

RINGERIKSBANEN

HISTORIKK - FAKTA - FORVENTNING



Forum **Nye Bergensbanen**
Ein bane for framtida



Ringeriksbanen

Ringeriksbanen er svært viktig og etterlengta for kommunar, fylke, næringsliv og privatpersonar som er knytt til Bergensbanen og omkringliggende regionar!

I 1993 vart Forum Nye Bergensbanen stifta av kommunane og fylkeskommunane langs banen for å fremme desse interessene. Ringeriksbanen var ein av grunnane til at forumet såg dagens lys.

Ringeriksbanen "like om hjørna". Denne tilliten er kanskje også grunnen til at det ikkje tidlegare har vorte brukt meir energi for å påverke Stortinget til å realisere sitt eige vedtak!

Forventningane til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 er store i Bergen og langs Bergensbanen! Samstundes registrerar me med bekymring at eit av dei mest samfunnsnyttige jernbaneprosjekta,



Kjem Ringeriksbanen endeleg fram i lyset ?

Ringeriksbanen vil åleine gje meir enn 900 000 nye reisande til jernbanen!

Tidlegare har forumet vorte drive av ordførarane og eit arbeidsutval blant dei utan noko særskilt sekretariat. Frå 1. mars 2008 vart det oppretta ei prosjektstilling for å styrke forumet sin kamp for ein moderne Bergensbane.

Oppretting av prosjektet var eit uttrykk for at kommunane og fylkeskommunane kjende behov for å styrke arbeidet for modernisering av jernbanen mellom landets to største byar og til dei mellomliggende områda.

Folket som er knytt til Bergensbanen har tillit til Stortinget og har stola på vedtaket frå 1992!

Svært mange er sikre på at med den varsla satsinga på jernbanebygging frå regjeringa, så er

Ringeriksbanen, til tider kjem i skuggen av andre prosjekt.

Oslo og Bergen er dei to største byane i Norge. Ein time kortare reisetid mellom landets to største byar skapar entusiasme!

Mellom Oslo og Bergen ligg fleire viktige turistdestinasjonar. Hallingdal t.d. blir rekna for å vera Norges største reiselivsregion. Ein time kortare reisetid mellom den største marknaden og den største reiselivsregionen i landet vil skape tru på framtida!

Ringeriksbanen vil åleine gje meir enn 900 000 nye reisande til jernbanen!

Historikk

Ringeriksbanen vart fyrste gong drøfta i 1858. Tanken kom frå Hønefoss fordi dei likte dårleg å måtte ta turen om Drammen for å koma til hovudstaden med tog. Dessverre vart kostnaden for stor og arbeidet stoppa opp.

Neste gong Ringeriksbanen vart drøfta var i 1885 i samband med planen om Bergensbanen. I 1887 – 88 vart det løyvd pengar til utgreiing og i 1890 vart det sett ned ein komitè som skulle koma med forslag til linjeval og dei tilrådte ein bane direkte frå Hønefoss til Oslo.

Men Stortinget vedtok i 1898 at Bergensbanen likevel skulle gå over Roa. Denne traseen var vald fordi den var 5 mill billigare enn ei direktelinje!

I 1905 vart det vald ein ny komitè som skulle arbeide med realisering av Ringeriksbanen, men då hadde arbeidet på Roa-linja kome så langt at dette vart lagt til side.

Alt i 1916 vart ein ny komitè oppretta som heller ikkje fekk noko resultat.

Det vart stille om Ringeriksbanen heilt fram til 1950-åra. Då la direktør Fritz C. Rieber fram ei plan for forkorting av Bergensbanen, og gjennom *Finansieringsinstituttet for Bergensbanens forkortelse* var han ei viktig drivkraft for å få dette realisert.

Også denne gongen stoppa arbeidet opp. Tidlegare styreformann i instituttet og ordførar i Hol kommune i mange år, Osvald Medhus frå Arbeidarpartiet, skriv i boka *Då fossen stilna* (s. 172) at det den gongen var Det Norske Arbeidarparti som hindra bygginga fordi Ringeriksbanen var mot partiets regionalpolitikk!

I 1975 tok NSB fram att tankane om eit direkte jernbanesamband mellom Hønefoss og Oslo og sendte forslag om trasè til departementet, men saka vart enda ein gong lagt bort!

Ringeriksbanen var på dagsorden att både i 1984 og i 1991. I 1991 oppjusterte NSB planane til 200 km/t.

Saka var med andre ord ikkje noko plutsleg innfall då den vart tatt opp i Stortinget som ein del av stamvegvedtaket i 1992 – den hadde ei historie på 134 år bak seg, og heile tida har forslaget vorte sett på som ei god løysing - berre at andre ting har vorte prioritert framom - eller at banen i ein



liten tidsbolck var i strid med Arbeidarpartiet sin gjeldande politikk for utvikling av regionane vest for Oslo!

Difor var det dobbelt glede for mange i 1992! Reisetida til hovudstaden skulle fyrst og fremst bli om lag ein time kortare, men vedtaket måtte òg tolkast som ein ny haldning til regionalpolitikken for områda vest for Oslo frå det største partiet på Stortinget!

Men etter desse 134 åra har det no gått 16 nye!

Kan Ringerike, Hallingdal, indre Hordaland med Voss, delar av Sogn og Bergen med omland ha håp om at dei etter 150 års ventetid – og 17 år etter Stortingsvedtaket om å bygge banen - snart har klatra langt nok opp på Stortinget si prioriteringsliste?

Stortingsvedtak

Ei hektisk kveldsstund 18. juni 1992 vedtok Stortinget at Ringeriksbanen skulle byggast.

Vedtaket kom som ein del av stamvegvedtaket om Lærdal:

”Stortinget ber Regjeringa forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss – Oslo), med sikte på oppstart i planperioden 1994 – 97. Det legges til grunn at prosjektet ikke skal fortrenge prioriterte investeringer f eks på Østfold- eller Vestfoldbanen, eller i intercity-sammenheng. Prosjektet innarbeides og vurderes nærmere i Norsk Jernbaneplan 1994 – 97.”

Mykje har hendt sidan den gong. På bakgrunn av vedtaket la NSB i 1993 fram konsekvensutgreiing og jernbaneutgreiing for Ringeriksbanen og saka gjekk til Stortinget som var einig i Sandvika som utgangspunkt, men ønska eit betre grunnlag for å kunne velja korridor. I 1999 vart konsekvensutgreiing 2 gjort ferdig og den 17. desember 2002 gjorde Stortinget vedtak om korridor.

Inneverande Storting er det femte Stortinget som forvaltar dette vedtaket, og framleis er det ikkje gjort noko oppstartvedtak sjølv om prosessen med korridor for lengst er gjennomført.

Rett nok står det i vedtaket at *”prosjektet ikke skal fortrenge prioriterte investeringer f eks på Østfold- eller Vestfoldbanen, eller i intercity-sammenheng”, men det står også ”med sikte på oppstart i planperioden 1994 – 97”!*



Lærdalstunnelen er for lengst på plass. Bygging av Ringeriksbanen var ein del av same Stortingsvedtaket, men bygginga har enno ikkje starta!

Dette kan ikkje tolkast på anna måte enn at Ringeriksbanen skulle prioriterast etter prosjekta på dei nemnte strekningane som var prioriterte og aktuelle på det tidspunktet! Å tolke vedtaket på ein annan måte, f eks slik at Ringeriksbanen skal prioriterast bak prosjekt som er kome til på prioritetslista i åra seinare ville vera å føre regionane og landsdelane som har behov for banen bak lyset!

Det siste er at det no er utført ein KVU (KonseptValUtgreiing) for prosjektet. Høyringsfrist på denne var 15. desember 2008. Vidare går utgreiinga til KS1 vurdering før den kan forventast å bli handsama i regjeringa i løpet av våren/sommaren.



Ringeriksbanen er viktig for Bergensbanen si framtid !

Jernbaneverket si stamnettutgreiing ”Mer på skinner fram mot 2040 ”, frå oktober 2006:



Side 64:

”For at langdistansetrafikken på Bergensbanen skal ha en sikker framtid bør reisetiden Oslo – Bergen reduseres med 1 – 1,5 timer i forhold til i dag”

”Dersom Ringeriksbanen ikke realiseres melder spørsmålet seg om det over tid er grunnlag for å opprettholde langdistansetrafikken på kommersielt grunnlag, med mindre rammebetingelser for flytrafikk og bruk av bil (økte avgifter og/eller energipriser) endres vesentlig i togets favør. Uten Ringeriksbanen vil trolig underveismarkedet og turistmarkedet fortsatt kunne gi en del reiser i framtiden, men det er spørsmål om dette er tilstrekkelig til å opprettholde et togtilbud av betydning på sikt.

Utbyggingen av Ringeriksbanen vil i tillegg medføre positive ringvirkninger og store muligheter for Hønefoss og Ringerike ved at regionen får en direkte baneforbindelse til Oslo og betydelig kortere reisetid enn i dag.”

Side 65:

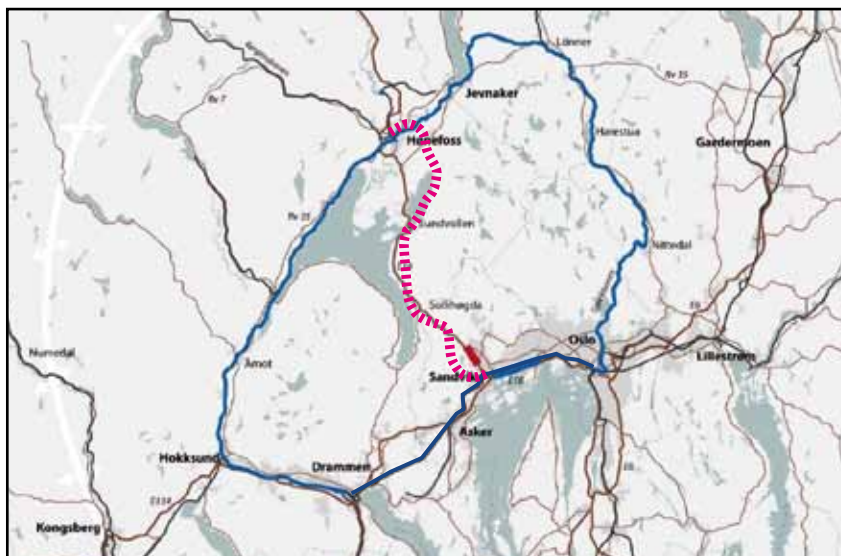
”Bygging av Ringeriksbanen vil også være til nytte for godstrafikken, men ny bane er ikke i samme grad avgjørende for utviklingen i denne trafikken.”

(understreking av Forum Nye Bergensbanen)



KVU konseptvalutgreiing

(frå september 2008)



Lengde ca 45 km
Kostnad ca 7 mrd (NTP framlegg)

Køyretid Oslo - Hønefoss:

Ekspress ca 30 min
Lokal ca 35 min

Berekna tal reisande:

Fjerntrafikk ca 1 035 000
Lokal ca 615 000

Nyskapt tal reisande:

ca 930 000

■■■■■■■■ Vedteken trasè for Ringeriksbanen

———— Dagens 2 trasèar

Ringeriksbanen gjev mange nye reisande med tog !

Fjerntogreisande:

- Aukar frå 700 000 til 1 033 000 passasjerer med Ringeriksbanen

Lokalreisande:

- Aukar frå 15 000 til 611 000 passasjerer med Ringeriksbanen

Kjelde: Trafikktalet er henta frå tabell 8.2 i Konseptvalutgreiing Ringeriksbanen (KVU)



Reisande med Ringeriksbanen

Reisande med Ringeriksbanen er berekna til å bli **ca 1 644 000 passasjerar.**

Til samanlikning var passasjertalet i 2007 på desse strekningane slik:

(kjelde: NSB nesttside - AKTUELT - publisert 28.februar 08)

- Vestfoldbanen med tellepunkt Drammen: **1 785 000 passasjerar**
- Bergensbanen med tellepunkt Finse: **675 000 passasjerar**
- Sørlandsbanen med tellepunkt Lunde: **455 000 passasjerar**
- Regiontog Dovrebanen, Trondheim - Oslo med tellepunkt Hjerkin: **435 000 passasjerar**
- Regiontog Dovrebanen, Oslo - Lillehammer med tellepunkt Hamar: **1 130 000 passasjerar**

Ringeriksbanen vil blant annet:

- gje Ringerike eit snøgt togtilbod til Oslo og bli ein intercitystrekning.
- gjera Bergensbanen ca 60 km kortare.
- flytte mange passasjerar frå bil og fly til tog.
- korte ned reisetida på Bergensbanen med opp mot ein time (55 min i KVU).
- kunne inngå som ein del av ei seinare høg fartssatsing.
- avlaste E16 over Sollihøgda
- avlaste E18 mellom Sandvika og Oslo
- avlaste Rv7 i Hallingdal.
- gje raskare framføring av godstog på tider av døgnet.
- frigje kapasitet på jernbanestrekninga mellom Drammen og Hokksund.
- frigje kapasitet på jernbanestrekninga mellom Sandvika og Drammen.



Forum Nye Bergensbanen har uttrykt sine forventningar og behov blant anna på denne måten:

"Forum Nye Bergensbanen ber om at KS1 Ringeriksbanen får ei rask og prioritert handtering slik at den kan vera eit godt grunnlag for omtala i komande Nasjonal Transportplan og at den der kan få ein forpliktande ordlyd.

Interessentane langs heile Bergensbanen kan ikkje lenger leva med uvisse om Ringeriksbanen, og tidspunkt for bygginga. Denne uvisse er eit hinder for å gjera strategiske val, investeringar og andre viktige avgjerelser både for kommunar, fylkeskommunar, næringsliv og privatpersonar."

(Frå høyringsuttala til KVU Ringeriksbanen, des 2008)

Medlemmer i Forum Nye Bergensbanen:

Akershus fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Bergen kommune
Vaksdal kommune
Voss kommune
Ulvik kommune
Aurland kommune
Hol kommune
Ål kommune
Gol kommune
Nes kommune
Flå kommune
Ringerike kommune
Hole kommune
Bærum kommune



Forum
Nye Bergensbanen

Ein bane for framtida

Forum Nye Bergensbanen

Regionrådet, Torget 1

3570 Ål

95 04 95 52

janhalvard.brekko@hallingnett.no

www.nyebergensbanen.no