

Hallingdal og Ringeriksregionen, høringsinnspill Prop.1 S (2022-2023) fra Samferdselsdepartementet

Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen - er også god distriktpolitikk

To enstemmige regionråd; Regionrådet for Hallingdal og IPR Ringeriksregionen har i likhet med Viken fylkeskommune prioritert Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen - som det viktigste samferdselsprosjektet for vår region. Den forrige regjering flyttet prosjektet over til Nye veier, som har gjort en formidabel innsats for å optimalisere prosjektet. Etter Nye veier sin optimalisering er prosjektet nå mer enn gryteklart med en samfunnsnytte på -0,4, som sannsynligvis er det mest lønnsomme fellesprosjektet vei/bane.

Satsingen på Bergensbanen som et attraktivt klimavennlig transporttilbud mellom Oslo og Bergen må ikke legges på is til fordel for flyreiser på strekningen. Transport står for 30 prosent av klimagassutslippene i Norge, der jernbane nesten er utslippsfri med 0,4 prosent av klimagassutslippene i transportsektoren. Flere lange reiser med tog er viktige bidrag for å nå klimamålene Norge har forpliktet seg til.

Bergensbanen er den fjerntogstrekningen i Norge med størst trafikk, som gjennom linjeforkortelsen Ringeriksbanen vil åpne for arbeidsreiser med tog på strekningen Oslo-Bergen og lokal – og intercitytrafikk mellom Oslo og Ringerike og Hallingdal. For næringslivet i Ringeriksregionen og Hallingdal er Ringeriksbanen vurdert til å ha svært stor betydning, i tillegg til Bergensbanen sitt potensiale i reiselivssammenheng.

I forslag til statsbudsjett foreslås det at Ringeriksbanen skal bli en del av Bane Nors portefølje og «*på lik linje med andre prosjekt i Bane NORs portefølje bli vurdert opp mot samfunnsøkonomisk lønnsomhet og modenhet*». Dette innebærer at arbeidet som er lagt ned gjennom den vedtatte statlige planen for å få et fellesprosjekt med god lønnsomhet nå splittes i to prosjekter: Ett for vei, ett for bane, der Bane NOR skal stå for jernbanedelen og Nye veier for veidelen. I klartekst betyr dette at Ringeriksbanen fort kan ende på et sidespor.

Nye veier bekrefter overfor oss i mail datert 11.oktober at «*Det finnes ingen offentlig dokumentasjon som viser at fordelene er lavere/færre enn antatt ved bygging av vei og bane sammen.*» Vi stiller oss derfor undrende til at det ikke finnes offentlig tilgjengelig vurderinger av konsekvensene med hensyn til splittingen av prosjektene, som kostnader, tap av prosjektkompetanse, anleggsperioder, arealbruk.

Fram til nå er det brukt mer enn to milliarder offentlige kroner på arbeidet med fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16. I tillegg har Ringerike kommune alene brukt tre milliarder kroner i kommunal infrastruktur (vann, avløp, nye skoler, omsorgsboliger osv) for å følge opp Samferdselsdepartementets «Oppdragsbrev - Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, datert 30.08.2015. Her har Samferdselsdepartementet følgende forventninger til kommunene: *En realisering av prosjektene innebærer svært store statlige investeringer. Samferdselsdepartementet forventer at lokale myndigheter bygger opp under disse investeringene gjennom aktuelle virkemidler på sine ansvarsområder.* Dette står ikke i stil med en regjering som snakker om å drive en forsvarlig økonomisk politikk.

En bærekraftig samfunnsutvikling i våre regioner krever en forutsigbar stat. Vi forventer derfor at regjeringen fastholder de premissene som fellesprosjektet er bygd på, og som ble lagt av tidligere regjering. Vi i Øvre Buskerud vil sterkt advare mot å skille fellesprosjektet på oppløpssiden. All statistikk viser at samferdsel er nøkkelen til samfunnsutvikling. Bergensbanens forkortelse er også god distriktspolitikk.