

Forum Nye Bergensbanen ( FNB) er en interesseorganisasjon med formål å arbeide for modernisering av Bergensbanen og bygging av Ringeriksbanen. Det er 16 medlemmer i forumet; 14 kommuner og 2 fylkeskommuner langs banen.



# Handlingsplan 2019-2021

1. Arbeidsform
2. Prioriterte prosjekter
  - A. Ringeriksbanen
  - B. K5 Bergen – Voss
  - C. Div. utbedringer langs banen
  - D. Gods på bane
  - E. Koble Norge med Europa gjennom tog
3. NTP 2022-2033
4. Samarbeid med reiselivet
5. Følge opp JD sin fjerntog strategi



## 1. Arbeidsform

Forumet har 16 medlemmer herav 14 kommuner og 2 fylkeskommuner langs Bergensbanen. Fem medlemmer er representert i AU.

Ønsket er at medlemmene i enhver anledning det er naturlig skal fremme Bergensbanen.

Målet er at toget skal bruke 4 timer mellom Bergen og Oslo.

Forumet har en daglig leder i 100 % stilling som følger opp mot medlemmene, beslutningstakere i politikken, fagetater og organisasjoner mfl. Arbeidet til daglig leder følger en ½ årlig arbeidsplan som utarbeides i samarbeid med AU.

Gjennomgang av status på arbeidsplanen er fast post på AU-møtene. Det avholdes fire AU-møter gjennom året. Daglig leder sender ut en løypemelding over aktiviteten i FNB til alle medlemmene til sommeren og til jul.

FNB har årsmøte/fagdag i begynnelsen av juni i en kommune langs banen. Det er også en fagdag i Oslo i slutten av november.

## 2. Prioriterte prosjekter langs Bergensbanen

### A. Ringeriksbanen

Fellesprosjekt for vei og bane der BaneNOR styrer arbeidet i sammen med Statens Vegvesen i prosjektet kalt FRE16.

Ringeriksbanen ble først vedtatt på Stortinget i 1992. Prosjektet vil korte reisetiden mellom Oslo og Hønefoss fra 1,5 t til 0,5 t. Ringeriksbanen vil utvide arbeids- og boregionen for Ringerike og avlaste Oslo-regionen.

Videre vil det korte ned reisetiden vesentlig mellom Norges to største byer; Oslo og Bergen.

Ringeriksbanen vil også gi en vesentlig vekst i underveistransporten mellom Oslo og Hallingdalen.

Reguleringsplanen for strekningen ventes vedtatt i løpet av sommer/høst 2019. FNB jobber for oppstart av prosjektet i 2021.

### B. Bergen - Voss, prosjektet K5

Fellesprosjekt mellom vei og bane der Statens Vegvesen styrer arbeidet sammen med BaneNOR.

Veien mellom Bergen og Voss er svært rasutsatt. Vi kan være glad det ikke har gått flere liv.

Alternativ K5 er valgt som trase for vei og bane.

Det er startet planlegging av strekingen Arna – Stanghelle. Og den statlige reguleringsplanen ventes ferdig i 2020/2021. Planlagt oppstart av veien mellom Arna – Trengereid er i 2022, og på togtraseen Arna-Stanghelle er det ventet oppstart i 2024.

Strekningen vil korte reisetiden mellom Bergen – Voss fra 1 t og 10 min til 38 min. Dette blir Bergen sin Inter City strekning.

FNB må holde presset oppe for oppstart senest på angitte tidspunkt over. Videre må det jobbes med at det kontinuerlig blir arbeidet med å planlegge fra Stanghelle til Voss for både vei og bane. Den strekningen er mer rasutsatt, og kan ikke vente, samt at organisasjonen som planlegger Arna – Stanghelle bør få fortsette arbeidet.

## **C. Andre utbedringer**

På strekningen Voss – Hønefoss er det utbedringer som kan korte reisetiden. Det trengs utbedring av kryssningsspor for at det kan bli bedre forutsigbarhet for gods og persontrafikk. Det er også kurver som kan rettes ut slik at farten kan opp i 160 km/t.

Det vises her til JD sin høvfartsutredning alternativ B.

FNB må ta opp med Jernbanedirektoratet hvor mye de kan redusere innlagt slingring på strekningen som i dag er på rundt 50 min.

En ny Låghellar tunnel mellom Mjølfjell og Finse vil også være et bidrag til å redusere reisetiden.

Låghellar tunnelen må samhandle med Myrdal stasjon og reisende med Flåmsbanen.

## **D. Gods**

Det går 7 godstog hver vei mellom Oslo og Bergen i døgnet, og det er ønskelig med økt transport av gods enten gjennom flere eller lengre tog. Godsnæringen har store utfordringer med å få lønnsomhet på driften sin. Regjeringen kom i RNB i 2019 med en opptrappingsplan for økonomisk støtte til næringen for de neste tre år.

For godsnæringen er det viktig med økt kapasitet, stabilitet og hastighet. Det må utbedres godsterminaler både i Bergen og Oslo.

I Bergen er det ønskelig med en godsterminal som kan ta inn godstog som er 750 m lange.

I Oslo trengs det utbedringer på Alna.

Kryssningsspor er en viktig faktor for forutsigbarhet på transporten med gods på tog

## **E. Tog fra Bergen ut i Europa som til Stockholm og København**

FNB vil støtte arbeid med å koble Norge og Bergensbanen bedre på Europa med tog. Det gjelder særlig strekningen Oslo – København, Oslo – Hamburg og Oslo – Stockholm.

Det er turister som tar toget fra Gøteborg for å få en grønn skiferie i alpinanlegget på Voss.

### 3. NTP 2022-2033

Arbeidet med NTP har en annen form enn forrige NTP, den er nå mer politisk styrt fra samferdselsdepartementet. Det vil trolig være en flertallsregjering frem til ny NTP legges frem, og FNB må legge opp sitt påvirkningsarbeid etter det.

Fylkeskommunen vil få en sentral rolle i NTP arbeidet fremover. FNB skal være aktive i arbeidet med ny NTP. Fokuset på arbeidet er å få inn prosjektene våre som nevnt over med særlig vekt på K5, der strekningen Stanghelle – Voss må inn i første del av planen.

For Ringeriksbanen legges det til grunn at det blir oppstart i 2021, men prosjektet må likevel følges opp i den nye NTP.

### 4. Samarbeid med reiselivet

Det grønne skiftet er her og klimautfordringen må tas på alvor. Det gjelder særlig innenfor transportsektoren. Toget er det transportmidlet som er mest klimanøytralt!

Det er bra med el-biler, busser og trailere. Men det er likevel ikke plass til at alle kjører el-bil inn til tettstedene på jobb og trafiksikkerheten blir ikke bedre om det er el-trailere som kjører på veiene våre.

De store mengdene med reisende om det er til jobb eller turister må skje med tog! Og mer gods må over på sjø og bane.

Reiselivet er en viktig samarbeidsbransje for å løfte tog som den transportform det skal satses på i fremtiden.

Hallingdalen er Norges største reiselivsregion med 5 millioner gjestedøgn i året. Bergensbanen er sentral for hallingdølene sine gjester.

FNB vil prioritere konferanser som tar opp tema som grønn transport og aktivt samarbeide med aktører som driver med opplevelsesturisme langs banen. FNB skal informere reiselivsbransjen generelt om Bergensbanen.

Her vil medlemmene også kunne komme på banen med å belyse hvor heldige de er som har Bergensbanen som går som en grønn sløyfe gjennom deres kommune og fylke.

Bergensbanen er en av verdens flotteste togreiser!

## 5. Følge opp JD sin fjerntogstrategi

I strategien skrives det at Bergensbanen i dag har kundegrunnlag for å starte med 2 timers avganger mellom Bergen – Oslo.

Dette er hentet fra s. 2 i utredningen:

«Gitt dagens rammer og føringer er følgende strategi anbefalt:

- På strekningen Oslo -Bergen er totimers grunnrute samfunnsøkonomisk lønnsomt med dagens trafikkgrunnlag. Ved gjennomføring av NTP-porteføljen vil økt frekvens også være bedriftsøkonomisk lønnsomt. Det anbefales et ruteopplegg som tilbyr både økt frekvens og enkelte raskere avganger med færre stopp. Frekvensen økes i takt med avtalen i trafikkpakke 3, tilgjengelig materiell, og med mål om dobling av rutetilbudet i løpet av NTP-perioden.

- På strekningen Oslo – Trondheim vil totimers grunnrute være samfunnsøkonomisk lønnsom mot slutten av inneværende NTP-periode. Tilsvarende som for Oslo - Bergen anbefales en opptrapping til totimers grunnrute. Der det anbefales noen raskere ruter mellom Oslo og Bergen, anbefales det for Oslo – Trondheim at underveismarkedet prioriteres i ruteopplegget og at tilbudet økes gradvis i takt med IC-utbyggingen og tilgjengelig materiell.”

En slik frekvens vil være et stort løft for alle som bor langs banen og ønsker å bruke toget som transport. FNB følger opp at dette kan starte opp så fort som mulig. FNB vil følge opp at færre stopp på noen avganger ikke fører til færre avganger fra Hallingdalen.

