framtidig vekst i godstrafikk i korridoren skal komme på banen.

Dette kan splittast opp i følgjande delmål:

- Ringeriksbanen skal byggjast ut så snøgt råd er med byggestart 2019. Ringeriksbanen skal byggast etter InterCity-standard, og inngår i dei indre InterCity-strekningane rundt Oslo. For å sikre kontinuerleg og raskast mogeleg framdrift skal planprosessen følgje ein komprimert framdriftsplan med størst mogeleg overlapp mellom planstega.
- Vossebanen skal utviklast til å ha InterCity funksjon mellom Bergen og Voss. Konsept K5 som tilrådd i KVU for Arna-Voss skal leggest til grunn, med stegvis utbygging og første byggesteg frå Arna til Stanghelle. Forum Nye Bergensbanen har som målsetting oppstart av utbygging i 2020.
- På strekninga Hønefoss-Voss skal ny infrastruktur på strekninga byggjast for ein køyrefart på fortrinnsvis 160 km/t. Køyretida skal reduserast og kapasiteten aukast ved utretting av kurver og bygging av nye kryssingsspor etter prinsippa frå høgfarthsutgreiinga,

handlingsalternativ B. Disse tiltaka skal, saman med Ringeriksbanen og nytt dobbelspor Arna-Voss gje ei køyretid på høgst 4 timar mellom Oslo og Bergen.

- Nye infrastrukturtiltak på Bergensbanen skal ha som mål å legge til rette for at hovudtyngda av passasjer- og godstransporten Oslo-Bergen skal gå med jernbane.

3 Status for arbeidet til Forum Nye Bergensbanen

Forum Nye Bergensbanen har dei siste åra nådd fleire store og viktige mål. Med Stortinget si handsaming av NTP i 2013 vart det sett offensive mål for planlegging og igangsetting av Ringeriksbanen, og i august 2015 vedtok regjeringa oppstart av formelt planarbeid for Ringeriksbanen med sikte på byggestart i 2019 og med ein ambisjon om å vere ferdig i 2024.

Bygging av ny Ulrikstunnel er godt i gang, og om alt går etter planen vil den nye tunnelen bli tatt i bruk 2020, medan dobbelsporet vil vere i full drift frå 2021.

Våren 2014 vart felles KVVU for veg og bane og Arna - Voss lagt fram. I utgreiinga tilrår Jernbaneverket og Statens Vegvesen alternativ K5: stor innkorting av veg og bane. I dette alternativet inngår ny dobbelspora jernbanetrasé, og felles utbygging av bane og veg. Banen vil få reisetid 32 minuttar frå Voss til Bergen, og vil gje ei innkorting på om lag 45 minuttar i reisetid for Bergensbanen. Basert på dei samfunnsøkonomiske vurderingane konkluderte KS1-gjennomgangen med at ingenting bør gjerast på strekninga. Imidlertid er utfordringane på strekninga så openberre, m.a. etter fleire større ras, at regjeringa ba om ei supplerande utgreiing for å få ei vurdering av alternative løysingar med eit lågare investeringsnivå. I den supplerande utgreiinga held jernbaneverket fast på den opphavlege tilrådinga om K5.

I eit pressemøte på Bergen stasjon 5. september 2015 kunne samferdsleminister Ketil Solvik-Olsen avsløre at regjeringa går inn for kjøpt av 10 nye Flirt-togsett til Vossebana. Dette er følgt opp i forslag til statsbudsjett for 2016 der regjeringa føreslår å løyve midlar til 26 nye togsett for drift på Vossebanen og Gjøvikbanen. Det har ikkje vore sett heilt nye togsett i drift på Vossebanen sidan 1952, så dette er ein viktig milepæl.

Når det gjelde FNB sin posisjon i stortings- og regjeringsmiljøet opplever vi å vere ein truverdig, ærleg og real pådrivar for Bergensbanen. Vi blir lytta til, og vi jobbar konstruktivt for å hjelpe fram alle dei politikarane som ønskjer å gjere ein innsats for Bergensbanen. Denne politiske kapitalen er det viktig å forvalte vidare. Det same gjeld posisjonen vår i Jernbaneverket, blant mediefolk og viktige samfunnsaktørar elles. Vi blir sett på som konstruktive pådrivarar, utan å vere for pågåande. Dette har vi oppnådd ikkje minst fordi vi har halde fast på den grunnleggande kommunikasjonsstrategien vår: *Tett på – Støttande – Relevant og saklig*. Dette betyr å:

- Vere tett på alle aktørar
- Støtte våre støttespelarar og skape nye
- Delta i viktige fora

- Bruke media aktivt, sær framfor viktige avgjerder
- Framskaffe fakta og utarbeide analysar som kan gje ny og avgjerande innsikt
- Skape politisk dynamikk

Med Ringeriksbanen kan regjeringa nå fleire av sine store og tydeleg kommuniserte politiske mål: kraftig reduksjon i planleggingstida samt ei ny organisering av store infrastrukturprosjekt i Noreg. Dette har vi brukt i all vår kommunikasjon, både politisk og overfor etatane og andre viktige aktørar i samfunnet. Vi trur at dette har skapt entusiasme og eigarskap til prosessen, slik at politikarane har investert politiske kapital og etatane og embetsverket arbeider smart og raskt. Dette er ein føresetnad for å nå målet om byggestart for Ringeriksbanen i 2019.

4 Dei viktigaste utfordringane framover.

4.1 Oppfølging av planarbeidet for Ringeriksbanen

Utgreiingsarbeidet for Ringeriksbanen er ferdigstilt, og planarbeidet etter plan og bygningslova er starta opp. Vi har med dette nådd hovudmålet vårt for arbeidet i førre periode. Men det skal framleis fattast store og viktige vedtak knytta til Ringeriksbanen. Det er difor svært viktig at vi held fram med å følgje planarbeidet tett, og at vi rettar våre prioriteringar etter det som kjem fram i denne prosessen. Dette betyr mellom anna å bidra konstruktivt til å finne løysingar på mogelege interessekonfliktar som kan føre til utsett byggestart og/eller uheldige løysingar. Det kan også vere aktuelt å bidra til å få fram alternative finansieringsløysingar for utbygginga av Ringeriksbanen.

Det er svært viktig at vi i arbeidet vårt framover sørgjer for å knyte politikarane fast til sine tidlegare lovnader og tydeleg uttalte mål. Det er investert mykje politisk kapital i Ringeriksbanen, og denne må vi bruke for alt den er verdt.

4.2 Konseptval og NTP-prosess for ny bane Arna-Voss

KVU for ny trasé og dobbelspor frå Arna til Voss vart lagt fram 1. april 2014, og KS1 vart levert 8. januar 2015. I KS1-rapporten var konklusjonen at ingenting bør gjerast med verken veg eller jernbane på strekninga. Denne konklusjonen førte til skarpe reaksjonar både politisk og frå næringshald. Etter to ras ved Vaksdal høvesvis 12. og 21. mai 2015 som stengde veg og bane i lengre tid, vart også folkeopinionen kraftig vekt, og det vart framført eit tverrpolitisk krav om bygging av ny veg og bane etter det tilrådde konseptet K5. Facebook-gruppa «Ny E16 Bergen-Voss umiddelbart» samla på få dagar nesten 50 000 medlemmar. Det er ikkje tvil om at E16 og Vossebanen dette året har kome langt høgare på politikarane si prioriteringsliste, og at ny veg og bane på strekninga Arna-Voss har sterk folkeleg støtte. I starten av september vart kontaktutval for E16 Arna-Voss og Vossebanen konstituert med fylkesordføraren som leiar. Forum Nye Bergensbanen er representert i kontaktutvalet som m.a. har som oppgåve å vere pådrivar for

konsept K5, og å få prosjektet inn i NTP 2017-2028. Regjeringa har varsla at konseptvedtaket vil bli fatta hausten 2015.

4.3 Oppfølging av «Bred samfunnsanalyse av godstransport»

I september 2015 fekk Samferdselsdepartementet overlevert «Bred samfunnsanalyse av godstransport». Funna i denne analysen vil bli følgde opp av etatane i arbeidet med utforminga av ein godsstrategi i NTP 2017-2028. Dette er hovudkonklusjonane i analysen:

- Analysen legg til grunn ein vekst i godstrafikk frå i dag til 2050 på om lag 65%
- Som ein hovudregel konkurrerer ikkje dei ulike transportmodane veg, bane og sjø med kvarandre.
- Av totalt 270 millionar tonn er det berre 20 tonn som går over lengre avstandar og er aktuelle for andre transportformer. Ved bruk av sterke verkemiddel kan frå 5 til 7 millionar tonn gods overførast frå veg til sjø og bane.
- Desentralisert terminalstruktur med avlastingsterminalar kan auke godsmengda på jernbane. Skal jernbanen halde på sin marknadsdel, krev dette stor utbetring av terminalar og linjenett.

Jernbaneverket kjem hausten 2015 med si tilråding om plassering av ny godsterminal. Det blir viktig for forumet å følgje opp dette arbeidet. Funna i godsanalysen må sjåast i samanheng med øvrige utbetringstiltak på Bergensbanen. Målsettinga vår er at den høge marknadsdelen til godstrafikken på Bergensbanen minst skal oppretthaldast. For å få til dette må kapasiteten aukast både i linjenettet og på terminalsida.

4.4 Jernbaneverkets prespektivanalyse og konsekvensar for Bergensbanen

Perspektivanalysen er basert på ein auke i folketalet i Noreg på 30% fram mot 2050, 60% av dette i dei store byane. Dette vil gje auka transportterspørsel og press på dei sentrale byområda og det vil bli behov for tiltak som aukar framkomelegheita og reduserer utslepp. På bakgrunn av dette vil Jernbaneverket vidareutvikle persontransporttilbodet ved å satse på vidare utbygging av dobbelspor i Oslo-, Bergen-, Trondheim- og Stavangerområdet.

Jernbaneverket legg til grunn i si perspektivanalyse at dersom det seinare vert aktuelt å bygge høgfarbane i Noreg, skal desse bygge vidare på dei utbygde intercitystrekningane og utbygginga rundt dei store byane. Anna utbygging på fjernstrekningane fram til eit slikt vedtak skal baserast på konkrete behov for godstransport, rassikring med meir.

Jernbaneverkets planar er heilt i tråd med våre målsettingar og er eit solid fundament for vår argumentasjon.

5 Hovudbodskapen vår.

Vidare planlegging og bygging av Ringeriksbanen samt ny bane Arna-Voss inn i NTP er dei to viktigaste sakene å følgje opp for forumet den neste planperioden.

Kommunikasjonen bør byggast opp kring følgjande hovudmoment:

- Med Ringeriksbanen kan regjeringa oppnå eitt av dei tydelegast kommuniserte måla dei gjekk til val og vann valet på: Halvering av planleggingstida for store samferdselsprosjekt. Det er difor svært viktig at alle aktørar støttar opp om planleggingsstrategien for Ringeriksbanen og bidreg til at ein når målet om halvering av planleggingstid. På denne måten vil ein sikre suksess for prosjektet, og det vil bli lettare å få finansiert utbygginga.
- Det er store utviklingspotensiale langs heile Bergensbanen som vert utløyst ved bygging av Ringeriksbanen. I Ringeriksområdet reknar ein med eit innbyggartal på 100 000 innan 2050 og omfattande ny næringsutvikling. Ikkje minst er utviklinga i skogrelatert verksemd svært spennande og eit godt eksempel på framveksten av berekraftig industri i ei tid med fallande investeringar i oljesektoren. Her er Ringeriksbanen ein svært viktig vekstimpuls. Ringeriksregionen har eit hittil uutnytta potensiale for vekst og utvikling, og her har vi muligheten til verkeleg å vise korleis byplanlegging for framtida best kan utførast. BI-studien viser at også eksisterande næringsliv vil få auka produktivitet, med eit potensiale på rundt 6 milliardar kroner årleg.
- Hallingdal er Noregs største reiselivsregion med 5 mill gjestedøgn i året. For denne regionen vil jernbanen vere eit strategisk verkemiddel i utviklinga av ein internasjonalt kjent turistdestinasjon tufta på berekraft, heilt i tråd med Noregs overordna reiselivsstrategi.
- For Vossaregionen vil Ringeriksbanen tilsvarande bety at marknaden knytta til friluft- og reiseliv vert kraftig utvida, og med den framtidige Vossabanen vil heile Bergensbanen innebere ei naudsynt revitalisering av dei indre regionane i sentrale delar av Sør-Noreg. Dette vil gje positive ringverknader langt utanfor reiselivsbransjen.
- Utgreiingsarbeidet som er utført hittil, viser at byggestart tidleg i 2019 er mogeleg med raskast mogeleg planprosess. Dette betyr at Ringeriksbanen er ferdig i 2024 saman med resten av indre InterCity. Samferdsels- og Kommunal- og Moderniseringsdepartementa må følgje opp arbeidet med å sikre ressursar, gje tydelege signal og fatte rettidige vedtak slik at ein kan nå dette målet.
- Ny bane Arna-Voss vil utvide bu- og arbeidsmarknaden rundt Bergen og tilby eit kapasitetssterkt og fossilfritt transportalternativ. Bergen slit i dag med knappe arealressursar og sterk luftforureining, og treng tilgang til nye utbyggingsområder med tilgang til eit sikkert og miljøvenleg transportsystem. Voss er berar av ein sterk og tydeleg merkevare og vil vere svært attraktivt for både bustadbygging og næringsetablering.
- Forumet støttar etatane si tilråding om konsept K5, ny veg og bane. Dette er det einaste konseptet som gir fullverdig rassikring, akseptabel trafikk sikring, kapasitet til å kunne ta framtidig auke i godsmengder og køyrefart i tråd med FNBs målsetning om 200-250 km/t

for nye strekningar. På denne måten kan jernbanen på sikt bli konkurransedyktig på heile strekninga Oslo-Bergen.

- BI-analysen viser at eksisterande næringsliv på Voss vil kunne få ein produktivetsauke på heile 1,3 milliardar kroner i året ved å bli kopla tettare til Bergensområdet. Analysen er gjort i tråd med Hagen-utvalet si anbefaling og er reell auke i samfunnsnytte (ikkje omfordeling).
- Vegen og bana mellom Bergen og Voss er svært ulukkesbelasta, og er ofte utsett for ras og langvarig stenging. Mai 2015 køyrde lokaltoget frå Bergen til Voss inn i eit ras ved Vaksdal. Eit nytt ras gjekk på same staden rundt to veker seinare. Ulukkesrisikoen skapar frykt i befolkinga, og er heilt uakseptabel på denne strekninga som har høg trafikkbelastning og inngår i alle alternative aust-vest samband. Det er storulukkerisiko knytta både til rashendingar, og til manglande tunnelsikring. Vegstenging gir store tap for næringslivet, og omkjøringsvegane er på ingen måte dimensjonert for denne trafikken, verken med tanke på kapasitet, framkomme eller tryggleik.
- Ny E16 Arna-Voss er ein føresetnad for konklusjonane i den store aust-vest utgreiinga. Samtidig bygging av veg og bane sparar samfunnet for 11 milliardar kroner ved at veg og bane nyttar tunnelane i eit felles rømningskonsept.
- Prosjektet kan byggast stegvis, med første byggetrinn til Stanghelle. Dette vil løyse dei største utfordringane på strekninga, og har ein kostnad (stipulert i KVU-arbeidet) på 9,3 milliardar kroner (vegen på same strekninga har ein kostnad på 5,8 milliardar).
- Trafikkanalysar viser at Ringeriksbanen gir ei dobling av antal reisande mellom Oslo og Bergen med omland. Med Arna-Voss vert reisetida endå meir konkurransedyktig og vil tiltrekke endå større trafikk. Bergensbanen vil kunne avlaste dei sterkt trafikkerte lufthamnene i Bergen og Oslo samt føre til redusert biltrafikk. Dette vil utsette behovet for nye rullebaner, samt bidra til reduserte utslepp av drivhusgassar. Ringeriksbanen er første og viktigaste steg på vegen mot ein modernisert og konkurransedyktig jernbane mellom Oslo og Bergen. Med realisering av både Ringeriksbanen og Arna-Voss er reisetida så kraftig redusert at antal reisande har overstege antalet som tek fly på strekninga.
- Vi må minne om konklusjonen i Høgfartsutgreiinga: «I et alternativ der en ikke velger å bygge nye høyhastighetsbaner, men bruker mer midler på eksisterende jernbanenett enn dagens nivå, vil Bergensbanen være den strekningen der man vil få den største nytten ved minst bruk av investeringsmidler.»
- Høyringsuttalane til KVU Arna-Voss viser ei ekstraordinær brei semje. Alle vil ha K5, og dette er også det tilrådde konseptet som etatane har valt å halde fast ved også i tilleggsutgreiinga.

Vi har nådd viktige mål, og er på rett veg mot ei realisering av Nye Bergensbanen. Men vi må jobbe like hardt framover for å syte for at gode politiske målsetjingar blir realiserte.

6 Aktivitetar framover

6.1 Politisk påverknad

Den næraste tida må politisk arbeid knytta til Arna-Voss få høg prioritet. Ei av hovudmålsettingane for arbeidet vårt er å få Arna-Voss inn i NTP for perioden 2018-2027. Dei ulike fasane i NTP-arbeidet vil krevje litt ulikt fokus.

Viktige milepælar er:

- Konseptvalet for Arna-Voss vert truleg fatta hausten 2015
- Arbeidet i denne perioden må vere sikta på å påverke regjeringa til å fatte den avgjerda vi går inn for, nemleg val av konsept K5. K5 fekk i høyringa bortimot unison støtte frå nærast alle instansar som valde å uttale seg. K5 har massiv støtte både i befolkinga, politisk og frå næringsliv. Jobben vår er dermed hovudsakleg å mobilisere og synleggjere denne støtta.
- Etatane sitt forslag til NTP 2018-2027 vil vere ferdig februar 2016. I forkant av dette er det naturleg at arbeidet er retta mot Jernbaneverket for å sikre at prosjektet vert lagt inn i deira forslag til NTP. I etterkant av at etatsframlegget er kjent, vil det vere formell høyring og høyringsfrist truleg tidleg sommaren 2016. Forumet må i denne fasen sikre gode høyringsuttalar frå relevante instansar.
- Stortingsmelding om NTP vert lagt fram våren 2017 (februar/mars) med sikte på vedtak i vårsesjonen. Frå og med etatsframlegget og fram til regjeringsbehandlinga er det Stortinget og spesielt Transport og Kommunikasjonskomiteen samt Hordalandsbenken som vil vere adressat for vårt arbeid. Det bør gjennomførast møter med sentrale politikarar, med Hordalandsbenken, og det bør arrangerast frukostmøte etter modell frå arbeidet med Ringeriksbanen. På dette møtet er det viktig å få sentrale politikarar til å stå fram med full støtte til ny bane Arna-Voss. Eit godt tidspunkt for frukostmøte i Stortinget kan vere januar 2017.
- Etter at forslag til NTP er behandla i Stortinget vert etatane sine framlegg til handlingsprogram lagt fram.

I tillegg kjem statsbudsjettet i oktober kvart år, med revidert statsbudsjett i mai. Det kan vere aktuelt å bidra til at Arna-Voss vert trekt inn i budsjettforhandlingane for å sikre at prosjektet blir prioritert og får planmidlar.

Det er sentralt at prosjektet får tverrpolitisk støtte, og vi må unngå at Arna-Voss vert ein del av eit partipolitisk spel.

6.2 Aktiv deltaking i planprosessar.

FNB må arbeide for å få ei rolle i den vidare planprosessen for Ringeriksbanen. Dette gir FNB førstehands kjennskap til arbeidet, og gjer det mogeleg for oss både å bidra aktivt, og til å agere tidleg om vi finn det naturleg å bidra med eigeninitiert aktivitet i samband med planarbeidet.

FNB bør vere ei vaktbikkje overfor Samferdsels- og Kommunal og Moderniseringsdepartementet, for å syte for at planprosessen ikkje trekk ut i tid, og at dei underliggende etatane får tilført nok ressursar og får riktige styringssignal. FNB må også få ei naturleg rolle i det vidare utgreiings- og planarbeid for Arna-Voss.

6.3 Analysearbeid.

Forumet har ved fleire høve stått bak utarbeiding av analysar og studiar for å belyse viktige aspekt som ikkje er godt dekt i etatane sitt formelle utgreiingsarbeid. Desse analysane har vorte godt mottekne, og har også vist seg å vere heilt sentrale når viktige avgjerder er fatta. Forumet må framleis vere på vakt og følgje med i dei ulike prosessane og planstega for å avdekke behov for liknande eller nye analysar. På denne måten kan vi bidra til å sikre eit best mogeleg beslutningsgrunnlag når viktige avgjerder skal tas.

6.4 Lokal forankring, mobilisering av støttespelarar.

FNB må ta eit ansvar for å halde kontakt med lokale aktørar på Ringerike og i aksene Arna-Voss for å hindre unødig motstand eller motstand mot utbyggingsløyser som er tufta på feile premisser. FNB må halde kontakt med kommunane for å bidra til smidig planframdrift lokalt. Det er også svært viktig at FNB bidreg til å få fram utviklingspotensialet som Ringeriksbanen og ny bane Arna-Voss utløyser både lokalt og langs heile resten av Bergensbanen. Dette bør brukast aktivt både i den politiske kommunikasjonen, i media og som underlag for analysar av utviklingspotensiale og samfunnsnytte. For å få til dette må FNB vere aktive overfor lokale og regionale støttespelarar for å både få fram og også motivere for slike utviklingsinitiativ.

6.5 Aktiv i media.

Som del av det å halde oppe det politiske trykket rundt Ringeriksbanen, Vossabanen og resten av Bergensbanen, må vi halde fram med å vere aktive i media. Vi må skrive lesarinnlegg om både skryt og utålmod knytt til framdrifta for prosjekta på banen, og vi må synleggjere saker som byggjer opp under kor viktig det er å satse på Bergensbanen. FNB skal vere ei tydeleg røyst i samferdselsordskiftet ikkje berre i Buskerud og Hordaland men også nasjonalt.

6.6 Til stades på konferansar og seminar.

FNB skal vere til stades der ein kan hente kunnskap om samferdsel og jernbane, og vi skal vere til stades på dei viktigaste arenaene der samferdsel og jernbane blir drøfta, både på nasjonalt plan og på regionalt plan.

6.7 Nettsider.

FNB publiserte for vel eitt år sidan ny nettside. Det er Kreator Kommunikasjon AS på Ål som administrerer nettsidene, medan dagleg leiar utarbeidar innhaldet. Styreleiar er redaktør for nettsidene som ein finn på følgjande link:

<http://nyebergensbanen.no/>

Det bør ikkje leggst for store ressursar i drifta av nettsida, men ho må vere oppdatert og framstå som ei levande nettside for å fungere som ein god og interessant informasjonskanal. Vår nettside bør:

- vere ei enkel og rein informasjonsside, der ein kan finne nyheiter og meningsytringar om relevante aktivitetar og saker
- gi informasjon om Ringeriksbanen og Bergensbanen, rapportar og utgreiingar
- formidle fakta og historikk om forumet
- gi tilgang til årsrapportar, handlingsplanar og møtereferat

Nettsida vår har hatt jamn auke i trafikk, med førebels rekord oktober 2015 med 1735 treff på sidene våre. Dette er eit tal vi bør vere godt nøgde med, og det viser at nettsida vår er ein viktig info-kanal.

6.8 Sosiale medier og folkeleg engasjement

Sosiale medier har dei siste åra vorte ein stadig viktigare informasjonskanal. Det er spesielt to aktørar som framstår som særskilte relevante for FNB: Twitter og Facebook. Twitter er ein kanal som vert spesielt mykje brukt av pressefolk, politikarar og ulike interesseorganisasjonar. Gjennom Twitter får ein vist engasjement og kan kople meldingar opp mot aktuelle saker og nettsidene. FNB kan bruke Twitter for å få merksemd både i presse, hos politikarar og elles i befolkinga. Det krev forholdsvis lite ressursar å bruke Twitter, og det er ein kanal som kan brukast t.d. til å få ut kronikkar og andre tekstar som pressa ikkje finn plass til i sine spalter. Dagleg leiar har i ein prøveperiode brukt Twitter aktivt og vil anbefale at FNB får laga ein formell Twitterprofil og held fram med å bruke Twitter som ein av fleire kanalar for å nå fram med budskapet sin.

Facebook er rekna for å vere den kanalen som høver best for å skape folkeleg engasjement, men er samstundes ein ressurskrevande kanal å følgje opp. Den fremste kanalen for folkeleg engasjement for Bergensbanen har hittil vore Facebook-gruppa Bergensbanen 4 timer, med Vidar

Skeie som ansvarleg administrator. Denne FB-sida er ei av samferdselssidene på FB med flest tilhengjarar, med over 6.000 følgjararar. Etter rasa mai 2015 ved Vaksdal, vart FB-sida «Ny E16 Bergen-Voss umiddelbart» danna, og denne sida har pr. oktober 2015 over 46 000 medlemmar, eit svært høgt tal. Våren 2015 vart Vossaløysinga etablert. Vossaløysinga AS er eit interessefellesskap, samansett av næringsliv, offentleg sektor, lag/organisasjonar og privatpersonar. Føremålet er å få realisert dei samferdsleløysingane som Statens Vegvesen og Jernbaneverket tilrår i KVU Arna-Voss, konsept 5 (K5). Vossaløysinga er aktive både på Facebook og Twitter.

Å sikre politisk støtte til satsing på Bergensbanen handlar, som for alle andre politiske prosjekt, om at ein treng tilstrekkeleg folkeleg engasjement, press og entusiasme bak prosjektet og krava. Det er ingen tvil om at Bergensbanen har dette, og det er som nemnt fleire aktørar som bidreg til det. FNB bør difor, for å bruke ressursane best mogeleg, framleis prioritere å rette sitt arbeid hovudsakleg mot næringsliv, interesseorganisasjonar og politikarar. FNB kan likevel vurdere å opprette ei Facebook-side, men dette bør vurderast nøye opp mot ressursbehov i forhold til andre prioriterte oppgåver, kor godt nettsida vår fungerer, og i kor stor grad det folkelege engasjementet er godt ivaretatt av andre aktørar. FNB samordnar sin aktivitet med Bergensbanen 4 timer og Vossaløysinga der dette er naturleg.

7 Ressursbehov

I handlingsplanen som årsmøtet godkjende i 2013 var det lagt til grunn at det er behov for å ha dagleg leiar i FNB i 100% stilling over ein 2-års periode, og ny dagleg leiar vart tilsett i 2014 med ein tidshorisont ut 2015. FNB har no i vel tre år hatt dagleg leiar i 100%. Dette har gjort at FNB har kunna hatt eit stort aktivitetsnivå, og svært viktige mål er nådd. Den foreslåtte handlingsplanen for 2016-17 føreset at aktivitetsnivået vert vidareført på same nivå i neste planperiode, og er rekna for å vere naudsynt for å nå gjennom i ei tid då mange store samferdselsprosjekt kjempar om å nå fram i investeringskøen, og viktige avgjerder skal tas med stor innverknad på spesielt Ringeriksbanen og Vossebanen.