



Arkivnr: 2018/10239-2  
Saksbehandlar: Matti Torgersen

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		06.06.2018
Fylkesutvalet		21.06.2018

## Handlingsprogram jernbanesektoren 2018-29 - Høyringsfråsegn

### Samandrag

Handlingsprogrammet til jernbanesektoren 2018-2029 blei lagt ut på høyring 10.04.2018, og sendt til fylkeskommunane og dei største bykommunane. Høyringsfrist er 22. juni 2018.

Handlingsprogrammet er ei oppfølging og ei konkretisering av Nasjonal Transportplan ( NTP) 2018-2029, og skal vere styrande for korleis ein samla jernbanesektor skal arbeide for å nå dei overordna måla i transportplanen. Handlingsprogrammet skildrar tiltak som må til for å nå dei forventa effektane, og når desse skal gjennomførast. Tiltak som skal gjennomførast i første seksårsperiode i NTP er vektlagd.

Handlingsprogrammet inneheld fleire tiltak som verker positivt på trafikkavviklinga på banen. Tiltak i perioden er m.a. nye togsett på Vossabanen, plattformforlenging på Dale og Evanger stasjonar, ny rutemodell, kryssingsspor, ombygging av Myrdal stasjon , samt ferdigstilling av Nygårdstangen terminal og dobbeltspor Arna-Bergen.

Fylkesrådmannen er uroa over kostnadsauke på Ringeriksbanen fører til at det vert føreslått utsetjing av oppstart frå 2021 til 2022. Vidare vert det ikkje oppstart av utbygging på Vossebanen mellom Arna og Stangehelle før i andre periode, dvs. etter 2024. Oppstart av utbygging på Vossebanen vart fastset gjennom Stortinget si handsaming av NTP 2018-29, men fylkesrådmannen finn likevel grunn til å peike på behovet for kontinuerleg planlegging og utbygging av strekninga.

**Økonomi:** Ingen konsekvensar for fylkeskommunen si økonomi

**Klima:** Utbygging av Bergensbanen vil føre til auka togtrafikk og mindre flytrafikk.

**Folkehelse:** Ingen direkte effektar.

**Regional planstrategi:** Utbygging av Bergens- og Vossabanen er eit prioritert prosjekt.

### Forslag til innstilling

1. Innkorting av reisetida på Bergensbanen er viktig i forhold til å auka person- og godstrafikk på bane, for å reduser transportulukker og for å redusere klimagassutslepp. Med ein reisetid på Bergensbanen til 4 timar vil banen kunne vere konkurransedyktig i forhold til flytrafikk på strekninga.
2. Fylkesutvalet er nøgd med at det vert sett i verk tilbudsforbetringar i NTP-perioden 2018-29 på strekninga Bergen-Voss, og at det vert lagt opp til ferdigstilling av strekninga Arna-Bergen og terminal på Nygårdstangen.
3. Fylkesutvalet er uroa over at det er føreslått ei utsetjing av oppstart på Ringeriksbanen til 2022, og ber at om at det vert løyvd midlar slik at oppstart kan skje i 2021.
4. Fylkesutvalet vil framheve kor viktig det er med ei snarleg og heilskapleg gjennomføring av strekkingen Arna- Voss, og vil understreke betydinga av framdrift i planlegginga. Deldelstrekninga Arna- Stanghelle vil kunne bli ferdig prosjektert i handlingsplanperioden, og utbygginga må starte opp når planlegginga er gjennomført.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

**Fylkesrådmannen, 23.05.2018**

Handlingsprogrammet til jernbanesektoren 2018-2029 blei lagt ut på høyring 10.04.2018, og sendt til fylkeskommunane og dei største bykommunane. Høyringsfrist er 22. juni 2018.

Handlingsprogrammet er ei oppfølging og ei konkretisering av Nasjonal Transportplan ( NTP) 2018-2029, og skal vere styrande for korleis ein samla jernbanesektor skal arbeide for å nå dei overordna måla i transportplanen. Handlingsprogrammet skildrar tiltak som må til for å nå dei forventa effektane, og når desse skal gjennomførast. Tiltak som skal gjennomførast i første seksårsperiode i NTP er vektlagd.

**Om innhaldet i handlingsprogrammet:**

Dei økonomiske råmen i NTP 2018-2029 ligg til grunn for råmene i handlingsprogrammet. NTP legg til grunn ei samla ramme til drift, vedlikehald planlegging og investeringar til jernbaneføremål på 327,5 mrd ( 2018 –kr) i planperioden, fordelt med 146,7 mrd. kr i første seksårsperiode og 108,9 mrd. kr i siste seksårsperiode.










Høyringsutkastet til handlingsprogrammet må sjåast i samanheng med jernbanereforma som trådde i kraft i 2017, der Jernbanedirektoratet har blitt oppretta for å koordinere arbeidet i jernbanesektoren, med fokus på heilskapleg nytte for kunden.

Samanlikna med tidligare handlingsprogram utarbeida av dåverande Jernbaneverket, er handlingsprogrammet for perioden 2018-2029 difor også i større grad innretta mot overordna effektar (frekvens, reisetid, driftsstabilitet), resultatmål og større pakker av tiltak, heller enn skildra einskildtiltak og aktivitetar.

Handlingsprogrammet bygger på 5 hovudprinsipp:

- 1) Kjøp av persontransporttenester med tog skal bidra til å oppretthalde togtilbodet til dei reisande og til å betre den der det er hensiktsmessig.
- 2) Ved prioritering av drift og vedlikehald skal det sikrast ei sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen.
- 3) Store igangsette prosjekt blir gjennomført med rasjonell framdrift.
- 4) Eit betra togtilbod, samt behov for fornying, ligg til grunn for anskaffing av nye togsett. Som følge av nye togsett blir det auka behov for verkstad/vedlikehaldsanlegg, samt hensettingsområde. Det skal byggjast hensettingsanlegg og plattformforlengingar på lokaltogstrekningane rundt Oslo samt Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, Trønderbanen og Vossebanen.
- 5) Effektmåla i NTP er premissgivande for jernbanesektorens prioriteringar. Det kjem fram følgjande satsingsområde for nye anlegg:
  - a) Ny rutemodell
  - b) Godssatsing
  - c) Bysatsing
  - d) InterCity, inkludert Ringeriksbanen

Tilbudsforbetringar på Bergensbanen og Vossabanen er oppsummerte slik:

Effekt for kunde og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
 Økt ombordkapasitet, bedre komfort, betydelig lavere støyinnivå og regularitet i tog Myrdal–Voss–Bergen	Nye togsett	2018–2019
	Plattformforlengelser, blant annet på Dale og Evanger stasjoner	2021
	Permanent hensetting Vossebanen	Andre seksårsperiode
 Fra halvtimes- til kvartersintervall Arna–Bergen	Dobbeltspor Arna–Bergen	2024
 4 minutter kortere reisetid Bergen–Voss og ytterligere reduksjon til Myrdal. Økt godskapasitet	Ny rutemodell Vossebanen: Mindre tiltak og kryssingsspor	Andre seksårsperiode
 Cirka én times kortere reisetid Oslo–Bergen	Ny Ringeriksbane mellom Sandvika og Hønefoss	2029
 Økt kapasitet på Nygårdstangen godsterminal i Bergen	Utbedring av dagens terminal	2024
 Økt kapasitet for lange godstog Oslo–Bergen	Forlengt kryssingsspor på Bolstadøyri	2019
	Øvrige kapasitetsøkende tiltak, som flere kryssingsspor	Første og andre seksårsperiode
 Bedre sikkerhet og tilrettelegging for økt kapasitet på Myrdal stasjon	Ombygging av Myrdal stasjon	Første seksårsperiode
 Raskere framføring av godstog Oslo–Bergen	Planskiert adkomst til plattform på Gol og Geilo stasjoner, samt andre mindre tiltak	Første seksårsperiode
 Mer effektiv tømmertransport og reduserte transportkostnader på Randsfjordbanen	Elektrifisering av sidesporet mellom Hønefoss og Follum	Første seksårsperiode

Ny trase på strekninga Stanghelle- Arna er ikkje nemnd i tabellen, men det er peikt i teksten at denne vil gje auka tryggleik, auka kapasitet til gods- og persontrafikk og 10-15 minuttar kortare reisetid. Jernbanedelen av dette prosjektet er i inneverande NTP satt opp med byggjstart i andre seksårsperiode og ferdigstilling etter planperioden.

I Bane NOR sitt innspel til handlingsprogrammet til jernbanesektoren er det meldt eit monaleg høgare kostnadsnivå på fleire av dei store prosjekta. Eit av desse er Ringeriksbanen som er auke med om lag en milliard kroner. For å få prosjektet realisert innanfor dei økonomiske râmene, er byggjstart i handlingsprogrammet skyvd frå 2021 til 2022. Ved høgare râmmer over statsbudsjettet blir det moglegheit for byggjstart i 2021.

Det kjem også fram i handlingsprogrammet at det no blir planlagd for konkurranseutsetjing av Bergensbanen (trafikkpakke 3). Trafikkpakka vil bli gjort tilgjengeleg for prekvalifiserte tilbydarar i desember 2018 og med planlagd trafikkstart i desember 2020.

### Fylkesrådmannen sine vurderingar

Fylkesrådmannen meiner det er positivt at handlingsprogrammet til Jernbanedirektoratet har ei meir heilskapleg tilnærming enn tidligare, og at betringar i togtilbodet blir sett i samanheng med utviklinga av samferdslesektoren elles.

Det er tre område som er framheva i NTP som mål for transportetaten i planperioden:

1. auka person- og godstrafikk
2. å redusere transportulukker tråd med nullvisjonen

### 3. å redusere klimagassutsleppa i tråd med omstilling til eit lågutsleppsamfunn

Ei satsing på Bergensbanen vil etter fylkesrådmannen si meining fremje alle dei tre områda som er nemnde over.

Bergensbanen kan oppgraderast slik at reisetida blir fire timar mellom Oslo og Bergen. Då vil Bergensbanen kunne konkurrere med fly på denne strekninga. Så mykje som 60-70% av alt gods mellom Oslo og Bergen går på Bergensbanen. Ei satsing på Bergensbanen vil med dette bidra monaleg med å redusere klimagassutsleppa.

Oppstart av Ringeriksbanen i 2021 vil ha særskilt mykje å si for bo- og næringslivet i Ringeriksregionen samt at en time kortare reisetid vil ha mykje å si for hele strekninga Oslo – Bergen.

Det er difor viktig at oppstart av Ringeriksbanen ikkje blir utsett med eit år til 2022. I NTP er oppstart vedtatt i 2021. I praksis betyr dette at prosjektet er skyvd ut av første fireårsperiode i NTP. Fylkesrådmannen meiner det bør gjerast nye vurderingar slik at Ringeriksbanen blir sikra oppstart i 2021. Om det i handlingsprogrammet blir opprettheldt byggestart i 2022, vil HFK understreke betydinga av at byggestart i 2021 blir realisert gjennom tildeling over statsbudsjettet.

Bergensbanen har hatt ei høg vekst på passasjertrafikk dei siste åra, i 2016 på 5,2 % meir enn i 2015. Vi vil kunne forvente ei auke på persontrafikk ved realisering av Ringeriksbanen.

Handlingsprogrammet er utarbeida innanfor råmane vedteke i NTP 2018-2029, men fylkesrådmannen vil likevel peike på at Bergen har behov for å auke mot aust. Det vil gje Bergen store moglegheiter for utvikling av næringsliv og busetnad langsetter Vossebanen. Dobbeltspor mellom Arna- Bergen er ein viktig start, og må følgjast opp med planlegging av strekninga Arna – Stanghelle som er eit fellesprosjekt med veg. Planlegging ser ut til å vere ferdig i 2020, men oppstart er sett til andre seksårsperiode i NTP. Fylkesrådmannen vil understreke betydinga av kontinuerleg planlegging og utbygging på strekninga, og meiner dette arbeidet bør forserast.

Fylkesrådmannen vil framheve kor viktig det er med ei snarleg heilskapleg gjennomføring av strekningen Arna- Voss, og vil understreke betydinga av framdrift i planlegginga.

Fylkesrådmannen viser elles til at handlingsprogrammet legg opp til utbetringar langsetter Bergensbana med ballastreinsing, oppgradering av stasjonen på Myrdal samt nye togsett og tettare avgangar på fleire strekningar langsetter Bergensbanen.