

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 2012-2015



Godkjent på årsmøtet 19.11.2013

Handlingsplan for perioden 2012-2015.

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 og bygging av Ringeriksbanen 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 overførast frå veg til bane.

Stortinget vedtok Nasjonal Transportplan 18. juni 2013. Vedtaket opnar for ei satsing både på Bergensbanen og Ringeriksbanen. Alle parti på Stortinget sluttar opp om bygging av ny Ulrikstunnel og alle er samde om ei første opprusting av Vossebanen. Alle parti er og samde om å satsa på Ringeriksbanen. Partia som no har danna regjering går inn for byggjeart i 2018-2019.

2. Målsetjing

Bergensbanen som den viktigaste samferdselsåra mellom Aust- og Vestlandet skal utviklast til ein moderne jernbane for person- og godstrafikk innan 2023 mellom Hønefoss og Bergen. Ny infrastruktur på denne strekninga skal byggjast for ein køyrefart på 160 km/t. I vest skal Vossebanen utviklast til å ha Inter-City funksjon mellom Bergen og Vossevangen.

Som ledd i utviklinga av Bergensbanen skal banestrekninga Oslo-Hønefoss (Ringeriksbanen) byggjast ut så snøgt råd er og seinast innan 2023. Ringeriksbanen skal utviklast med dobbeltspor og med køyrefart 250 km/t. For å sikra kontinuerleg finansiering og kostnadseffektiv utbygging bør alternativ organisering og finansiering vurderast.

Nye infrastrukturvedtak på Bergensbanen skal ha som mål å tilretteleggja for at hovudtyngda av passasjer- og godstransporten Oslo-Bergen skal gå med jernbane.

3. Nye føresetnader

Kor står Forum Nye Bergensbanen i høve til vedtekne mål?

Forum Nye Bergensbanen har oppnådd viktige mål med stortinget si handsaming av NTP. Det er sett offensive mål for planlegging og igangsetjing av Ringeriksbanen, det blir bygd ny tunnel gjennom Ulriken, det skal kome ei viss opprusting av Vossebanen og det skal byggjast fleire og lengre kryssingsspor.

Vi har derimot ingen forpliktande finansiering av planprosessen for Ringeriksbanen eller dei andre tiltaka, bortsett frå tunnel gjennom Ulriken. Når det gjeld den meir omfattande opprustinga av Vossebanen, vil det ligge føre felles KVVU for denne og E16 våren 2014.

Det er viktig at vi brukar det som er skrive i NTP for alt det er verdt i tida som kjem. Dei offensive merknadane må forplikte det nye Stortinget og den politiske leiinga i Samferdselsdepartementet. Vi skal ikkje og skal aldri akseptere dersom nokon prøver å «snakke ned» verdien av merknadene og formuleringane i NTP. Sidan alle partia har gått så høgt på banen i høve til Ringeriksbanen det siste året, og når ein kjenner den krunglete historia til banen, verkar det til å vere eit reelt politisk ønske om å få realisert banen denne gongen.

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 samfunnsaktørar utanfor Storting og regjering. Vi opplevast som konstruktive pådrivarar, utan å vere for pågåande.

Vi har nådd viktige politiske gjennomslag, fordi vi har køyrt ein medviten politisk kampanje, som har hatt som føremål å skape forplikting og begeistring for Bergensbanen. Vi har gitt skryt til politikarar, framfor å kjefte på dei.

Det har skapt ein dynamikk som har ført til at fleire og fleire politikarar og parti har engasjert seg for Bergensbanen.

Kort sagt er situasjonen vår at NTP har opna viktige dører for oss og skapt ei forventning om at det skal satsast på Ringeriksbanen og Bergensbanen i åra som kjem. Men vi må jobbe like hardt framover for å syte for at gode politiske målsetjingar blir realiserte.

Dei viktigaste utfordringane framover.

Den viktigaste utfordringa vår på kort sikt er å syte for at planlegginga av Ringeriksbanen kjem i gang raskt. Utgreiingsoppdraget frå Samferdselsdepartementet (SD) til Jernbaneverket (JBV) må vere godt og presist, og det må vere tryggleik for nok planmidlar i JBV, slik at jobben kan gjerast.

Det blir krevjande å finne ein trasé for Ringeriksbanen, særleg gjennom Hole og Ringerike. Også fordi det skal byggjast ny E16 gjennom det same området. Det er viktig at det ikkje blir lagt for sterke føringar på noverande tidspunkt i høve til politiske fråsegner om kor vegen og banen skal førast fram og ikkje førast fram, og om vegen og banen skal ha felles trasé eller ikkje felles trasé.

Det ligg klare føringar for at det skal setjast inn nye togsett på Vossebanen, og det skal innførast timesruter Bergen-Voss. Dette må følgjast opp. Våren 2014 blir den felles KVU-en for Bergen-Voss lagt fram. Her må FNB ha ein klar bodskap.

Hovudbodskapen vår.

Det er våre posisjonar og bodskap knytt til vidare planlegging og bygging av Ringeriksbanen som er den mest prekære prosessen å føre fram. Det er krevjande å bygge både veg og jernbane mellom Sandvika og Hønefoss. Dette har Stortinget og Regjeringa visst svært godt da dei vedtok å byggje Ringeriksbanen i NTP denne våren.

Planleggjarar og politikarar må ta utfordringa og leggje prestisje i å klare det som ein ikkje har klart dei siste 20 åra – å få banen frå planleggjing til bygging. Ein må greie å finne løysingar som både syt for ein dobbelspora bane for tilstrekkeleg høg hastigheit og ein sikker firefelts veg. Det betyr at ein må finne balansen mellom omsynet til veg og bane i høve til dei verdifulle jord-, natur- og kulturverdiane i Hole og Ringerike.

Det er politisk fleirtal for at Ringeriksbanen skal ha byggjestart i 2018. Da treng planlegginga å kome i gnag snarast mogeleg. Samferdselsdepartementet må gje Jernbaneverket eit klart utgreiingsoppdrag og sikre ressursar slik at prosjekteringsorganisasjonen kan vere i full drift tidleg i 2014.

Statens Vegvesen har laga kommunedelplan for ny E16 gjennom Hole og Ringerike. Her er det gjort mykje godt arbeid som Jernbaneverket kan nyte godt av i planlegginga av Ringeriksbanen. Så snart JBV har sett på mogelege trasear for jernbanen, må JBV og SVV samordne planarbeidet sitt vidare, slik at vegen og jernbanen kan ta omsyn til kvarandre. Ein må finne ut kor veg og jernbane bør ha felles trasear og kor traseane eventuelt bør framførast separat.

Veg og jernbane må planleggjast slik at det eine ikkje forseinkar det andre, men at ein tvert om får gode effektar av å samordne seg, og at målsetjinga om byggjestart for banen i 2018 kan halde.

Stortinget må følgje opp lovnaden i NTP om timesruter Bergen-Voss og opprusting av Vossebanen. Det er viktig at lovnadene om nytt togsett på Vossebanen blir følgd opp.

4. Aktivitetar framover

Nytt Storting, ny regjering og transport- og kommunikasjonskomité.

- Det er valt nytt storting, og vi har fått ei ny regjering og ein ny transport- og kommunikasjonskomité. Det blir viktig for FNB å knyte kontaktar og bli kjent med dei nye transportpolitikarane og syte for at éin hovudkontakt i kvart parti i komiteen som er heilt oppdatert på vår agenda.
- Likeeins må vi gjere oss kjent med dei nye fylkesbenkane frå Hordaland og Buskerud og syte for at minst ein representant frå kvart parti frå begge fylke er oppdaterte og engasjerte.
- FNB har som mål å få møtt den nye politiske leiinga i SD så snart som mogeleg. Vi må forsikre oss om at den politiske leiinga er kjent med kva lovnader og vedtak som ligg føre for Bergensbanen, slik at vi blir prioriterte i det intensive arbeidet med statsbudsjettet for 2014, og at statsråden sitt oppdragsbrev til JBV og SVV er i samsvar med dei ambisiøse lovnadene.

Pådrivar i planprosessen av Ringeriksbanen.

- FNB bør bidra til å bringe JBV og SVV saman for framdrift og samordning mellom veg og jernbane gjennom Hole og Ringerike.

- FNB bør vere ei vaktbikkje overfor Samferdselsdepartementet, for å syte for at planprosessar ikkje stoppar opp og at dei underliggande etatane får tilført nok ressursar og får riktige styringssignal.

Ringeriksbanen og lokal forankring.

FNB må ta eit ansvar for å halde kontakt med lokale aktørar på Ringerike for å hindre unødig motstand eller motstand mot banen og baneløysingar som er tufta på feile premisser. FNB må halde kontakt med kommunane for å bidra til smidig planframdrift lokalt.

Vossebanen.

Arbeidet for å utvikla Vossebanen må følgjast opp både når det gjeld nye togsett, timesruter og FNB sin bodskap knytt til KVU-en som blir lagt fram våren 2014.

Oslo og Akershus – nye allierte.

- Akershus er medlem av FNB, emn valte i tida opp mot NTP å prioritere det meste av innsatsen sin inn mot ICT. Oslo har ifølgje historia til FNB, vore medlem på eit tidlegare tidspunkt. Oslo har i løpet av det siste årete reist Ringeriksbanen høgare på prioriteringslista si, og ser klart potensialet for at Ringerike kan vere med å ta av for ein del av Oslo-veksten. Nå som situasjonen er avklara, ved at NTP prioriterer både ICT og Ringeriksbanen, bør vi ta nærare kontakt med Akershus, for å engasjere dette fylket sterkare inn i FNB.
- Av same grunn bør vi også prøve å få Oslo inn som medlem i FNB. Sidan Ringeriksbanen uansett vil kome, må vi vise at FNB er ein arena og eit fellesskap som det kan vere nyttig for Oslo og Akershus å vere med i.
- Tettare kontakt med Oslo og Akershus må ikkje berre gjelde kommunen og fylkeskommunen. LO og NHO i Oslo og Akershus møter med talerett i FNB. Kontakt med desse organisasjonane må difor opprettast.

Aktiv i media.

- Som del av det å halde oppe det politiske trykket rundt Bergensbanen, må vi halde fram med å vere aktiv 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 i Buskerud og Hordaland.

Til stades på konferansar og seminar.

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

Nye internettsider.

FNB har no fått etablert nye nettsider. Det er Kreator Kommunikasjon AS på Ål som har utvikla nettsidene. Nettsidene finn ein på følgjande link:

<http://nyebergensbanen.publiseres.no/>

Det bør ikkje leggst for store ressursar i drifta av ei ny nettside. Vår nettside bør:

- vere ei enkel og rein informasjonsside, der ein kan finne nyheiter og meningsytringar om aktiviteten i forumet
- gi informasjon om Ringeriksbanen og Bergensbanen, rapportar og utgreiingar
- ha kontaktinformasjon til forumet
- ha historikk om forumet og fakta om kven vi er
- vere uavhengig av plattformer (lese Brett, PC, mobiltelefon)

Folkeleg engasjement.

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. FNB har ikkje hatt ressursar eller prioritert å drive aktivitetar som handlar om å utløysa folkeleg engasjement, som gjennom folkemøter, aktivitetar i sosiale media eller aksjonar på jernbanestasjonar.

Den fremste kanalen for folkeleg engasjement for Bergensbanen er Facebook-gruppa, Bergensbanen 4 timer, med bergensaren Pål Berrefjord og informasjonsbyrået Opus3. Til gjengjeld er denne FB-sida den samferdselssida på FB som har desidert flest tilhengjarar, med over 6.000 følgjararar. Gruppa Folk for ICT har til samanlikning 2.800 følgjarar.

5. Ressursbehov

I handlingsplanen som årsmøtet godkjente i 2012 var det lagt til grunn at det er behov for å ha dagleg leiar i FNB i 100% stilling over ein 2-års periode. FNB har no i eitt år hatt dagleg leiar. Dette har vore særskilt vellukka noko som sjølv sagt har nær samband med kvalifikasjonane til John-Ragnar Aarset. For å oppretthalda engasjementet og gjennomføra dei planlagde aktivitetane er det behov for å tilsetja ny dagleg leiar. Denne bør tilsetjast med ein tidshorisont ut 2015 slik at det vil vera årsmøtet hausten 2015 med nyvalde fylkestings- og kommunestyrerepresentantar som tek stilling til vidare arbeid og aktivitetar i forumet.