



Innst. S. nr. 67

(2002-2003)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.prp. nr. 66 (2001-2002), unntatt kap. 10

Innstilling fra samferdselskomiteen om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen m.m.

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

Ringeriksbanen - bakgrunn

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram sin vurdering om valg av trasékorridor for jernbaneprosjektet "Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen".

Det vises til Stortingets behandling av St.prp. nr. 64 (1995-1996)/Innst. S. nr. 12 (1996-1997) den 4. november 1996 vedrørende trasévalg.

Det er gjennomført et omfattende utredningsarbeid med utgangspunkt i de to trasékorridorane som Stortinget vedtok skulle utredes videre. Hovedhensikten med det plan- og utredningsarbeid som er gjennomført er å få frem et tilstrekkelig grunnlag for å velge én trasékorridor for "Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen" som grunnlag for den videre planlegging.

Utgangspunktet for planarbeidet er ellers Stortingets vedtak av 18. juni 1992, jf. Innst. S. nr. 218 (1991-1992), der Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss-Oslo), med sikte på oppstart i planperioden 1994-1997. Det legges til grunn at prosjektet ikke skal fortrenge prioriterte investeringer på f.eks. Østfold- og Vestfoldbanen, eller i Intercitysammenheng. Prosjektet innarbeides og vurderes nærmere i Norsk Jernbaneplan for 1994-1997.

Med bakgrunn i dette vedtaket ga Samferdselsdepartementet NSB i oppdrag å utrede mulige trasékorridor for Ringeriksbanen med tilhørende konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven.

Om prosjektet

Ringeriksbanen er en ny jernbanetrasé mellom Sandvika og Hønefoss, som vil gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og forkorter Bergensbanen med 60 km. Kjøretiden mellom Hønefoss og Oslo vil for raskeste tog bli ca. 30 minutter, som er 50 minutter kortere enn tog via Drammen, og 30-50 minutter kortere tid enn bil og ekspressbuss over Sollihøgda.

Ringeriksbanen skal oppfylle mange mål på ulike nivåer; senke transportkostnadene og begrense miljøbelastningene i samferdselssektoren ved økt bruk av toget som kollektivtransportmiddel.

Målet med Ringeriksbanen er tredelt:

- å styrke Bergensbanens konkurransekraft gjennom å sikre Bergen og Voss et konkurransedyktig transportalternativ til fly og bil,
- å legge til rette for et raskt transportalternativ som bygger opp under reiseliv og næringsliv i Hallingdal,
- å kunne tilby et raskt og direkte jernbanetilbud i nærtrafikken Hønefoss-Oslo.

Planprosess

Arbeidet med å utrede trasékorridor for Ringeriksbanen er videreført for to korridorer, en over Kroksund og en via Åsa.

Planarbeidet er gjennomført på kommunedelplannivå med tilhørende konsekvensutredninger (KU) fase 2.

Med godkjente konsekvensutredninger som en del av beslutningsgrunnlaget, er det fattet arealplanvedtak for hver korridor; i Ringerike kommune 30. november 2000 og i Bærum kommune 20. januar 2001. Hole kommune fattet arealplanvedtak for korridoren via Åsa 15. januar 2001. For korridoren over Kroksund ble det ikke fattet arealplanvedtak, men kommunestyret ga

uttrykk for at dersom denne korridoren velges, foretrekkes Busundlinja.

Vedtatte traseer er:

- Sandvika-Bjørnum-Skaret-Vik-Busund-Hønefoss i korridoren over Kroksund. Lengde 41,2 km.
- Sandvika-Bjørnum-Skaret-Sundvollen-Åsa-Hønefoss i korridoren via Åsa. Lengde 46,6 km.

Forventede kostnader for de 2 korridorene er beregnet til ca. 3 500 mill. kroner for korridoren over Kroksund, og ca. 4 200 mill. kroner for korridoren via Åsa. Kostnadene er beregnet i 2000-kroner, inkludert 23 pst. merverdiavgift.

De ulike alternativer og tiltakets konsekvenser er nærmere omtalt i kap. 3 i proposisjonen.

Kroksundkorridoren er kortest, billigst og raskest. Dagens trafikkgrunnlag er godt og har potensial for forbedring, med en arealbruksutvikling i samsvar med prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging.

Denne korridoren har lengst dagsone, og dermed også flest arealbruks- og miljøkonflikter. Forbruket av dyrka mark er omtrent dobbelt så stort som for korridoren via Åsa. Banen vil på enkelte punkter bli godt synlig og kryssing av Kroksund i bru vil være en utfordring. Slettelandskapet på Ringerike er også viktig i kulturminnesammenheng.

Åsakorridoren har mer tunnel og unngår de største arealbruks- og miljøkonfliktene. Hole kommune kan betjenes ved Sundvollen, men trafikkgrunnlaget blir noe dårligere mellom Hønefoss og Oslo. Det samme gjelder potensialet for framtidig trafikkvekst knyttet til ny arealbruk.

De samfunnsøkonomiske beregningene, jf. kap. 5 i proposisjonen, har gitt som resultat at korridoren over Kroksund har en netto nytte på -226 mill. kroner, tilsvarende en nyttekostnadsbrøk på 1,0. Korridoren via Åsa har en netto nytte på -1,009 mill. kroner, tilsvarende en nyttekostnadsbrøk på 0,8.

Endringer i trafikk tall og investeringskostnadene vurderes å være de mest kritiske faktorene for nytte-/kostnadstallet.

I tillegg til prosjektets interne kvalitetssikring som i store trekk har gått på å kunne dokumentere alle de faktaopplysninger som legges inn i utredningene, samt dokumentasjon på de jernbanefaglige og trafiksikkerhetsmessige forhold, har det blitt utført ekstern kvalitetssikring på hhv. trafikkprognosene, kostnadsoverslagene og nyttekostnadsanalysene.

Jernbaneverkets konklusjon

Jernbaneverket vil etter en samlet vurdering, tross lokal motstand og klare interessekonflikter med verneinteresser, anbefale at Ringeriksbanen bygges over Kroksund. Ved anbefalingen legges det bl.a. vekt på at en slik bane vil ha vesentlig større transportmessig samfunnsnytte.

Dersom alternativet over Kroksund ikke kan aksepteres, er Åsa-alternativet Jernbaneverkets sekundære valg. Åsa-alternativet kan fullt ut betjene Bergens-

banen vest for Hønefoss, herunder tilfredsstillende målet om en vesentlig innkorting.

Samferdselsdepartementets konklusjon

Samferdselsdepartementet mener at det beslutningsgrunnlaget som nå foreligger, gir et tilstrekkelig grunnlag for å foreta et valg mellom de to utredede trasékorridorer for Bergensbanens forkortelse mellom Hønefoss og Oslo slik Stortinget har bedt om.

Samferdselsdepartementet er enig med Jernbaneverket i at korridoren over Kroksund trafikalt sett er den beste med hensyn til jernbanens tilgjengelighet for lokalreisende, og vil være den samfunnsøkonomisk beste løsningen basert på nytte-/kostnadsanalysene.

På grunn av de store negative konsekvensene for landskap, kulturminner, naturmiljø og landbruksinteresser som en realisering av Ringeriksbanen vil medføre, finner Samferdselsdepartementet etter en samlet vurdering ikke å kunne tilrå at korridoren over Kroksund legges til grunn for den videre planlegging. Samferdselsdepartementet vil derfor anbefale at den videre planlegging av Ringeriksbanen tar utgangspunkt i korridoren over Åsa, selv om denne har dårligere samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Ut fra det foreliggende utredningsmateriale mener imidlertid Samferdselsdepartementet det ikke vil være samfunnsmessig riktig å realisere prosjektet slik det nå foreligger. En rekke andre jernbaneprosjekter vil måtte prioriteres før det er aktuelt å bygge Ringeriksbanen. Det vises i denne sammenheng til de prioriteringer som er gjort i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011. Samferdselsdepartementet vil vurdere om det kan være andre aktuelle infrastrukturprosjekter langs Bergensbanen med større relativ nytte for jernbanetrafikken i forhold til investeringskostnader, økt kapasitet, redusert reisetid og som samtidig har mindre negative konsekvenser for nasjonale, regionale og lokale miljø-, landbruks- og kulturminneinteresser. En slik vurdering vil inngå i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Brit I. H. Andreassen, Sverre J. Hoddevik og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til St.prp. nr. 66 (2001-2002) om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen m.m.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er positive til at jernbaneinfra-

strukturen i Norge blir videreutviklet. I dag er det et stort etterslep i vedlikehold, samtidig som banestrekningene i all hovedsak ikke er forbedret på mange tiår. Dagens tog kjører på opptil 100 år gamle skinneganger. Dette gir et tilbud som ikke er tilfredsstillende, og jernbanen taper over tid i forhold til andre transportformer som bil og fly. Flertallet mener at Ringeriksbanen vil kunne gjøre tog til et reelt alternativ til både fly og bil på strekningen Oslo-Bergen. Flertallet mener at både økt persontransport og mer gods kan føres over til bane ved forbedrede framføringsmuligheter. I tillegg peker flertallet på fordelene av å tilby rask og direkte skinnegående lokaltrafikk mellom Oslo, Bærum og Hønefoss.

Flertallet viser til at Ringeriksbanen vil oppfylle mange mål, blant annet å senke transportkostnadene og begrense miljøbelastningene i samferdselssektoren ved økt bruk av toget som kollektivt transportmiddel. I tillegg vil en utbygging av Ringeriksbanen minske presset på vegutbygging.

For at Bergensbanen skal være et konkurransedyktig alternativ til fly og bil, må reisetiden reduseres. Med utbygging av Ringeriksbanen vil reisetiden forkortes med opptil 50 minutter og gjøre strekningen 60 km kortere. Trafikkvolumet mellom Oslo og Hønefoss er i dag omtrent 20 000 personreiser pr. døgn, hvorav 14 000 er lokaltrafikk. Jernbanens andel av lokaltrafikken er nær null. Flertallet mener at utbygging av Ringeriksbanen gir store muligheter for at jernbanen vil ta en betydelig andel pendlere over til bane, spesielt fordi dette vil redusere reisetiden betydelig. Timebussen bruker i rushtida opp til to timer.

Flertallet viser til at Hallingdal er en av landets viktigste reiselivsregioner. Undervegsreisende utgjør vel 70 pst. av de reisende på Bergensbanen. Flertallet mener at utbygging av Ringeriksbanen, og forkorting av reisetid Oslo-Bergen, vil kunne føre til at deler av flytrafikken flyttes over på bane.

Flertallet mener at Ringeriksbanen vil styrke Bergensbanen gjennom at området Bergen-Voss får et konkurransedyktig alternativ til fly og bil. Ringeriksbanen vil legge til rette for et transportalternativ som bygger opp under reiseliv spesielt og næringsliv generelt. Ringeriksbanen vil gi mulighet for bygging av nye stoppunkter i Skuidalen i Bærum.

Flertallet viser til at Regjeringen har utpekt Ringeriksregionen som en avlastningsregion for Oslo-regionen.

Flertallet er opptatt av at valg av trasé skal gi størst mulig samla miljøgevinst. Flertallet ser positivt på at Regjeringen har lagt vekt på dette i proposisjonen.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, slutter seg til forslaget i proposisjonen om at den videre planlegging av grunnlag for Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen – tar utgangspunkt i korridoren over Åsa og fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget samtykker i at den videre planlegging av Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen – tar utgangspunkt i korridoren over Åsa."

Dette flertallet viser til at Åsa-alternativet tilfredsstillende målet om vesentlig innkorting på Bergensbanen vest for Hønefoss og at Åsa-alternativet har ubetydelig lengre reisetid (2 min.) enn Kroksund-alternativet.

Dette flertallet merker seg at Samferdselsdepartementet ikke tilrår Kroksund på grunn av de store negative konsekvensene for landskap, kulturminner og naturmiljø og landbruksinteresser traseen vil medføre. Dette flertallet legger vekt på at Kroksund-alternativet vil føre til vesentlig større berøring av dyrka mark 1 216 da enn Åsa-alternativet (534 da) og vil også medføre direkte konflikter med flere kulturminner.

En viktig begrunnelse for ikke å velge Kroksund-alternativet er at Norges forpliktelser gjennom Ramsar-konvensjonen ikke kan oppfylles. Kroksund-alternativet medfører at Nordre Tyrifjorden våtmarksområde som er vernet gjennom Ramsar-konvensjonen vil bli berørt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet er enig i Samferdselsdepartementets vurdering av at beslutningsgrunnlaget som foreligger, gir et tilstrekkelig grunnlag for å foreta et valg mellom de to utredede trasékorridorer for Bergensbanens forkortelse mellom Hønefoss og Oslo.

Disse medlemmer registrerer Jernbaneverkets anbefaling av korridoren over Kroksund. Denne korridoren er trafikalt sett den beste med hensyn til jernbanens tilgjengelighet for lokalreisende og vil være den samfunnsøkonomisk beste løsningen.

Disse medlemmer har merket seg de store negative konsekvensene for landskap, kulturminner, naturmiljø og landbruksinteresser som en realisering av korridoren over Kroksund vil medføre.

Disse medlemmer støtter derfor Samferdselsdepartementets vurdering om å legge korridoren over Åsa til grunn for den videre planlegging. Denne korridoren har dårligere samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men vil likevel ha et trafikkgrunnlag på ca. 80 pst. av Kroksund-alternativet.

Disse medlemmer har merket seg at det foreliggende utredningsmateriale viser at det ikke vil være samfunnsmessig riktig å realisere prosjektet slik det nå foreligger. En rekke andre jernbaneprosjekter vil måtte prioriteres før det er aktuelt å bygge Ringeriksbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Stortinget ved en rekke anledninger har behandlet denne saken. Senest ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011 der et mindretall i samferdselskomiteen gikk inn for å avsette 100 mill. kroner til ferdigprosjektering mot slutten av perioden. Disse medlemmer viser i den forbindelse til brev fra Sam-

ferdselsdepartementet v/statsråden til Stortinget, dagsett 4. juli 2002, og som er vedlagt innstillingen.

Disse medlemmer vil vise til at bygging av Ringeriksbanen med stoppunkter vil avlaste E16 og E18 og utsette behovet for utbygging av veg i dette området. Disse medlemmer ser positivt på at lokale og regionale myndigheter ønsker å prioritere utbygging av jernbane framfor vegutbygging på denne strekningen. Et realistisk alternativ til bane er en 4-felts motorveg til en langt høyere kostnad, og med langt større miljøulempe både for folk, kulturlandskap og dyrka mark. Disse medlemmer viser til at planene for ny 4-felts motorveg vil gå langs Norderhovalternativet.

Disse medlemmer vil vise til at det i dag er stagnasjon i regionen, blant annet fordi Forsvaret er i ferd med å legge ned store deler av sin militære aktivitet. Utbygging av Ringeriksbanen vil gi gode muligheter for å snu den negative utviklingen og for å sette fart i boligbygging og utvikling av næringslivet i dette området.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er kjent med mulige konflikter i forhold til verna områder og ved at fugler kan kollidere med nye bruer og kjøreledninger. Disse medlemmer ber Regjeringen arbeide videre for å finne best mulige løsninger på disse problemene. Disse medlemmer er også kjent med at Randsfjordbanen går gjennom tilsvarende område uten at dette har påvirket negative konsekvenser. Disse medlemmer vil også peke på at det i Busund-alternativet er tatt betydelige hensyn til miljøet ved valg av trasé, forslag til skjermingstiltak mv. I tillegg vil disse medlemmer legge vekt på at Busundtraseen går gjennom et område som klart vil gi et større passasjergrunnlag enn Åsa-alternativet, og at også dette har betydning for det totale miljøregnskapet.

Disse medlemmer mener at utbygging av Ringeriksbanen bør skje på en måte som har best mulig nytte/kostverdi. Ny jernbanetrasé bør bygges for nye hundre år.

Disse medlemmer ser Åsa-alternativet som en barriere for rekreasjon langs den populære Steinsfjorden. I tillegg vil disse medlemmer peke på faren for sigevann, noe som vil gi Steinsfjorden og brønner tilsig av svovelholdig vann.

Disse medlemmer vil peke på de trafikale problemene Hønefoss har i dag, noe som vanskelig lar seg løse om en ny bane skal føres gjennom bebyggelsen. Disse medlemmer mener at Åsa-alternativet vil medføre at store deler av Hønefoss vil bli utsatt for betydelig mer støy og barrierevirkninger. Disse medlemmer mener at komiteens flertall ikke tar hensyn til befolkningen i Hønefoss når flertallet velger Åsa-alternativet. Ved utbygging av Busund-alternativet vil det være enkelt å la all godstransport på Bergensbanen gå utenom bebyggelsen i Hønefoss.

Disse medlemmer peker videre på at utbyggingspresset i Oslo er stort og presset på markagrensa tiltar. Derfor mener disse medlemmer at det er nødvendig å se utbyggingen av Ringeriksbanen i sammenheng med arealsituasjonen i Oslo-regionen. Disse medlemmer viser til at Regjeringen har utpekt Ringeriksregionen til å avlaste Oslo. Disse

medlemmer viser til at Kroksund-alternativet vil gjøre det mulig å lage ringbaner på nordvestsiden av Oslo. Både ringbane Oslo-Drammen-Hønefoss og Oslo-Hønefoss og påkopling til Gjøvikbanen. Denne muligheten ivaretar ikke Åsa-alternativet.

Disse medlemmer er av den oppfatning at Åsa-alternativet betyr et nei til Ringeriksbanen i uoverskuelig framtid.

Disse medlemmer viser til at Steinsfjorden i dag er sterkt forurenset av blågrønne alger og i ferd med å gro igjen. Disse medlemmer mener det er nødvendig å sørge for økt vannutskifting fra Steinsfjorden. Disse medlemmer viser til at det planlegges ny vegføring i Kroksund. Disse medlemmer mener det kan være betydelige gevinster - både i tid og penger - ved å samordne en vegløsning og en jernbaneløsning over Kroksund.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget samtykker i at den videre planlegging av Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen – tar utgangspunkt i korridoren over Busund (Kroksund)."

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til bevilgninger mot slutten av planperioden 2002-2011, som forutsatt av Arbeiderpartiet i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) om Nasjonal transportplan 2002-2011."

"Stortinget ber Regjeringen om å vurdere en kombinert bil/jernbanebru over Kroksund for å bedre miljøet i Steinsfjorden."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet konstaterer at den samlede persontransporten mellom Oslo og Bergen via Hønefoss er svært liten. Samlet er persontrafikken langs traseer som Oslo-Trondheim, Oslo-Kristiansand-Stavanger og Oslo-Svinnesund/Kornsjø av større betydning, fordi det er en rekke små og mellomstore byer langs traseen. Dette er ikke tilfellet mellom Bergen/Voss og Oslo/Hønefoss. Bane som transportmiddel langs hele strekningen Oslo-Bergen vil under gunstige omstendigheter kunne økes med noen få hundre trafikanter pr. dag, og derfor aldri bli tilstrekkelig til å forsvare investeringer i jernbane dimensjonert for høy hastighet.

Persontrafikken mellom Bergen og Oslo er bare ca. 5 000 personer pr. døgn, hvorav nesten 4 000 reiser foregår med fly mellom Gardermoen og Flesland. Jernbane som transportmiddel for reisende som skal hele strekningen mellom Oslo og Bergen er ca. 500 reiser pr. dag. Et optimistisk anslag er en dobling av dette til ca. 1 000 reiser dersom jernbanestrekningen moderniseres vesentlig eller ny bane bygges i ny trasé.

Trafikken på strekningen mellom Hønefoss og Oslo er noe større, ca. 20 000 personreiser til sammen for bane, buss og bil. Av dette er det kun ca. 1 500 som reiser med tog. Av den samlede trafikken på 20 000 personer er det vel 5 000 personer som skal hele veien fra Oslo til Hønefoss eller omvendt. Dette er meget beskjedent sammenlignet med andre transportstrekninger. Det er et altfor lite trafikkgrunnlag til å forsvare investeringer i moderne baneanlegg, fordi markeds-

mulighetene uansett er meget små. I proposisjonen har departementet selv anslått økningen til å være bare ca. 1 200 reiser daglig.

Disse medlemmer viser til at det uansett må være en kapasitetssterk vei mellom Oslo og Hønefoss, og vil derfor prioritere E16 på strekningen fremfor investeringer i jernbane.

Investeringene er anslått til 3,5 mrd. kroner for traseen over Kroksund, og 4,2 mrd. kroner for traseen over Åsa. Slike beregninger er erfaringsmessig svært unøyaktige. Disse medlemmer frykter derfor at sluttsummen kan bli 6-8 mrd. kroner. Kapitalutgiftene vil (basert på 7 pst. rente) løpe opp i ca. 500 000 000 kroner årlig, eller ca. 700 kroner pr. passasjer basert på dagens trafikk (ca. 2 000 passasjerer pr. dag). Når driftsutgiftene og kostnadene for rullende materiell kommer i tillegg, sier det seg selv at kostnaden pr. passasjer uten videre kan komme opp i beløp på langt over 1 000 kr pr. reise.

Disse medlemmer er enig med Regjeringen i at Ringeriksbanen ikke bør bygges. Disse medlemmer mener derfor at det ikke er tilrådelig å ta stilling til de to foreliggende traséalternativene. Disse medlemmer er bekymret for at et valg av trasé vil skape forventninger blant dem som ønsker en ny bane bygget, og at trasévalg for en bane som ikke skal bygges er unødvendig.

Disse medlemmer foreslår derfor at arbeidet med ny jernbanelinje mellom Sandvika og Hønefoss avsluttes, og fremmer følgende forslag:

"Arbeidet med ny jernbanelinje mellom Sandvika og Hønefoss avsluttes."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Ramsarkonvensjonens sekretariat i brev til Direktoratet for naturforvaltning understreker at

"the Kroksund corridor is likely to impact severely on several parts of the Ramsar site in the Kroksund sound and the Busund river meander landscape".

Disse medlemmer mener det er sannsynlig at inngrepene i forbindelse med Kroksund-alternativet vil føre til endringer av våtmarksystemet som tilsier at de vil bli inkludert på "svartelisten" til Ramsarkonvensjonen (Montreux-listen). Den foreslåtte broen over Kroksund krysser det viktigste trekkområdet og vil medføre betydelig tap av fugl på grunn av økt kollisjonsfare. Disse medlemmer viser blant annet til erfaringene fra høyspentledningene som tidligere gikk i samme korridor. Disse ble gravd ned nettopp for å redusere fugletap, og har hatt en dokumentert og viktig effekt.

Disse medlemmer ønsker en raskest mulig realisering av Ringeriksbanen, og vil derfor at arbeidet med planlegging og forprosjektering av Ringeriksba-

nen skal forseres. Disse medlemmer vil også at alternative finansieringsformer som OPS skal utredes for Ringeriksbanen.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen forsere planleggingen og forprosjektering av Ringeriksbanen og komme tilbake til Stortinget med forslag om dette på egnet måte, og senest i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015."

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i at den videre planlegging av Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen – tar utgangspunkt i korridoren over Busund (Kroksund).

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til bevilgninger mot slutten av planperioden 2002-2011, som forutsatt av Arbeiderpartiet i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) om Nasjonal transportplan 2002-2011.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen om å vurdere en kombinert bil/jernbanebru over Kroksund for å bedre miljøet i Steinsfjorden.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 4

Arbeidet med ny jernbanelinje mellom Sandvika og Hønefoss avsluttes.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen forsere planleggingen og forprosjektering av Ringeriksbanen og komme tilbake til Stortinget med forslag om dette på egnet måte, og senest i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i at den videre planlegging av Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen – tar utgangspunkt i korridoren over Åsa.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 4. desember 2002

Petter Løvik
leder

Sigrun Eng
ordfører

Geir-Ketil Hansen
sekretær

Vedlegg**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortinget, dagsett 4. juli 2002****St.prp. nr. 66 (2001-2002) om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen m.m.**

Proposisjonen som ble fremmet av regjeringen 31. mai 2002 ligger nå til behandling i Stortinget. Samferdselsdepartementet vil med dette brevet opplyse om at det i proposisjonens kap. 2.3, siste avsnitt side 2, er uttalt følgende:

"Ved behandlingen av Innst. S. nr. 119 (2000-2001) om Nasjonal transportplan 2002-2011 15. februar 2001 vedtok Stortinget å sette av 100 mill. kroner til Ringeriksbanen mot slutten av tiårsperioden."

Ved Stortingsbehandlingen av Innst. S. nr. 119 (2000-2001) gikk ulike mindretall inn for påplussinger på jernbanens investeringsrammer. På bakgrunn av

Stortingets behandling ble det i departementets retningslinjer for transportetatens arbeid med sektorvise handlingsprogram for perioden 2002-2011, lagt til grunn en økning i de økonomiske rammene for statlige midler til transportsektoren på totalt 9 mrd. kr, i forhold til St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. I forbindelse med denne rammefastsettelsen ble det tatt høyde for prosjektering av Ringeriksbanen mot slutten av tiårsperioden. Det er således Samferdselsdepartementet som har foretatt ovennevnte tolkning, basert på ulike mindretallsforslag i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) og Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002-2011. Opplysningen som nevnt over er derfor ikke korrekt da det ikke foreligger noe slikt vedtak.