

Nr. 27



**Norsk Jernbaneplan 1998 - 2007**  
**Oppsummering av innkomne høringsuttalelser**  
**NSBs kommentarer**

Jernbaneverket  
Kontor for  
Kontor for

Eks. 1

q 351.812.5:656.2(481) NSB NSB

## Introduksjon

Forslag til Norsk Jernbaneplan ble sendt ut på høring i perioden 01.05 - 01.07.1996.

Høringsuttalelsene er samlet i sin helhet i eget hefte.

Hovedpunkter fra den eksterne høringen er oppsummert i NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan.

Nedenfor gis en oversikt over de innkomne høringsuttalelser. Det er laget et kort sammendrag og NSBs konklusjon etter høringen. Derpå følger oppsummering av hver enkelt høringsuttalelse, med NSBs kommentar.

## Oversikt over innkomne høringsuttalelser

Brev fra	Datert
<b>1 FYLKESKOMMUNER</b>	
1.1 Østfold Fylkeskommune	18.06.96
1.2 Akershus Fylkeskommune	25.06.96
1.3 Hedmark Fylkeskommune	26.06.96
1.4 Oppland Fylkeskommune	21.06.96
1.5 Buskerud fylkeskommune	02.07.96
1.6 Vestfold Fylkeskommune	28.06.96
1.7 Telemark Fylkeskommune	26.06.96
1.8 Aust-Agder Fylkeskommune	24.06.96
1.9 Vest-Agder Fylkeskommune	01.07.96
1.10 Rogaland Fylkeskommune	24.06.96
1.11 Hordaland fylkeskommune	26.06.96
1.12 Sogn og Fjordane fylkeskommune	24.06.96
1.13 Møre og Romsdal Fylkeskommune	01.07.96
1.14 Sør-Trøndelag fylkeskommune	21.06.96
1.15 Nord-Trøndelag fylkeskommune	01.07.96
1.16 Nordland fylkeskommune	09.07.96
1.17 Troms fylkeskommune	26.06.96
1.18 Finnmark fylkeskommune	26.06.96
<b>2 KOMMUNER OG KOMMUNESAMMENSLUTNINGER</b>	
2.1 Moss Kommune	02.07 og 02.09.96
2.2 Rygge kommune	16.07.96
2.3 Oppegård Kommune	26.06.96
2.4 Vestregionen (v/Asker Kommune)	26.06.96
2.5 Nittedal Kommune	24.06.96
2.6 Nes Kommune	07.06.96
2.7 Oslo kommune	09.09.96
2.8 Sør-Odal Kommune	06.06.96
2.9 Gjøvik Kommune	06.06.96
2.10 Regionkontoret i Nord-Gudbrandsdal - Lesja, Dovre, Sel, Vågå, Lom og Sjøk kommuner	04.07.96
2.11 Lesja kommune	24.06.96
2.12 Sør-Fron Kommune	17.06.96
2.13 Ringebu kommune	19.06.96
2.14 Øyer kommune	18.06.96
2.15 Gran Kommune	05.07.96

2.16 Nordre Land Kommune	24.06.96
2.17 Nord Aurdal Kommune	31.05.96
2.18 Ringerike kommune	28.06.96
2.19 Regionalrådet For Hallingdal	01.07.96
2.20 Ål kommune	27.06.96
2.21 Borre kommune	04.06.96
2.22 Tønsberg kommune	19.06.96
2.23 Porsgrunn kommune	21.05.96
2.24 Skien kommune	24.05.96
2.25 Sandnes kommune	24.06.96
2.26 Stavanger kommune	02.07.96
2.27 Lund kommune	21.03.96
2.28 Time kommune	26.03.96
2.29 Trondheim kommune	02.07.96
2.30 Regionrådet Midtre Gauldal, Oppdal og Rennebu	18.06.96
2.31 Holtålen kommune	28.06.96
2.32 Malvik kommune	12.06.96
2.33 Stjørdal kommune	24.06.96
2.34 Inderøy kommune	28.06.96
2.35 Grong kommune	03.07.96
2.36 Bodø kommune	07.06.96
2.37 Narvik kommune	14.06.96
3 STATLIGE ORGANER	
3.1 Fylkesmannen i Østfold	17.07.96
3.2 Fylkesmannen i Oslo og Akershus	24.7.96
3.3 Fylkesmannen i Hedmark	28.06.96
3.4 Fylkesmannen i Oppland	15.05.96
3.5 Fylkesmannen i Buskerud	27.06.96
3.6 Fylkesmannen i Vestfold	20.06.96
3.7 Fylkesmannen i Telemark	01.07.96
3.8 Fylkesmannen i Vest-Agder	18.06.96
3.9 Fylkesmannen i Rogaland	01.07.96
3.10 Fylkesmannen i Hordaland	27.06.96
3.11 Fylkesmannen i Møre og Romsdal	18.07.96
3.12 Fylkesmannen i Sør-Trøndelag	05.06.96
3.13 Fylkesmannen i Nord-Trøndelag	13.06.96
3.14 Statens vegvesen Østfold	22.07.96
3.15 Statens vegvesen Akershus	03.07.96
3.16 Statens vegvesen Oslo	03.07.96
3.17 Statens vegvesen Hedmark	04.07.96
3.18 Statens vegvesen Oppland	24.06.96
3.19 Statens vegvesen Buskerud	31.05.96
3.20 Statens Vegvesen Vestfold	26.06.96
3.21 Statens Vegvesen Telemark	12.07.96
3.22 Statens Vegvesen Aust-Agder	24.06.96
3.23 Statens Vegvesen Vest-Agder	20.06.96
3.24 Statens Vegvesen Rogaland	28.06.96
3.25 Statens vegvesen vegkontoret Sør-Trøndelag	03.07.96
3.26 Statens vegvesen vegkontoret Nord-Trøndelag	28.06.96
3.27 Statens vegvesen vegkontoret Troms	24.05.96
3.28 Fylkeslandbruksstyret i Hedmark	10.07.96
3.29 Direktoratet for naturforvaltning	03.07.96
3.30 Statens helsetilsyn	28.06.96
3.31 Luftfartsverket	01.07.96
3.32 Kystverket, Kystdirektoratet	21.06.96
3.33 Statens Nærings- og Distriktsutviklingsfond	29.07.96

4	INTERESSEORGANISASJONER, BEDRIFTER OG ØVRIGE	
4.1	AS Oslo Sporveier	26.06.96
4.2	Østlandssamarbeidet	05.06.96
4.3	NHO Østfold	25.06.96
4.4	Transportbrukernes Fellesorganisasjon	27.05.96
4.5	Transportbrukernes Fellesorganisasjon Østfold	02.07.96
4.6	Arbetsgruppen for forbedrede kommunikasjoner Oslo-Göteborg	20.06.96
4.7	Landsorganisasjonen i Norge	27.06.96
4.8	Landsorganisasjonens distriktskontor i Nord-Trøndelag	20.05.96
4.9	Norges Naturvernforbund	24.06.96
4.10	Natur og Ungdom	01.07.96
4.11	Landsutvalget for jernbane	24.06.96
4.12	Jernbaneforumene i Norge	06.06.96
4.13	Jernbaneforum Sør	23.07.96
4.14	Sørnorske høgfartsbanar	30.06.96
4.15	Jernbaneforum Nordland Sør	Møte 21.06.96
4.16	Forum Nye Bergensbanen	26.06.96
4.17	Miljøet i bygda vår - Interessegruppe i Hole	28.06.96

## OPPSUMMERING AV HØRINGEN - SAMMENDRAG

Retningslinjene fra Samferdselsdepartementet forutsatte at Baneregionenes planforslag, samt NSBs planer om rutetilbud knyttet til offentlig kjøp av transporttjenester, skulle høres i fylkene før NSBs forslag til NJP 1998 - 2007 ble oversendt Samferdselsdepartementet 01.10.1996. Høringen omfattet også landets fylkesmenn, vegkontorer, relevante direktorater, de større bykommunene og flere interesseorganisasjoner. Høringsperioden var fra 1.mai til 1.juli 1996. I høringsperioden ble det avholdt regionsvise informasjonsmøter.

Det er videre foretatt en regional (i baneregionene og hos jernbanesjefene) oppsummering og kommentering av høringsuttalelsene. Disse er oversendt Samferdselsdepartementet tidligere. I perioden fram til 1.10.1996 har det foregått en behandling av planmaterialet og høringsuttalelsene sentralt i NSB.

Totalt har det kommet inn 106 eksterne høringsuttalels fordelt på :

- 18 fylkeskommuner
- 13 fylkesmenn
- 14 vegkontorer
- 6 direktorater og andre statlige organ
- 37 kommuner
- 18 interesseorganisasjoner og andre

I det etterfølgende er hovedtrekkene i uttalelsene oppsummert og vurdert.

Det generelle inntrykket er at høringsinstansenes forventninger langt på veg blir tilfredsstillt, og at det er enighet om profilen i NSBs overordnede strategi. De kritiske merknadene som framkommer går i hovedsak på for lite samordning innen samferdsel samt at høringsdokumentet burde inneholdt en bredere drøfting av mål, måloppnåelser og effekter. I tillegg etterlyses en grundigere drøfting av miljøproblematikken.

Kort oppsummert kan hovedpunktene sammenfattes slik:

- Det er oppslutning om overordnet strategi for utvikling av kjørevegen slik den framgikk av høringsdokumentene
- Det er for hver banestrekning tverrpolitisk enighet om tiltak og prioriteringsrekkefølge for tiltakene
- Nesten samtlige uttrykker at øy ramme (inv. nivå 2 mrd kr/år) er minimumsnivå for investeringer i kjørevegen
- Den enkelte høringsinstans prioriterer tiltak innen sitt eget geografiske område
- NSB har fremlagt god dokumentasjon av forutsetninger, strategier og behov
- Noe bedre samordning med NVVP og NLP savnes
- Noe bedre synliggjøring av effekter og nytte savnes

Flere av høringsuttalelsene er grundige og faglig reflekterte og dekker et bredt spekter av problemstillinger som flere har vært opptatt av. I den senere sentrale behandlingen er disse høringsuttalelsene viet spesiell oppmerksomhet.

Totalt sett vurderes de eksterne høringsuttalelsene å være i god overensstemmelse med den overordnede strategien og de prioriteringer som nå legges til grunn for NSBs forslag til NJP 1998 - 2007. NSB har ved den sentrale behandlingen etter høringsperioden lagt vekt på ytterligere å dokumentere konsekvenser og effekter av de prioriteringer som er foreslått.

I eget dokument er uttalelsene fra hver enkelt høringsinstans oppsummert og kommentert av NSB. Alle høringsuttalelsen er også samlet og oversendes sammen med grunnlagsdokumentene.

I NSBs kommentarer er det noe ulik grad av detaljkommentarer og det er ikke vurdert som nødvendig å gjenta kommentarer som er utdypet et annet sted i oppsummeringen. NSB har forsøkt å gi henvisninger til andre uttalelser som er gitt, men dette er ikke 100 % gjennomført.

I de uttalelsene som NSB har kommentert med "til etterretning" er høringsinstansens merknader tatt til følge og kan finnes i grunnlagsdokumentet. En rekke kommentarer betarktes som udokumenterte ønsker og gir ikke grunnlag for forpliktende oppfølging fra NSBs side. Høringsuttalelsene vurderes like viktige for NSBs (og regionenes) videre planarbeid, som for selve NJP-dokumentet. Alle uttalelsene vil bli benyttet av regionene og de mer detaljerte kommentarene vil bli drøftet videre direkte med kommuner, fylker og de øvrige myndigheter og interesseorganisasjoner.

Ønsket om bedre samordning mellom de ulike samferdselinvesteringene, kan bare delvis følges opp av NSB. Prioritering av tiltak og ressurser samferdselsetatene i mellom er et politisk valg og styres ikke av etatenene. Samordning på prosjekt- og utredningsnivå er etatenes ansvar og ivaretas godt. Det har vært kontakt mellom NSB og Luftfartsverket og Vegdirektoratet i sluttframstillingen av grunnlagsdokumentet.

NSBs erfaring med høringen av NJP-dokumentet er positiv og bør også gjennomføres ved neste rullering.

**Høringen har ikke gjort det nødvendig å foreta en endring av den overordnede strategien eller de prioriteringer som er lagt til grunn for handlingsplanen for utvikling av infrastrukturen.**

# 1 FYLKESKOMMUNER

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>1.1</b>	<b>Østfold Fylkeskommune</b>	18.06.96
Oppsummering	Fylkestinget i Østfold behandlet forslaget til NJP 5.6.96.	
	<u>Generelle kommentarer</u>	
	<p>Østlandsregionen med et høyt innbyggertall innenfor et relativt begrenset geografisk område har et godt markedsgrunnlag for drift av jernbane, og markedet gir et stort potensiale for økt trafikk. Østfold utgjør en betydelig del av dette markedet som betjenes av Østfoldbanens østre og vestre linje. For å bedre tilbudet på disse banestrekningene må jernbanepanens forslag til høy ramme som et minimum velges slik at de prosjektene som er listet opp i planen kan gjennomføres.</p> <p>Fylkestinget mener generelt at Stortinget bør sikre et høyere investeringstempo enn hva som er mulig med høy ramme. Miljøhensyn, satsingen på jernbane i Europa forøvrig, god statsøkonomi og varigheten av investeringene tilsier at det vil være riktig å ta et større løft for jernbanen nå.</p> <p>Fylkestinget finner det ikke tilfredsstillende at NSB foreslår å bruke ytterligere 2-3 tiår på å bygge ferdig dobbeltsporet til Halden.</p> <p>Fylkestinget mener at NSB innenfor rammene bør legge til grunn en utbygging av dobbeltspor som gir størst nytte for trafikantene gjennom reduksjon i kjøretid og hyppigere avganger. Dette innebærer i hovedsak en utbygging utenfor byene.</p> <p>Fylkestinget påpeker at trasévalg gjennom byene må avklares tidlig, av hensyn til den fremtidige arealplanleggingen i byene.</p> <p>Kapasiteten på Østfoldbanen er i stor grad påvirket av kapasiteten på strekningen Oslo-Ski. Det er derfor viktig for tilbudet i Østfold at også disse prosjektene gjennomføres innenfor planperioden.</p> <p>Fylkestinget presiserer at oppjustering av kjøreledningen på østre linje må gjennomføres for å øke tillatt hastighet her.</p>	
	<u>Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.</u>	
	<p>Fylkestinget mener at NSB, med bakgrunn i de muligheter økt kapasitet på banenettet vil gi for fremtidig drift, må øke tilbudet på Østfoldbanens vestre og østre linje. Dette må gjøres ved bruk av nytt togmateriell med større kapasitet i rushperiodene og gjennom hyppigere avganger. Det må vurderes opprettelse av ringruter.</p>	
Kommentar	<p>Fylkeskommunens prioritering av dobbeltsporparceller er i hovedtrekk sammenfallende med NSBs.</p> <p>NSB arbeider med hovedplaner og deltar aktivt i kommunenes planarbeide, med bl.a. den målsetting å avklare trasévalg gjennom Østfoldbyene Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden.</p> <p>Kjøreledningen på Østre linje er fra 50-tallet, og er i vedlikholdsplanen anbefalt forbedret.</p>	



## Oppsummering

Vedtak i samferdselsstyret.

Generelle kommentarer

Akershus Fylkeskommune viser til godkjent fylkesplan hvor målsettingen er å øke kollektivtransportens andel av persontrafikken i Akershus. På denne bakgrunn bør NSBs forslag til høy investeringsramme i NJP 1998-2007 legges til grunn.

Akershus Fylkeskommune påpeker at eventuell finansiering av jernbaneinvesteringer ved bruk av bompenger må komme i tillegg til høy ramme og ikke i stedet for.

Man mener at snarlig utbygging av nye dobbeltspor til Asker og Ski er sterkt påkrevet og lønnsomt, både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Disse prosjektene må komme før Ringeriksbanen.

Samferdselsstyret viser til det pågående planarbeidet med transportsystemet i Vest- og Sørkorridoren som synliggjør behovet for en rask utbygging av kapasiteten mellom Asker og Oslo S og mellom Ski og Oslo S. Disse banestrekningene er i dag sterkt overbelastet og det er viktig at NSB tilføres tilstrekkelige ressurser for å få disse banestrekningene snarlig realisert.

Man prioriterer Asker-Skøyen foran Oslo-Ski.

Man ber om at en eventuell godsbane rundt Oslo (Alnabru-Drammenbanen) også legges tilrette for persontrafikk.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

Man savner en plan for investeringer i vognmateriell i tidsperioden 1998-2007.

Samferdselsstyret ber NSB i tilknytning til Gardermobanen klargjøre sin politikk overfor Akershus fylkeskommune/SL og passasjerene når det gjelder bl.a. bruk av trafikkeringsavgift for lokal-, regional- og intercitytog. Samferdselsstyret mener NSBs framtidige prispolitikk for bruk av Gardermobane-tracéen bør bygge på tidligere politiske signaler og Stortingets beslutning i 1992 samt de statlige og regionale mål for planlegging i forbindelse med hovedflyplass på Gardermoen. Samferdselsstyret vil peke på viktigheten av å samordne Gardermobanen med den øvrige jernbanetrafikk i området.

Man ber Samferdselsdepartementet vurdere å overlate til fylkeskommunen på statens vegne å foreta oppkjøp av statens persontrafikk-tjenester, og om andre aktører enn NSB kan overta ansvaret for trafikken på NSBs nærtrafikknett.

Samferdselsstyret vil advare mot at flere og flere stasjoner gjøres ubetjente. Det svekker service og trygghet for de reisende og skader kvaliteten i det kollektive reisetilbudet vesentlig.

## Kommentar

### Generelle kommentarer

NSB støtter en forsert kollektivutbygging i Oslo-området og viser til behandlingen av dette i NJP.

I NJP prioriteres Skøyen-Asker før Oslo-Ski, men det legges opp til en delvis overlappende, trinnvis utbygging. Begrunnelsen for valg av første utbyggingsetapper er referert i forslaget. NSB er i disse dager i ferd med å avslutte hovedplan og konsekvensutredning for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. Banestrekningen er viktig for kapasiteten på jernbanenettet i hele sør-Norge. Vi støtter Akerhus fylkeskommune i sin uttalelse.

Utredning av Nordtangent (jernbaneforbindelse primært tenkt for godstog mellom Alnabru og Drammenbanen) vil bli gjennomført i 1996/97 på oversiktsnivå. Også mulig persontrafikkpotensiale vil her bli vurdert.

### Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester

Ekstra kjørevegsavgift for å kjøre på Gardermobanen og oppkjøp av persontrafikk-tjenester via fylkeskommunen er politiske spørsmål. En av de økonomiske forutsetningene for Gardermobanen var at øvrige tog skulle betale trafikkeringsavgift for å benytte Gardermobanen

NSB må ha ansvaret for NSBs kjøreveg, men andre aktører kan bruke den (mot betaling) som f eks Oslo Sporveier AS. Dette er en del av EØS-avtalen og konkurranse om å trafikkere jernbanesporene.

## Oppsummering

Fylkestinget i Hedmark behandlet forslaget til NJP 19.6.96.

Generelle kommentarer

Hedmark fylkesting vil peke på at Norsk Jernbaneplan må sees i sammenheng med annen samferdselsplanlegging i fylket, hvor et overordnet perspektiv hjemlet i fylkesplanen legges til grunn. I denne planleggingen må man også ta distrikts- og næringspolitiske hensyn. Hedemarks fylkesting vil understreke at jernbanens miljøgevinst og samfunnsøkonomiske konsekvenser legges til grunn i arbeidet med Norsk jernbaneplan.

Med den betydning jernbanen har både for Hedmark fylke og transport mellom landsdeler og til utlandet, mener fylkestinget det er avgjørende at høy investeringsramme legges til grunn. En tilfredsstillende infrastruktur er en forutsetning for at jernbanens transportandel kan økes og derigjennom bidra til en mer bærekraftig transportavvikling.

Fylkestinget mener det er viktig at det etableres felles knutepunktterminaler på egnede steder hvor det er korrespondanse mellom tog, buss og drosje. Fylkeskommunen er innstilt på å samarbeide med NSB, kommunene, aktuelle transportører m.fl. for å finne frem til samarbeidsløsninger som tjener de reisende best mulig.

Fylkestinget beklager at NSB ikke har fastlagt hvilken fremtidig strategi som skal legges til grunn for Kongsvingerbanen og ber om at det nå legges en omforenet strategi for framtidig utvikling. Fylkestinget minner om tidligere forslag fra NSB om Kongsvingerbanen / Värmlandsbanen skulle utbedres slik at høyhastighetstog kunne bli satt inn på hele banestrekningen. Det påpekes at infrastrukturen på svensk side er bedret de senere år slik at høyhastighetstoget X-2000 fra juni 1996 trafikkerer strekningen mellom Stockholm og Arvika. Manglende utbedring av infrastrukturen på Kongsvingerbanen hindrer at høyhastighetstoget kan trafikere hele strekningen til Lillestrøm/Oslo med samme høye hastighet og komfort.

Fylkestinget støtter NSBs planer om å innføre krengetog på Dovrebanen og ber om at innsatsen med å korte ned reisetiden på banestrekningen må videreføres.

Fylkeskommunen henviser forøvrig til det prosjektarbeidet som NSB, Hedmark og Sør-Trøndelag fylkeskommuner og berørte kommuner gjennomfører for å få vurdert det fremtidige trafikkopplegget på Rørosbanen både når det gjelder person- og godstransport. Fylkestinget vil be om at dette videreføres som en permanent ordning for alle banestrekninger i fylket.

NSB ser et behov for å foreta en gjennomgang av alle stasjonene i regionen. Dette for å få oversikt over dagens situasjon og for deretter å lage et planprogram som bl.a tar sikte på bedre tilgjengelighet til stasjonene, som kan gi bedre og flere knutepunktterminaler og gjøre stasjonene og nærliggende arealer mer attraktive.

NSB har hittil ikke kunnet prioritere en forsert utbygging av Kongsvingerbanen men har sammen med SJ startet opp et felles prosjektarbeid med tanke på å etablere et felles "trafikkselskap". Dette selskap er ment å være en pådriver med tanke på å få gjennomført tiltak (nedlegging av planoverganger, bygging av krysningsspor og skifting/utbedring av kontaktledningsanlegget) som kan bringe kjøretiden Oslo-Stockholm ned mot 4 timer. Mulig forskuttering av kjørevegsinvesteringer i form av lån vurderes. Disse tiltak er nærmere beskrevet i sammendragkapitlet i kjørevegdelen.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

Fylkestinget støtter i prinsippet NSBs forslag om offentlig kjøp av transporttjenester, både ut fra distriktpolitiske og samfunnsøkonomiske vurderinger. Dette bør i hovedsak være et statlig ansvar. Men fylkestinget i Hedmark mener at fylkene må spille en sterkere rolle når kriterier og omfang for offentlig kjøp skal utformes. Dette ut fra målsettingen om en helhetlig transportplan for fylket.

Fylkestinget viser for øvrig til utredningen "Kungspilen" om regional togtrafikk mellom Kristinehamn - Karlstad og Oslo over Kongsvinger og ber om at den blir vurdert i forbindelse med fastleggingen av strategien for grensebanen. Det er etter fylkestingets meninger viktig at det nye framtidsrettede togopplegget iverksette når hovedflyplassen på Gardermoen åpner.

Fylkestinget forutsetter at Kongsvingerbanen er lagt til produktporteføljen "Primært offentlig kjøp".

Videre ber fylkestinget om at regional togtrafikk mellom Kristinehamn/Karlstad og Lillestrøm legges til "Sekundære kommersielle produkter".

**Kommentar**

NSB ser et behov for å foreta en gjennomgang av alle stasjoner i regionen. Dette for å få en oversikt over dagens situasjon og for deretter og lage et planprogram som bl.a. tar sikte på bedre tilgjengelighet til stasjonene, som kan gi bedre og flere kuntepunktterminaler og gjøre stasjonene og de nærliggende arealer mer attraktive.

Hva avgår Kongsvinger banen vises til sammendragkapitlet i kjørtevegsdelen.

## Oppsummering

Fylkestinget i Oppland behandlet forslaget til NJP 12.6.96.

Generelle kommentarer

Fylkestinget slutter seg til hovedtrekkene i "NJP 1998-2007- Høringsutkast". Planen gir en grundig gjennomgang av utfordringer og utviklingsmuligheter for jernbanen i Norge, og gir grunnlag for valg og prioritering av innsats i framtida.

Fylkestinget mener at høy investeringsramme er helt nødvendig for å sikre framtidsrettet utvikling av jernbanen i Norge.

Fylkeskommunen støtter NSB's prioritering av vedlikehold.

Fylkestinget støtter NSBs planer om å innføre krengetog på Dovrebanen. Innsatsen for å korte ned reisetiden mellom Oslo og Trondheim må videreføres uten at stoppfrekvensen reduseres.

Strategiene for utvikling av banestrekninger som angår Oppland synes tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget.

Fylkestinget ber NSB fremskynde planlagt vedlikehold på Gjøvikbanen. Målsettingen må være innføring av krengetog på strekningen.

Fylkestinget ber om at NSB før neste revisjon av NJP utreder lønnsomheten av å knytte befolkningssentraene Oslo-Gjøvik-Lillehammer-Hamar-Oslo sammen langs en jernbanestrekning.

Fylkestinget ber om at knutepunktstasjonene Lillehammer, Gjøvik og Otta oppgraderes for å betjene brukere av tog, buss og drosje på en tilfredsstillende måte.

Fylkestinget ber om at banelegemet Dokka - Leira opprettholdes inntil strekningen er avklart i forhold til turistprosjekt.

Det er mange planoverganger på Dovrebanen, de mest ulykkesbelastede må sikres de første årene.

Persontrafikktilbudet må tilrettelegges for funksjonshemmede på stasjoner.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

Fylkestinget mener at Gardermobanens trasé må kunne benyttes av fjerntog og IC-tog uten tillegg i billettprisen.

Fylkeskommunens økonomiske rammebetingelser åpner ikke for omfattende kjøp av NSBs transporttjenester.

Persontrafikktilbudet må tilrettelegges for funksjonshemmede, både vedstasjoner og i tog.

## Kommentar

### Generelle kommentarer

Det finnes liten mulighet for fremskynding av vedlikeholdet på Gjøvikbanen grunnet andre høyere prioriterte strekninger, men NSB erkjenner behovet.

NSB har utført en utredning for sammenkobling av Gjøvik- og Dovrebanen. Eventuell sammenkobling er foreslått ved Moelv. Dette gir en samfunnsmessig svært lav nytte - N/K på ca 0,2.

NSB deler ikke fylkesmannens syn på at knutepunktstasjonene Lillehammer, Gjøvik og Otta ikke fungerer tilfredsstillende, men tar dette til etterretning. Forutsatt tilstrekkelige midler kan Otta bli prioritert i perioden 2002-2007.

Banelegemet Dokka - Leira er under løpende vurdering.

NSB er enig i at omlegging av godstrafikken (med bl.a. høyere terminalutnyttelse og kjøring av flere tog på dagtid) skaper utfordringer innen ruteplanleggingen. Bygging av nye og forlengelse av eksisterende kryssingsspor er derfor høyt prioriterte tiltak i planperioden.

Det er stort behov for investeringer i omformerstasjoner og vedlikehold (utskifting) av sikringsanleggene på Dovrebanen. Nye omformerstasjoner vil bli bygget på Støren, Hjerkin og Otta. Arbeidet med å skifte ut de eldste sikringsanleggene vil bli påstartet i perioden.

Det pågår et kontinuerlig arbeid med sanering og sikring av trafikkfarlige planoverganger. Slike kommer også til å bli med i den strekningsvise saneringen av hastighetsbegrensende planoverganger.

### Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

I planene for krengetog er det forutsatt samme stoppmønster som for dagens ekspresstog.

**1.5 Buskerud fylkeskommune**

02.07.96

## Oppsummering

Vedtak i fylkestinget 30.04.96.

## 1) Økonomiske rammer.

Norge har ikke kommet i gang med den nasjonale satsingen på jernbane som ble varslet i Norsk jernbaneplan for 1994-97.

Det må satses! Buskerud fylkeskommunes vurdering er: **DET MÅ SATSES MINST 1 MILLIARD KRONER PR. ÅR UTOVER HØY RAMME.** Denne bevilgningen må gå til jernbanens kjøreveg.

## 2) Investeringer i infrastrukturen.

Buskerud fylkeskommune støtter NSBs planer for investeringer i en mer tidsmessig infrastruktur for jernbanedrift. Spesielt fremheves utbygging av Ringeriksbanen, en videre modernisering av Bergensbanen og utbygging av 4 spor for økt kapasitet på strekninger med høy belastning.

## 3) Investeringer i materiell.

Buskerud fylkeskommune ser med tilfredshet på NSBs forslag om investeringer i krengetog på Sørlands- og Bergensbanen i kommende 10-årsperiode. Det vil også være påkrevet å sikre finansiering av nytt moderne nærtrafikk-, region- og IC-materiell for bruk i det sentrale Østlandsområdet.

4A) Fylkeskommunen vil sterkt poengtere at de for fylket viktige strekningene Hønefoss-Drammen og Kongsberg-Hønefoss, er alt for svakt utredet og prioritert.

4B) Fylkeskommunen forventer at staten overtar ansvaret eller yter et større tilskudd for drift av Vøgne (Geilo-Oslo). Buskerud fylkeskommune ønsker fortsatt å bidra med støtte til tilbringerordningen til Vøgne, for å sikre god tilgjengelighet til/fra stasjoner i Hallingdal.

4C) Buskerud fylkeskommune ser det som meget viktig at det er utviklet et bedre togtilbud på strekningen Kongsberg/Modum-Drammen-Oslo, inkl. Spikkestadbanen ved åpning av Gardermoen høsten 1998, herunder bedre tilrettelegging og rutesamordning på stasjonene på strekningen (jfr. bl.a. "Intensjonsavtale" som er inngått i Ny-Giv-regionen).

## Kommentar

1) Fylkeskommunens syn tas til orientering

2) NSB har lagt til rette for å igangsette hovedplanarbeidet med Ringeriksbanen og en eventuell forsering av planarbeid.

3) Ingen kommentarer.

4A) NSB har prioritert strekningen Drammen-Hokksund og Hokksund-Kongsberg, foruten krengetogtiltak på Sørlands- og Bergensbanen, investeringer i eksisterende infrastruktur for å sikre og bedre togframkommelighet, samt modernisering av Vestfoldbanen. Strekningen Hokksund-Hønefoss er ikke prioritert da en ny Ringeriksbane vil avlaste denne strekningen.

4B) Ingen kommentarer.

4C) Knutepunkt Kongsberg inngår i NSBs planprogram. NSB deltar også i planarbeidet med Areal- og transportplan for Kongsberg og samarbeider generelt med kommunene, vegvesen og fylke i knutepunktutvikling.

Høringsuttalelse Fra

Datert

**1.6**

**Vestfold Fylkeskommune**

28.06.96

Oppsummering

Vedtak i fylkestinget.

- 1) Fylkestinget etterlyser klarere og mer ambisiøse målformuleringer for fremføring av Vestfoldbanen. Det vises til Fylkestingets vedtak i 1993 og 1996 om at Vestfoldbanen skal stå ferdig modernisert innen år 2005. Dette forutsetter en årlig investering på ca. 900 mill. kr. Det er et minstekrav at hele strekningen Drammen-Tønsberg er modernisert innen den første 4-årsperioden (2002). Utbygging av dobbeltspor forbi Sandefjord lufthavn og eventuell stasjon for kollektivbetjening av lufthavnen bør utredes i første 4-årsperiode.
- 2) Nytte/kostberegninger for de forskjellige utbyggingsprosjekter er i liten grad omtalt og savnes.
- 3) Ringeriksbanen bør få prioritet etter utbygging av prioriterte tiltak på Vestfoldbanen i tråd med Stortingets vedtak under behandling av stamveg Bergen-Oslo i 1992.
- 4) Sammenkopling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen må gjennomføres i perioden.
- 5) Det innføres nytt og lettere togmateriell som krengetogmateriell m.v. på Vestfoldbanen for å redusere reisetiden.
- 6) Vestfold fylkeskommune ønsker at NSB i perioden utvikler Sande, Holmestrand, Skoppum og Stokke stasjoner i tillegg til kollektivknutepunktene Tønsberg, Sandefjord og Larvik. Tilbringertjenesten mellom Skoppum og Horten sikres.
- 7) I lys av sammenkopling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, ber Vestfold fylkeskommune om at NSB bidrar til å utarbeide plan for godsterminal i Vestfold.
- 8) Idéen om en alternativ finansiering av utbygging på strekningen Asker-Oslo-Ski ("Oslo-pakken") støttes.
- 9) Det må stilles tilstrekkelig planmidler til disposisjon for NSB og berørte kommuner slik at man får en forsvarlig planprosess foran utbygging av Vestfoldbanen.
- 10) Fylkestinget vil på det sterkeste ta avstand fra forslag om at passasjerer bl.a. på Vestfoldbanen skal måtte betale en avgift for å subsidiere Gardermobanen. En evt. ordinær øking av billettakstene på Vestfoldbanen bør i sin helhet gå til å bedre togtilbudet i fylket.

Kommentar

- 1) Vestfoldbanen er prioritert av NSB i NJP, men selv ved høy ramme er de totale midlene for små til at Vestfold fylkestings ambisjoner kan oppnås.
- 2) Nytte/kostberegninger foreligger men det er også andre momenter som ligger til grunn for prioriteringene.
- 3) Ingen kommentar.
- 4) Sammenkopling i perioden vil kreve vesentlige økte rammer da det også forutsetter kapasitetsøking på Vestfoldbanen. Planarbeid kan forseres.
- 5) Ingen kommentarer.
- 6) Stasjonene som nevnes forutsettes utviklet samtidig med den parsellise utbyggingen.
- 7) NSB vil fortsette samarbeidet med fylkeskommunen vedrørende utredning om godsterminal i Vestfold.
- 8) Ingen kommentarer.
- 9) Det pågår plansamarbeid med de kommuner som pr. i dag er berørt av utbygging. En forsvarlig planprosess krever også at det settes av tid nok til planprosessen.
- 10) Ingen kommentarer.



Høringsuttalelse <b>1.7</b>	Fra <b>Telemark Fylkeskommune</b>	Datert 26.06.96
Oppsummering	<p>Vedtak i fylkestinget.</p> <p>1) Telemark fylkeskommune vil understreka trongen for å utvikle jernbanen vidare til eit effektivt og konkurransedyktig transportmiddel for framtida. Forslaget i NJP 1998-2007 er et godt utgangspunkt for vidare planlegging av framtidas jernbane og togtilbud. <b>DET ER VIKTIG MED MINST "HØY RAMME"</b> for å utvikle jernbanen i naudsynt tempo.</p> <p>2) Telemark fylkeskommune meiner det er naudsynt med følgende tiltak i Telemark, i prioritert rekkefølge:</p> <p>2.1 Ny bane Farriseidet-Porsgrunn (Eidangertunnelen) og vidare opprusting av Vestfoldbanen. Kryssingsspor med omsyn til potensiale for godstransporten. Bygginga må starte i 1997/98.</p> <p>2.2 Innsetting av krengetog på Sørlandsbanen, sett i perspektiv mot sammenkopling av Sørlandsbanen/Vestfoldbanen.</p> <p>2.3 Lokaltogtilbudet i fylket må opprettholdes og forbetrast. Kommunene må og vera med på tiltak som styrker togtilbodet i marknaden.</p> <p>2.3.a Bratsbergbanen må få nytt, meir effektivt og betre materiell.</p> <p>2.3.b Lokaltilbodet Neslandsvatn-Bø må opprettholdes.</p> <p>2.3.c Fleire av regionaltog som i dag trafikker strekninga Kongsberg-Oslo, bør gå til Bø.</p> <p>3) Det bør ikkje vera nokon oppdeling av produkter i primært og sekundært offentlig kjøp.</p> <p>4) Sammenkopling Vestfold-/Sørlandbanen er eit viktig tiltak for å skape eit jernbanenett i Noreg i framtida. Det bør startast opp i kommende planperiode, i samsvar med planforslaget frå NSB. Om det er praktisk og planmessig mogleg må det startast opp tidligare i perioden enn det som ligg i planforslaget frå NSB.</p> <p>5) Kapasitetsfremjande tiltak i Oslo-området må skiljast ut som eigen Oslo-pakke med alternativ finansiering utanom NJP.</p>	
Kommentar	<p>1) Ingen kommentarer.</p> <p>2)</p> <p>2.1 Merknaden er delvis tatt til følge ved at detaljplanlegging er fremskjøvet til perioden 1998-99. Bygging kan med NSBs anbefalte rammer utføres i perioden 2000-2007.</p> <p>2.2 I samsvar med NSB sine vurderinger og målsettinger. Ingen ytterligere kommentarer.</p> <p>2.3 Ingen kommentarer</p> <p>2.3.a Ingen kommentarer.</p> <p>2.3.b Ingen kommentarer.</p> <p>2.3.c Ingen kommentarer.</p> <p>3) Ingen kommentarer.</p> <p>4) NSB kan påbegynne planarbeidet med sammenkoplingen umiddelbart, og slik at detaljplanlegging og utbygging kan påbegynnes tidligere enn år 2003, henholdsvis 2005 som foreslått i planforslaget. En tidligere ferdigstillelse av sammenkopling må også sees i sammenheng med investeringsrammene til modernisering av Vestfoldbanen.</p> <p>5) Ingen kommentarer.</p>	

Høringsuttalelse Fra

Datert

**1.8 Aust-Agder Fylkeskommune**

24.06.96

Oppsummering

Sammendrag av Fylkestingets vedtak i møte 11-14.06.96:

1. Det må være et minstemål at høy ramme legges til grunn.
2. Krengetog på Sørlandsbanen støttes, de nødvendige banetiltak må prioriteres og gjennomføres så raskt som mulig.
3. Det må være et mål at sammenkoblingen av Sørlands- og Vestfoldbanen realiseres i løpet av jernbaneplanperioden.
4. Man støtter tiltakene for økt kapasitet på Vestfoldbanen, herunder Eudangertunnelen.
5. I forbindelse med sammenkoblingen av Sørlands- og Vestfoldbanen må det etableres en ny stasjon for østregionen i Aust-Agder på Brokelandsheia.
6. Nattogtilbudet på Arendalsbanen må opprettholdes inntil krengetog er realisert. Ekspresstogtilbudet på Arendalsbanen må opprettholdes.
7. "Nordre sving" på Arendalsbanen ved Nelaug bør utredes nærmere og sees i sammenheng med det framtidige stasjonsmønster i Aust-Agder.

Kommentar

Synspunktene tas til orientering.

Høringsuttalelse Fra

Datert

**1.9 Vest-Agder Fylkeskommune**

01.07.96

Oppsummering

Vedtak i fylkestinget.

1)

Vest-Agder fylkeskommune slutter seg til jernbaneforum Sørs uttalelse til Norsk Jernbaneplan 1998-2007. Særlig vektlegges høy prioritet på sammenkoplingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

2)

Vest-Agder fylkeskommune anmoder NSB om å ta inn mål og strategier for kombinasjonstransport av gods i Nordic-Link-korridoren over Skagerak mellom Kristiansand og Hirtshals.

Kommentar

NSB har følgende kommentarer til Vest-Agder fylkeskommunes merknader:

1)

Sammenkoplingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen har også høy prioritet i NSB i et framtidig jernbanenett. Dette må imidlertid ses i sammenheng med investeringsrammene for modernisering av Vestfoldbanen slik at det er tilstrekkelig kapasitet til å motta og fremføre det nye togtilbudet på hele strekningen.

2)

NSB er innstilt på å legge tilrette for å utvikle banenettet mot de mål og strategier som vil gi effektive og konkurransedyktige transporttilbud. For øvrig ingen kommentarer.

Høringsuttalelse Fra

**1.10 Rogaland Fylkeskommune**

Datert

24.06.96

Oppsummering

Vedtak i fylkestinget.

1) Fylkestinget ser svært positivt på at NSB nå fremmer et slikt sammenfattende plandokument med oppsummering av langsiktige strategier/tiltak, og at fylkeskommunene er gitt anledning til innspill og høring.

2) Fylkestinget vil understreke behovet for satsing på jernbane, som miljøvennlig transportmiddel, og at HØY PLANRAMME må legges til grunn, for å nå de målsettinger NSB har satt for jernbanesatsingen i Norge.

3) Ut fra hensyn til befolkning og regional transportavvikling, bør en større andel av de totale planrammer tildeles Sørlandsbanen, samtidig som en mer offensiv satsing på strekningsvise tiltak i Rogaland bør være aktuelt tidligere i planperioden.

4) Jærbanen.

Fylkestinget har ved flere anledninger påpekt behovet for en kapasitetsøking på Jærbanen, både i form av økt rutefrekvens og mer materiell. Det er derfor sterkt beklagelig at NSB ikke finner rom for investeringer i nytt materiell til Jærbanen før etter år 2001.

Fylkestinget vil fortsatt understreke behovet for utbygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Ganddal, både med tanke på økt frekvens, utbygging av flere stoppesteder på strekningen (særlig Forus stasjon), og med tanke på en fremtidig bybaneutvikling. Fylkestinget vil be om at dobbeltspor Stavanger-Ganddal prioriteres i første del av perioden.

Ålgårdbanen bør sikres som trasé for en eventuelt fremtidig by-/jernbanesystem.

5) Andre prosjekter langs Sørlandsbanen

- Ser positivt på at krengetog innsettes på Sørlandsbanen i 1999 og at midler til tilrettelegging av banelegemet avsettes i første planperiode.

- Viktig å få fullført sammenkoplingen Vestfold-/Sørlandsbanen, og viser til uttalelse fra Jernbaneforum Sør.

6) Prosjekter utover 10-årsperioden.

-Viser til Fylkesutvalgets vedtak 06.11.95 vedrørende bybaneutredning, og ber NSB planlegge videre utbygging av Jærbanen med hensyn til dette.

Fylkestinget finner det gledelig at ny godsterminal på Nord-Jæren og ny trasé gjennom Drangsdalen forutsettes å stå ferdig/være påbegynt i løpet av første 4-årsperiode både ved basis og høy planramme.

Kommentar

1) Ingen kommentarer.

2) NSB støtter uttalelsen og viser også til uttalelsene fra Buskerud og Vestfold.

3) I den første planperioden prioriteres investeringer og reinvesteringer/vedlikehold i eksisterende infrastruktur på Sørlandsbanen på strekningen Skorstøl-Stavanger.

4) Viser til kommentarer punkt 3).

Planlegging utføres i samarbeid med berørte kommuner og fylket.

Deler av Ålgårdbanen er inntakt, og banen blir liggende som nå. NSB deltar gjerne i en utredning/planlegging for bedre utnyttelse av banen, evt. som del av et bybaneopplegg.

5) Ingen kommentarer.

6) Viser til kommentarer punkt 4).

**1.11 Hordaland fylkeskommune**

26.06.96

## Oppsummering

Fylkeskommunen har innhentet uttalelse fra Voss kommune, Vaksdal kommune og Bergen kommune.

**Voss kommune** støtter opp om de aktuelle prosjektene som regionen har tatt med i NJP - Rastalia, Voss stasjon, sikring av planoverganger og dobbelspor gjennom Ulriken. Kommunen peker spesielt på planoverganger på Utsikten(Bjørkeli), Hjørnevik og Seimsgrend.

**Vaksdal kommune** peker på viktigheten av at prosjektet Stanghelle kryssingsspor - samtidig innkjør blir realisert. Dette prosjektet forutsetter at dagens planovergang på stasjonsområdet må bygges om til planfri kryssing. Vaksdal kommune har sterk interesse av dette da kommunen har planer om å utvikle næringsareal med kaiområde langs sjøen på utsiden av stasjonsområdet.

**Bergen kommune** peker på viktigheten av god forbindelse til Bergen havn, til dobbelspor Bergen - Arna samt nødvendig lasteprofil på Bergensbanen. Videre pekes det på viktigheten av at Ringeriksbanen blir bygget, og forutsetter at dette skjer i planperioden. Kommunen peker og på at Stortinget i sin melding om levekår i storbyene har vedtatt at finansiering av bybaner i Bergen og Trondheim skal vurderes i neste planperiode. Videre pekes det på at Bergensbanen står for 25% av total godsmengde fraktet på jernbane, og anmoder om at kryssingssporene på Bergensbanen prioriteres.

**Hordaland fylkeskommune** peker på at de ønsker i større grad å integrere jernbanen sine planprosesser, budsjettering og ruteplanlegging i den regionale utviklingspolitikken. Av konkrete prosjekt er fylkeskommunen enige i de prosjekt som regionen har ført opp i planperioden, men peker spesielt på planovergangene på Voss, Hjørnevik og Seimsgrend. Fylkeskommune ønsker prosjektene Trengereid - Takvam og Daleura høyere prioritert. Fylkeskommunen etterlyser en strategi i planene fra NSB i utviklingen av havnespor i Bergen.

## Kommentar

NSB er kjent med Bergen kommune sitt ønske om å få vurdert et planfritt havnespor til Dokken. Havnetrafikken med jernbane er i dag neppe noen begrensning i godstrafikken til/fra Bergen havn. NSB har planer om et utredningsarbeid for å belyse ulike alternativer.

NSB er og sterkt opptatt av å få fjernet flest mulige planoverganger - og er ikke uenige i at de aktuelle planovergangene på Voss, Hjørnevik og Seim er blant de som bør legges ned først. I forbindelse med innføring av krengetog er det nødvendig å redusere antall planoverganger. NSB noterer seg de aktuelle planovergangene, og vil se på muligheten av å fjerne disse i planperioden.

Prosjektet Stanghelle kryssingsspor ble initiert av NSB for å etablere samtidig innkjør. Et viktig tiltak for å etablere samtidig innkjør er å fjerne planovergangen i kryssingssporet. Den planprosess NSB har vært gjennom de senere år har vist at det er nødvendig å legge planovergangen i bro over jernbanesporet. Dette er en såvidt dyr løsning at effekten neppe står i forhold til utgiftene.

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 1.12 Sogn og Fjordane fylkeskommune

24.06.96

### Oppsummering

Fylkeskommunen har innhentet uttalelse fra Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane og Aurland kommune. Begge disse har stort sett uttalt seg til trafikktilbudet på Flåmsbana, og i liten grad til infrastrukturen.

Sogn og Fjordane fylkeskommune ber om at investeringsmidlene til jernbanens infrastruktur blir sett i sammenheng med veginvesteringer og annen infrastruktur i Norge. Fylkeskommunen ser videre positivt på NSB si satsing på å videreutvikle Flåmsbana som reiselivsprodukt.

### Kommentar

Tas til orientering.

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>1.13</b>	<b>Møre og Romsdal Fylkeskommune</b>	01.07.96
Oppsummering	Det er viktig at NSB også i framtida tar hensyn til distriktene.	
Kommentar	Synspunktet tas til orientering	

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 1.14 Sør-Trøndelag fylkeskommune

21.06.96

### Oppsummering

Fylkeskommunen slutter seg til anbefalingen om at "høy investeringsramme" legges til grunn.

De foreskrevne prosjekter på Nordlandsbanen bør gjennomføres og elektrifisering til Steinkjer startes opp i planperioden.

Strekningsvise utbedringer, kurveutrettinger og innkortinger er viktig for et bedre tilbud i Midt-Norge.

For å ivareta den positive trafikkutviklingen på Trønderbanen må det også fortsatt satses på utbygging av terminaler samt videreutvikling av samarbeidet tog/buss/fly.

Fylkeskommunen ser positivt på innføring av krengetog på Dovrebanen og Rørosbanen.

Investeringsrammen for Rørosbanen bør økes til 150 mill kr. Storbymidler og kollektivtrafikkplanen for Trondheimsregionen må brukes som redskap.

Internasjonale forbindelser må styrkes, deriblant "Atlantehavsbanen" og "Mittlink".

Hell-Storlien må opprustes til 22,5 tonn akseltrykk og elektrifisering bør startes opp.

### Kommentar

Fylkeskommunens syn tas til orientering.

NSBs forslag til tiltak fremgår av NJP-grunnlagsdokumentet.

NSB er opptatt av å videreutvikle NSBs rolle i tilbringertjenesten til Værnes.

Elektrifisering inngår ikke i NSBs prioriteringer i planperioden.

NSB er positive til bruk av kollektivmidler til jernbanen.



Høringsuttalelse Fra

Datert

## 1.15 Nord-Trøndelag fylkeskommune

01.07.96

### Oppsummering

Minst "høy ramme" for investeringer må legges til grunn.

Elektrifisering av Nordlandsbanen må ikke skrinlegges, elektrifisering til Steinkjer må prioriteres.

Det er positivt at Trønderbanen prioriteres.

Utnytting av potensialet for godstransport østfra tilsier at Meråkerbanen må opprustes og elektrifiseres.

Steinkjer godsterminal bør bygges ut i planperioden i samordning med utbygging av E6.

Namsosbanen må vedlikeholdes så den er tjenlig for næringslivet i distriktet.

### Kommentar

Kravet om "høy ramme" på investeringene tas til orientering.

NSB ser også et potensiale for økt trafikk over Meråkerbanen, men oppgradering av aksellaststandarden til 22,5 tonn og elektrifisering på strekningen Hell-Storlien vil koste 515 mill kr. De analyser som er utført viser lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Vedr. godsterminal og fremføring av E6 gjennom Steinkjer vises til kommentarene til uttalelsen fra Statens vegvesen Nord-Trøndelag.

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 1.16 Nordland fylkeskommune

09.07.96

### Oppsummering

Oppgradering og elektrifisering av strekningen Trondheim-Bodø må prioriteres. Nordlandsbanen må få nytt materiell så som krengetog på lik linje med Dovrebanen. Rullende materiell, terminaler og kjøreveg på Ofotbanen og Nordlandsbanen bør oppgraderes snarest mulig for å få overført flere lange godstransporter til bane. ARE II og III (tilknytning til kontinentet) må realiseres. Nord-Norgebanen må videreføres. Det kreves at Raudberget tunnel og fjernstyring Grong-Mosjøen ferdigstilles tidligst mulig i perioden 1998-2001.

### Kommentar

Fjernstyring Grong-Mosjøen og nye kryssingsspor vil være et vesentlig bidrag til eliminering av flaskehals på dagens bane. Sammen med nytt trekkmateriell vil tiltakene bety en kjøretidsreduksjon på 35-40 minutter mellom Trondheim og Bodø.

Elektrifisering av Nordlandsbanen til en kostnad på 2,6 mrd. kr er et urealistisk prosjekt i planperioden.

Når det gjelder materiellet er det planer om å overføre B7-materiell til Nordlandsbanen etter innføring av krengetog på Sørlandsbanen og Bergensbanen. Det er pr dato knyttet usikkerhet til om lette, moderne krengetog er robuste nok til trafiking av Nordlandsbanens høyfjellsstrekninger vinters tid. Dette vil bli nærmere vurdert og strategier for framtidig togproduksjon på strekningene Trondheim-Mo-Bodø og Mosjøen-Bodø, basert på alternative nivåer for offentlig kjøp, vil bli utredet i løpet av 1996/97.

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>1.17 Troms fylkeskommune</b>	26.0696
Oppsummering	Hovedplan for Nord-Norgebanen Narvik-Tromsø bør utarbeides. Arctic Rail Express må tilknyttes kontinentet.
Kommentar	Videre planlegging av Nord-Norgebanen ble stoppet av Stortinget i 1993.

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>1.18 Finnmark fylkeskommune</b>	26.06.96
Oppsummering	Det arbeides med opprettelse av en jernbane mellom Kirkenes og Nikel i Russland. Jernbanen er i hovedsak ment å frakte malm fra Nordvest-Russland til havn i Kirkenes.
Kommentar	Prosjektet er initiert gjennom Nordkalott samarbeidet og planen er utarbeidet uten medvirkning fra NSB. NSB har ikke forutsatt midler til prosjektet gjennom NJP for perioden 1998-2007.

## 2 KOMMUNER OG KOMMUNESAMMENSLUTNINGER

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.1</b>	<b>Moss Kommune</b>	02.07.96 og 02.09.96
Oppsummering	<p>Formannskapet i Moss kommune behandlet forslaget til NJP i sitt møte 1.7.96.</p> <p>Moss Kommune har engasjert SCC Bruer AS til å utarbeide dokumentasjon for fordelene av samordnet utbygging av jernbane, veg og havn i Moss. En første versjon av et slikt notat foreligger som kommunens uttalelse til forslaget til NJP. Notatet vil bli bearbeidet videre og supplert med utfyllende tallmateriale frem mot 1.9.96.</p> <p>Det er nylig utarbeidet en transportplan for Mosseregionen, i henhold til RPR for samordnet areal- og transportplanlegging. Planen er godkjent som kommunedelplan og inneholder en samordnet løsning med:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dobbeltsporet jernbane i tunnel (NSBs vedtatte alternativ).</li><li>• Ny vegforbindelse for gjennomgangstrafikk mellom havna og E6.</li><li>• Felles godsterminal havn/ bil/ jernbane og felles kollektivknutepunkt jernbane/ veg/ buss/ ferge.</li><li>• Retningslinjer for arealplanlegging med vekt på fortetting omkring kollektivknutepunkter og transportkorridorer.</li></ul> <p>Det er stor avhengighet mellom prosjektene, med synergi-effekter både på kostnads- og nytte-siden.</p> <p>Moss kommune påpeker at det er viktige forhold for beregningen av nytte/kost-verdier som ikke kan kvantifiseres. Man påpeker også at det samlede nytte/kost-forholdet for felles-prosjektet langt overskrider de enkelte delprosjektene enkeltvis nytte/kostforhold, og mener at dette må tale for en forsert utbygging av nytt dobbeltspor gjennom Moss i forhold til det som er vist i forslaget til NJP.</p> <p>Moss Kommune anbefaler at fellesprosjektet defineres som en tiltakspakke og foreslår at de respektive tiltakshavere (NSB, Moss Havn, Statens vegvesen og Moss kommune) jobber sammen for en felles finansieringspakke og om nødvendig søker tilskudd fra andre budsjettkilder enn ordinære budsjetter.</p> <p>Moss kommune ber om at tiltakshaverne prioriterer prosjektene inn i planperioden 1998-2007.</p>	
Kommentar	<p>Isolert sett er nytten av nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss svært lav sett i forhold til de høye anleggskostnadene. Den gjenstående enkeltsporstrekningen representerer en flaskehals, men trafikken er begrenset på strekningen og alle tog stopper ved Moss stasjon. Nytt sidespor til Peterson Moss AS planlegges realisert i planperioden, og vil avlaste strekningen godt. NSBs styre vedtok 11.03.96 at parsellen Sandbukta-Moss skal utstå til etter 2007. Den samlede samfunnsøkonomiske nytten av et fellesprosjekt kan være høyere enn for enkeltprosjektene isolert sett. NSBs omlegging er nøkkelen til å realisere den gode felles-løsningen. NSB ser derfor frem til resultatene fra kommunens utredningsarbeid utover høsten.</p> <p>NSB gir sin tilslutning til at fellesprosjektet defineres som en tiltakspakke, hvor både planlegging, finansiering og gjennomføring samordnes, og deltar gjerne i en felles prosjektgruppe.</p>	

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.2</b>	<b>Rygge kommune</b>	16.07.96
Oppsummering	<p>Rygge kommunes kommentar er i realiteten en kommentar til Moss kommunes uttalelse til NJP.</p> <p>Rygge kommune støtter det vedtatte alternativet 2B gjennom Moss, under forutsetning av at det velges et tunnelalternativ på strekningen Moss-Såstad. I motsatt fall vil Rygge kommune kreve at et langtunnel-alternativ Sandbukta-Såstad utredes fullverdig.</p>	
Kommentar	<p>Det er lite sannsynlig at NSB vil anbefale et tunnel-alternativ på strekningen Moss-Såstad i Rygge kommune.</p> <p>NSB vurderer å gjennomføre en langtunnel-utredning i 1997.</p>	

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 2.3 Oppegård Kommune

26.06.96

### Oppsummering

Formannskapet i Oppegård kommune behandlet forslaget til NJP 26.6.96.

Oppegård kommunes syn på jernbaneplanen sammenfaller i stor grad med fylkesutvalgets syn. Formannskapet vil dog i enda større grad enn fylkestinget påpeke viktigheten av en bedre trafikkavvikling og utbygging i Oslos nærtrafikkområde. Det er behov for den høye investeringsrammen for å muliggjøre dette.

Oppegård kommune savner en offensiv strategi fra NSBs side for å få gjennomført dobbeltsporet Oslo - Ski innen få år. En utsettelse av gjennomføringen kan medføre en lammelse av virksomheten og utviklingen i Kolbotn-området i lang tid. Jernbaneplanen indikerer en fremdrift for gjennomføringen av dobbeltsporet Oslo - Ski som ikke er akseptabelt for kommunen. Usikkerheten ved gjennomføringen av dobbeltsporet fører med seg tilsvarende usikkerhet både for tettstedet Kolbotn og for bebyggelse og virksomhet i og nær de foreslåtte traseene for dobbeltsporet gjennom marka. NSB har tidligere meddelt at nytt dobbeltspor er et høyt prioritert og lønnsomt prosjekt. Den hurtige framdriften av planprosessen har gitt inntrykk av at anleggsvirksomheten er nær forestående. Forslaget til Norsk jernbaneplan 1998-2007 bes derfor omarbeidet slik at den gir rom for byggingen av det nye dobbeltsporet Oslo - Ski i første halvdel av planperioden.

Utredning av alternative transportformer som f.eks. såkalt "light rail" og utbygging av et nærtrafikknett på tvers av de etablerte jernbaneanakser synes ikke å være drøftet i planen. Et nytt spornett bør derfor vurderes som en del av planen.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

Oppegård kommune har ingen kommentarer.

### Kommentar

Uttalelsen tas generelt til orientering.

I forbindelse med prosjektet nytt dobbeltspor Oslo - Ski ligger det ikke inne noen forutsetning om kombibanedrift, men ved f.eks ny Hauketo stasjon er det arealmessig lagt til rette for dette. I forbindelse med fylkesdelplanen i Akershus for transport i Sørkorridoren er det foretatt utredninger for å belyse muligheten for bl.a bruk av kombibanedrift.

Høringsuttalelse Fra

**2.4 Vestregionen (v/Asker Kommune)**

Datert

26.06.96

Oppsummering

Vestregionen er et samarbeidsorgan innen næringspolitiske og samferdselspolitiske spørsmål, og består av kommunene Asker, Bærum, Drammen, Hurum, Lier og Røyken. Ordførergruppen i dette forumet behandlet forslaget til i møte 17.6.96.

Vestregionen ser positivt på NSBs planer om satsing på fjernstrekningene, men mener at slik satsing må stå tilbake for satsingen i de sentrale områder.

1. Kommunene i Vestregionen legger opp til at fremtidig utbygging skal skje omkring jernbanen.
2. Vestregionen ber om forsering av utbyggingen av nytt dobbeltspor til Asker, primært som ledd i å øke tilgjengeligheten til Gardermoen hovedflyplass, og forventer at Samferdselsdepartementet og Stortinget stiller de nødvendige midler til rådighet.
3. Vestregionen støtter en utvikling av Spikkestadlinjen som del av Osloregionens nærtrafikknett og utvikling av Røyken stasjon som knutepunkt.

Kommentar

Kommunenes intensjoner om knutepunkt-nær utbygging er i tråd med RPR for samordnet areal- og transportplanlegging og støttes av NSB.

Nytt dobbeltspor til Asker er høyt prioritert og kommunene kan bidra til en rask fremdrift ved å sørge for rask planbehandling.

Spikkestadlinjen er en viktig lenke i nærtrafikksystemet. I 1996-98 vil linjen bli effektivisert betydelig gjennom utbygging av CTC og ATS. I tillegg er det ønskelig å få gjennomført en stasjons-/knutepunktanalyse for å kartlegge optimal plassering av stasjoner/holdeplasser og potensialer.



Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.5</b>	<b>Nittedal Kommune</b>	24.06.96
Oppsummering	<p>Teknisk styre i Nittedal kommune behandlet forslaget til NJP i sitt møte 18.6.96.</p> <p>Nittedal kommune har ingen merknader.</p> <p>Nittedal kommune ber om økt kapasitet mellom Nittedal og Oslo og ønsker å prioritere kryssingssporet ved Jensrud høyt.</p> <p><u>Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.</u></p> <p>Nittedal kommune ber om stopp ved Nittedal stasjon for alle regiontog.</p>	
Kommentar	<p>Uttalelsen om kapasiteten på Gjøvikbanen tas til orientering.</p> <p>Når det gjelder stopp for regiontog vises til at basisstrekning for grunnrutetogene vil være Oslo S - Harestua/Roa, i tillegg forutsettes ekstra rushtidstog på relasjonene Oslo S - Nittedal og Skøyen - Jaren. Dette vil gi et vesentlig bedre tilbud til Nittedal.</p>	

Høringsuttalelse Fra

**2.6 Nes Kommune**

Datert

07.06.96

Oppsummering

På bakgrunn av Stortingets mål om å begrense transportbehovet i befolkningen og samtidig øke kollektivandelen blant de som reiser, må NSB få økonomiske rammer som gjør det mulig å trekke til seg vesentlige flere reisende. For å øke antall reisende må innsatsen i stor grad rettes mot å korte ned reisetiden, øke antall avganger og sette inn økonomiske virkemidler som gjør det rimeligere å reise miljøvennlige kollektivmidler enn med privatbil og fly. Til gjennomføring av Norsk jernbaneplan bør Stortinget legge seg på Samferdselsdepartementets forslag til "høy ramme" dvs. 1.9 mrd. kr/år.

Kongsvingerbanen har i utgangspunktet en meget god trase. Ved å gjennomføre beskjedne investeringer kan en oppnå et langt bedre reisetilbud til de reisende. Reisetiden mellom Årnes og Oslo er i dag ca. 60 minutter. Det bør være et klart mål at den reduseres til 40 minutter innen år 2000. Etter NSBs egne vurderinger nås dette målet ved å nedlegge usikrede planoverganger, fornye kontaktledningsanlegget, kjøpe nytt togmateriell og ved å la Kongsvingerbanen benytte Gardermobanen mellom Lillestrøm og Oslo. Disse tiltakene bør i kommende jernbaneplan prioriteres gjennomført innen år 2000.

NSB har som mål å innføre høyhastighetstog på flere strekninger i Norge. I Sverige arbeides konkret med å tilrettelegge for høyhastighetstog på strekningen Stockholm - Oslo. På bakgrunn av Kongsvingerbanens gode standard er det relativt beskjedne investeringer som skal til for NSB sin side for at en kan innføre høyhastighetstog (krengetog) mellom Oslo og Stockholm. Nes kommune ser det som viktig at nødvendige utbedringer på Kongsvingerbanen prioriteres tidlig i Norsk jernbaneplan for perioden 1998-2007.

Kommentar

Det vises til kommentarer til uttalelsen fra Hedmark fylkeskommune.

Høringsuttalelse Fra

Datert

**2.7 Oslo kommune**

09.09.96

Oppsummering

NSB har fått oversendt Bystyrets vedtak, fra møte 28.08.96:

Oslo Kommune påpeker at jernbanen utgjør selve ryggraden i Oslo-området kollektivsystem. Oslo kommune ønsker en utvikling av kollektivsystemer basert på økt utnyttelse av banesystemet av kapasitets- og miljømessige grunner. Satsing på terminaler ved jernbanestasjoner for omstigning fra buss til tog krever økt kapasitet i form av satsing på utbygging av infrastrukturen, samt økt materiell.

Oslo Kommune er tilfreds med at NSB har utpekt Oslo-området som satsingsområde for både drift og investeringer de neste 10 år. Det er forståelig at NSB utreder alternative finansieringsformer, men Oslo Kommune vil presisere at gjeldende Oslopakke som finansieres av bomringen, forutsettes avvirket i 2007.

- Oslo Kommune mener at strekningene inn til Oslo S er viktigst. Nytt dobbeltspor her vil frigjøre kapasitet på dagens spor, og lokaltogtilbudet kan økes vesentlig. Oslo Kommune ønsker følgende utbyggingsrekkefølge:
  1. Skøyen - Asker
  2. Rosenholm - Oslo S
  3. Ski - Rosenholm
- Byrådet forutsetter at finansiering av tunnel i Gamlebyen innarbeides i NSBs investeringsplaner i samsvar med Stortingets behandling. Oslo kommune mener det er tvingende nødvendig at det som del av Gardermobanen bygges tunnel under Gamlebyen, og mener at NSBs utredningsplikt i denne forbindelse ikke er gjennomført etter Stortingets pålegg.
- Etter byrådets vurdering er det en viss usikkerhet om NSBs strategi for godshåndtering i Oslo-området. Oslo Kommune er positiv til NSBs generelle satsing på terminaler/ kollektivknutepunkter, men mener det er betenkelig at det ikke er satt av midler til knutepunktsutvikling i Brynsområdet.
- Oslo kommune vil legge vekt på at samarbeidet med andre transportselskaper som f.eks. AS Oslo Sporveier prioriteres, bl.a. på fellesløsninger som kombibanedrift og felles planlegging.

Kommentar

NSBs forslag til utbyggingsetapper for nye dobbeltspor til Asker og Ski er begrunnet i NJP.

Merknaden om Gamlebyen tas til etterretning.

Kommentarene m.h.t gods-håndtering og kollektiv-knutepunktet ved Bryn tas til etterretning og vil inngå i høstens planarbeid for Oslo-området.

NSB vil som den førende persontransportør i Oslo-regionen bidra aktivt i felles arbeid for å videreutvikle et tjenelig kollektivtransportsystem for regionen.

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.8</b>	<b>Sør-Odal Kommune</b>	06.06.96
Oppsummering	<p>Formannskapet i Sør-Odal kommune behandlet forslaget til NJP 4.6.96.</p> <p>Sør-Odal kommune understreker behovet og nødvendigheten av at det avsettes nødvendige midler til investeringer på Kongsvingerbanen tidlig i planperioden. Det er nødvendig at det investeres i moderne vognmateriell og tilrettelegging av servicetilbudet for trafikantene, spesielt med henblikk på pendlernes behov.</p>	
Kommentar	<p>Se kommentarer til høringsuttalelser fra Hedmark Fylkeskommune og Nes Kommune.</p>	

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.9</b>	<b>Gjøvik Kommune</b>	06.06.96
Oppsummering	<p>Formannskapet i Gjøvik kommune behandlet forslaget til NJP 5.6.96.</p> <p>Gjøvik kommune understreker betydningen av en langsiktig offensiv holding til utvikling av jernbanen som transporttilbud, både ut fra samferdsels- og miljøpolitisk grunnlag. NSBs framtidsplaner må innpasses i en overordnet strategi som sikrer samfunnsmessig balansert utbygging av transporttilbudet på begge sider av Mjøsa.</p> <p>Gjøvik kommune understreker Gjøvikbanens betydning som ryggrad i det regionale kollektivtransportnettet og støtter NSBs forslag til rammer for vedlikehold og investeringer. En eventuell skrinlegging av forlengelse av Gjøvikbanen til Dovrebanen må kompenseres ved fremprioritering av øvrige investeringstiltak på Gjøvikbanen.</p> <p><u>Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.</u></p> <p>Gjøvik kommune ber om at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Togmateriellet på Gjøvikbanen forbedres.</li> <li>• Det etableres tog-stopp ved Kallerud.</li> <li>• Innføringen av krengetog på Gjøvikbanen fremskyndes for å redusere reisetiden mellom Gjøvik og Oslo.</li> </ul>	
Kommentar	Se NSBs kommentar til høringsuttalelse fra Gran kommune.	

Høringsuttalelse Fra

Datert

**2.10 Regionkontoret i Nord-Gudbrandsdal -  
Lesja, Dovre, Sel, Vågå, Lom og Sjøk  
kommuner**

04.07.96

Oppsummering

"Høy investeringsramme" anbefales. Regionkontoret vil understreke de verdifulle miljø- og ressursmessige faktorer et godt fungerende jernbanenett representerer, og støtter utbedring av Dovrebanen kombinert med innføring av krengetog og prioritering av Otta som kollektivt knutepunkt. Svært trafikkfarlige planoverganger på Dovrebanen og Raumabanen må fjernes.

Kommentar

Det vises til NSB's kommentarer til SVV Opplands høringsuttalelse.

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 2.11 Lesja kommune

24.06.96

### Oppsummering

Raumabanen har fått for liten vektlegging i planen. Trailertrafikken på Rv 9 har økt kraftig de senere år. Containeranlegget på Åndalsnes er meget bra og må markedsføres bedre. Vi reiser spørsmålet om det ut fra nasjonal tenkning er riktig å kreve bedriftsøkonomisk lønnsom drift ved NSB.

### Kommentar

Raumabanen og Åndalsnes godsterminal har god nok kapasitet til å avvikle flere godstog. Kapasitetsmessig er det derfor ikke noe til hinder for å kjøre større godsmengder på bane fra Åndalsnes. En planlagt utbygging av Raumabanen med CTC/ATS vil forbedre kapasiteten ytterligere.

Høringsuttalelse Fra

**2.12 Sør-Fron Kommune**

Datert

17.06.96

Oppsummering

Kommunestyret i Sør-Fron Kommune behandlet saken i møte 13.6.96.

I NSB's forretningsmessige vurderinger er det viktig at det samfunnsmessige aspektet ikke blir glemt. Det er nødvendig å legge seg på et høyt investeringsnivå.

I vår kommune er det store miljøproblemer med tungtransport i transitt gjennom bygda. Transportkapasiteten på jernbane må utnyttes bedre. Trygghet og trivsel kommer her i tillegg til de økonomiske spørsmål. Det vil ha stor virkning at Raumabanen tar over tungtransport fra Møre til Østlandet. Kommunen vil framheve bruk av lokale stasjoner og høy stoppfrekvens.

Kommentar

NSB vil medvirke i planprosessen til felles løsninger for E6 og bane gjennom kommunesenteret Hundorp som kan avbøte de lokale miljøproblemene. Det vises i denne sammenheng til det pågående kommunedelplanarbeidet for Hundorp og Harpefoss.



Høringsuttalelse Fra

Datert

## **2.13 Ringeby kommune**

19.06.96

### **Oppsummering**

Det er kun "høy ramme" som gir rom for å satse på framtidsrettet utvikling av jernbanen. Strategi om konkurranse med personbil bør gjøre det mulig å sikre og utvikle Ringeby stasjon. Ringeby kryssingsspor med bygging av undergang må prioriteres.

### **Kommentar**

Ringeby kryssingsspor vil bli prioritert i perioden 1998-2001.

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>2.14 Øyer kommune</b>	18.06.96
Oppsummering	Kommunen slutter seg til hovedtrekkene i plandokumentet, deriblant innføring av krengetog. Stoppesteder må tilrettelegges bedre for funksjonshemmede.
Kommentar	NSB legger vekt på å tilrettelegge forholdene for alle grupper reisende. Ved all hovedombygging og nybygging av stoppesteder ivaretas byggeforskriftenes krav til tilrettelegging for orienterings- og bevegelseshemmede.

Høringsuttalelse Fra

Datert

**2.15 Gran Kommune**

05.07.96

Oppsummering

Kommunestyret i Gran kommune behandlet forslaget til NJP 27.6.96.

Gran kommune ber om at:

1. En større del av investeringene til Gjøvikbanen bør komme i perioden 1998-2001.
2. NSB bidrar til samordnet trasévalg for veg (ny Rv.4) og jernbane på strekningen Roa-Haugsbakken.
3. Gjøvikbanen forlenges nordover til Dovrebanen med knutepunkt ved Moelv.
4. NSB vurderer en ytre ring Hønefoss-Roa-Gardermoen.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

Gran kommune ber om at:

- Hyppigheten av tog til og fra Jaren må bli lik den som er til og fra Roa i dag - dvs 5 flere tog.
- Innføring av krengetog på Gjøvikbanen prioriteres innenfor perioden 1998-2001.
- Både Jaren og Gran stasjoner forblir betjent i fremtiden.

Kommentar

1. Andre høyerer prioriterte banestrekninger gjør at Gjøvikbanen ikke kan prioriteres høyere.
2. Det er innledet et uformelt samarbeide med Statens vegvesen Oppland.
3. Dette er utredet som samfunnsøkonomisk ulønnsomt ( $N/K = ca 0,2$ ) og skrinlegges.
4. Dette er tidligere vurdert som et svært dårlig samfunnsøkonomisk prosjekt.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester

Toghyppighet: Se NSBs kommentar til høringsuttalelse fra Nittedal kommune.

Krengetog: NSBs styre har vedtatt å satse på krengetog først på fjerntogstrekningene.

Betjente stasjoner: Tas til orientering.

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.16</b>	<b>Nordre Land Kommune</b>	24.06.96
Oppsummering	<p>Strekningen Dokka-Leira må bli liggende inntakt som beredskapsbane. Nordre Land kommune ønsker at NSB gjennomfører en helhetlig gjennomgang av statusen for Valdresbanen. I dette må også ligge omlegging til elektrisk banedrift. Nordre Land kommune ber om at planlagt vedlikehold på Gjøvikbanen fremskyndes og at strekningen Dokka-Eina rustes opp.</p> <p><u>Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.</u>          Persontrafikk Dokka-Eina med overgang til Oslo må vurderes. Dagens busstilbud til Oslo er ikke tilfredsstillende.          Bruk av Valdresbanen til egne turisttog o.l. bør stimuleres. En mere aktiv holdning fra NSB er ønskelig.</p>	
Kommentar	<p>En eventuell oppgradering av banen vil bli kostbar. Behovet for strekningen Dokka-Leira som beredskapsbane er redusert og under vurdering av Forsvaret. Elektrisk banedrift er utelukket. Strekningen Eina-Dokka vil bli opprettholdt for tømmertransport på banen (kontrakt fram til 28.02.98).</p> <p>Det bør vurderes om det fulle ansvar for strekningen Dokka-Leira skal overtas av A/S Valdresbanen, berørte kommuner og/eller Fylkeskommunen. Benyttelse av trasé mellom Bjørgo-Leira som gang- og sykkelveg utenfor (eventuelt under) turisttog-sesong bør også vurderes.</p> <p><u>Rutetilbud</u>          Persontrafikk Dokka - Eina synes lite økonomisk realistisk, og vil inntil videre ikke bli vurdert nærmere.</p>	

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.17</b>	<b>Nord Aurdal Kommune</b>	31.05.96
Oppsummering	Nord-Aurdal kommune finner ikke grunnlag for å avgi høringsuttalelse. Det bør settes fortlgang i avklaring vedrørende strekningen Dokka-Leira.	
Kommentar	Se kommentare til høringsuttalelse fra Nordre Land Kommune.	

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>2.18 Ringerike kommune</b>	28.06.96
Oppsummering	<p>1) Gir sin fulle støtte uttalelsene fra de fem jernbanefora i Norge og Buskerud fylke. Det er nødvendig med 1 milliard mer pr. år utover høy ramme. Bevilges til jernbanens kjøreveg.</p> <p>2) Det er nødvendig med en drastisk bedring av kjørevegen mot Oslo fra Ringerike både av hensyn til befolkning og til det regionale næringsliv.</p> <p>3) Jernbanens endelige plassering innenfor en samordnet infrastruktur i Ringeriksregionen må nå fastlegges.</p> <p>4) Ringeriksbanen må realiseres i første del av planperioden 1998-2007.</p>
Kommentar	<p>1) Se NSBs kommentarer til høringsuttalelsene fra Buskerud fylke og de fem jernbanefora i Norge.</p> <p>2) - 4) NSB arbeider med avklaring av trasé, samordning med annen infrastruktur og forholdet til næringslivet. Gjennomføringsmessig fremdrift avhenger bl.a. av de endelige økonomiske rammer for NJP.</p>

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.19</b>	<b>Regionalrådet For Hallingdal</b>	01.07.96
Oppsummering	<p>1) Norge har ikke kommet igang med den nasjonale satsinga på jernbane som vart varsla i NJP 1994-97. Det er avgjerande for framtidig jernbanedrift i Norge at det blir satsa på jernbanen no. Ein foreslår at det blir investert 1 milliard kroner pr. år utover høg ramme, til jernbanen sin kjøreveg.</p> <p>2) Arbeidsutvalget støtter NSB sine planar for investeringar i meir tidsmessig infrastruktur for jernbanedrift. Utbygging av Ringeriksbanen, modernisering av Bergensbanen og utbygging til krengetog i år 2000.</p> <p>3) Vøgne som regionaltog må halde fram, der staten overtek ein større del av ansvaret.</p> <p>4) Framtidig stoppmønster i Hallingdal må ikkje bli dårligara enn i dag.</p> <p>5) Betjening av stasjoner må oppretthaldast. Kommunene kan være med på å drøfte samarbeidsmodeller med andre aktører, der dette kan gi like godt resultat.</p> <p>6) Ut frå eit miljømessig og samfunnsøkonomisk perspektiv må det leggest til rette for auka godstransport.</p>	
Kommentar	<p>Til høringsuttalelsens pkt 1 vises til NSBs kommentar til uttalelse fra Buskerud fylkeskommune.</p> <p>Forøvrig har NSB ingen kommentar til høringsuttalelsen.</p>	

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>2.20 Ål kommune</b>	27.06.96
Oppsummering	<p>Ål kommune støtter NJP under forutsetning av:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) At Stortinget følger opp tidligere politiske vedtak for utvikling av jernbanen og vedtar høy ramme med Ringeriksbanen.</li> <li>2) At Ringeriksbanen fremmes som eget prosjekt dersom basisramme vedtas.</li> <li>3) At Ål stasjon gis samme målsetting som Gol og Geilo.</li> </ol>
Kommentar	<p>Pkt 1) og 2) tas til orientering.</p> <p>Pkt 3): Ål stasjon har ikke samme funksjon og prioritet i jernbanenettet som Gol og Geilo.</p>



Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>2.21 Borre kommune</b>	04.06.96
Oppsummering	Borre formannskap har gjort enstemmig følgende vedtak: Det konstateres at gjennomføring av NSB-parsellen gjennom Borre er utsatt på ubestemt tid. Det henstilles til bestemmende myndighet å fastholde vedtak i Vestfold fylkesting om ferdigstillelse Drammen-Tønsberg i 2002 og til Larvik i 2005.
Kommentar	Parsellen gjennom Borre vil ikke kunne realiseres før etter 2007 innenfor rammene i NSBs prioritering.

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.22</b>	<b>Tønsberg kommune</b>	19.06.96
Oppsummering	<p>Tønsberg kommune har merket seg at parsell 7.2 Tønsberg-Stokke er foreslått skjøvet ut av planperioden 1998-2007, etter å ha vært prioritert i planperioden 1994-1997 for å etterfølge parsell 7.1 Barkåker-Tønsberg.</p> <p>Kommunen er bekymret for utviklingen i plankrysset Halvdan Wilhelmsens vei/jernbanen. Under henvisning til målsettinger i kommuneplanen for Tønsberg kommune forutsettes planfri kryssing av Halvdan Wilhelmsens vei. Tønsberg kommune anmoder NSB å innarbeide dette innenfor planperioden 1998-2007, da kommunen ikke kan akseptere økt frekvens på Vestfoldbanen uten at avbøtende tiltak iverksettes, i påvente av permanent løsning.</p>	
Kommentar	<p>I NJP 1994-97 var hele parsell 7 Barkåker-Stokke med som prioritert parsell. Etter en periode med hovedplanlegging ble parsellen delt i 2, hvor parsell 7.1 ble prioritert da kryssingsbelte forventes å ligge på denne strekningen. Med de angitte rammer utsettes parsell 7.2 til etter 2007.</p> <p>NSB er igang med et fellesprosjekt med Statens vegvesen, kommunen og fylkeskommunen for å bedre tilgjengeligheten til Tønsberg stasjon. I dette prosjektet vil også togdriften ved stasjonen vurderes, og ulike løsninger for å redusere problemstillingen vil bli vurdert. NSB anser imidlertid dette som et byplanmessig problem, som NSB ikke kan pålegges å løse alene.</p>	

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.23</b>	<b>Porsgrunn kommune</b>	21.05.96
Oppsummering	<p>Særutskrift fra møte i kommuneplanutvalget,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Målene i miljøpolitiske retningslinjer tilsier at høy ramme må legges til grunn for videre utbygging.</li> <li>2) Eidangertunnelen og sammenkopling av Vestfoldbanen/Sørlandsbanen anses som de viktigste samferdselsprosjekt i fylket i denne tidsperioden.</li> <li>3) Porsgrunn kommune vil gi disse prosjektene høy prioritet. Forutsetter at nødvendige planmidler avsettes.</li> <li>4) Det er sterkt ønskelig at NSB deltar aktivt i planlegging og utvikling av kollektivterminalen Kammerherreløkka/Porsgrunn st.</li> <li>5) Eidangertunnelen (parsell 12 Larvik-Porsgrunn) må sikres med nødvendige kryssingsspor. Tiltaket sammen med økt frekvens vil kunne utløse et større transportpotensiale enn det som NSB har forutsett.</li> <li>6) Det er ønskelig at NSB trekkes inn i samarbeidet med samordning og felles transportterminal for bil, båt og bane.</li> <li>7) Som ledd i en mulig lokalbanedrift i Grenland/Nedre Telemark bør forsøk med lettbanemateriell på Bratsbergbanen og Brevikbanen vurderes.</li> </ol>	
Kommentar	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ingen kommentar</li> <li>2) Ingen kommentar. Viser til Jernbaneutredningen "Modernisering av Vestfoldbanen".</li> <li>3) NSB har foreslått en oppstart av detaljplanarbeidet i 1998 og med mulig byggestart ved århundreskiftet.</li> <li>4) NSB er delaktig i utvikling av kollektivterminalen.</li> <li>5) Kommunedelplanene er nå vedtatt. Merknadene herfra og evt. andre kommentarer vil bli vurdert i det videre planarbeid.</li> <li>6) NSB er i ferd med å starte planarbeidet for sammenkopling av Vestfoldbanen/Sørlandsbanen. Det antas at spørsmål om samordning av transportterminal vurderes i denne sammenheng.</li> <li>7) Tas til orientering.</li> </ol>	

Høringsuttalelse <b>2.24</b>	Fra <b>Skien kommune</b>	Datert 24.05.96
Oppsummering	<p>Administrasjonen i Skien kommune henviser til tidligere behandling og vedtak, og presiserer:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) NJP 1998-2007 oppfattes positivt for Skien og Grenland dersom høy ramme legges til grunn for videre utbygging.</li> <li>2) Eidangertunnelen og sammenkopling av Vestfoldbanen/Sørlandsbanen anses som de viktigste samferdselsprosjekt i fylket i denne tidsperioden.</li> <li>3) NSB må bidra til at planprosessen i Larvik og Porsgrunn skjer tidsnok til at prosjektet kan komme med i planperioden som forutsatt, og forsere detaljplanene.</li> <li>4) Anmoder NSB å overføre utbyggingsmidler til oppstart av Nylende knutepunkt i inneværende planperiode med evt. slutføring i neste periode.</li> </ol>	
Kommentar	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 og 2) Ingen kommentarer.</li> <li>3) Planprosessen er igang og vedtak fattet. Detaljplanlegging forventes igangsatt tidlig i neste planperiode med mulig anleggsstart rundt århundreskiftet.</li> <li>4) Ingen kommentar.</li> </ol>	

Høringsuttalelse Fra

Datert

**2.25 Sandnes kommune**

24.06.96

Oppsummering

I kommuneplanen for Sandnes fremgår at jernbanen vil være en sentral del av kommunens basistilbud innen kollektivtrafikken.

- 1) Jærbanen-kortsiktige forbedringer. En økning av kapasiteten ved at det settes inn flere vogner pr. tog må komme tidligere enn år 2001.
- 2) Jærbanen-fremtidig bybane. Henstiller til at videre utredningsarbeid vedr. bybane forseres og at konseptet inngår i neste revisjon av NJP.
- 3) Dobbeltspor Stavanger-Ganddal. Henstiller til at dobbeltsporprosjektet inngår i denne planperioden.
- 4) Dobbeltspor/kulvert-Norestraen. Ber om at dette prosjektet omtales nærmere i NJP og at det sees på som et felles satningsprosjekt mellom 3 parter som alle har vesentlige interesser for at det gjennomføres tidligst mulig.
- 5) Godsterminal Ganddal. Viser til pågående planbehandling i Sandnes kommune.

Kommentar

- 1) Ingen kommentarer.
- 2) Viser til kommentarer til Rogaland fylkeskommune. Neste revisjon NJP 2002-2005
- 3) Viser til kommentarer til Time kommune.
- 4) Prosjektene er ikke prioritert i den første planperioden. I neste revisjon av NJP vil prosjektet gis en bredere omtale.
- 5) Arealer til godsterminalen er avsatt i kommuneplanbehandling. NSB starter detalj-/reguleringsplanarbeidet i 1997 med sikte på ferdigstillelse av terminalen i 2001.

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.26</b>	<b>Stavanger kommune</b>	02.07.96
Oppsummering	<p>1) Av hensyn til jernbanens konkurranseevne i framtiden anbefaler Stavanger kommune at bevilgninger tilsvarende høy ramme legges til grunn for den kommende planperioden.</p> <p>2) Kommunen ser positivt på inføring av krengetog og tilhørende investeringer i tilpasning av infrastrukturen.</p> <p>3) Ser positivt på at godsterminal Ganddal forutsettes ferdig/påbegynt i første fireårsperiode ved høy/basis-ramme.</p> <p>4) Basert på høt samfunnsnytte ber kommunen om at dobbeltspor Sandnes-Stavanger prioriteres høyere og inkluderes i denne planperioden.</p> <p>5) Ber om at Jærbanen planlegges videre med tanke på et framtidig bybanenett.</p>	
Kommentar	<p>1) - 3) Ingen kommentar.</p> <p>4) Viser til kommentarer til Time kommune.</p> <p>5) Viser til kommentarer til Rogaland fylkeskommune.</p>	

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.27</b>	<b>Lund kommune</b>	21.03.96
Oppsummering	Lund kommune minner om utbedringsprosjektet Drangsdalen og håper det får plass tidlig i neste jernbaneplanperiode.	
Kommentar	Utbedringsprosjektet Drangsdalen er lagt inn i planperioden 1998-2007. Budsjettrammene vil avgjøre når prosjektet kan gjennomføres. Pr. idag er prosjektet prioritert i perioden 2001-2007.	

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>2.28</b>	<b>Time kommune</b>	26.03.96
Oppsummering	Følgende prosjekter er aktuelle for Time kommune	
	1) Oppgradering av Bryne stasjon	
	2) Dobbeltspor Stavanger-Egersund	
Kommentar	1) Bryne stasjon oppgraderes i inneværende planperiode.	
	2) Dobbeltspor Mariero-Stavanger og Hinna-Mariero er foreslått utført i perioden 2001-2007, avhengig av høy ramme. I 1997 vil NSB foreta en kapasitetsstude av Jærbanen for en nærmere vurdering av kapasitetsforbedringer.	



Høringsuttalelse Fra

Datert

## 2.29 Trondheim kommune

02.07.96

### Oppsummering

Kommunen ser positivt på modernisering og videreutvikling av jernbanen i Trondheimsregionen. Tiltak for jernbane, buss og andre transportmidler på Heimdal, Lerkendal, Marienborg og Lademoen må samordnes. Miljøtiltak bør prioriteres høyere, undergang Heimdal nevnes spesielt. Økt trafikk gjennom Lademoen må følges opp med avbøtende miljøtiltak. Det er uklart hvilke tiltak som er planlagt gjennomført på strekningen Trondheim st. - Leangen. Sammenhengen mellom NSB's langsiktige planlegging og fylkeskommunal og kommunal oversiktsplanlegging savnes.

### Kommentar

NSB er i kontinuerlig dialog med Trondheim kommune vedrørende spørsmål om samordning mellom jernbane, knutepunktsterminaler og byutvikling. NSB har bidratt med planer og innspill i forbindelse med høring av kommune(del)planer, fylkesplan og transportplaner.

NSB er imidlertid enig i at et forpliktende samarbeid mellom Statens vegvesen, NSB, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune må styrkes og utvikles videre. Samarbeidet må omfatte både planlegging og gjennomføring. Det økonomiske grunnlaget for et slikt forpliktende samarbeid mangler i dag pga. "skjev" fordeling av planleggings- og investeringsressurser etatene imellom.

For NSB's vedkommende hadde det vært ønskelig med årlige investeringsbeløp øremerket til delfinansiering av fellesprosjekter innenfor miljø og kollektivtiltak.

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 2.30 Regionrådet Midtre Gauldal, Oppdal og Rennebu

18.06.96

### Oppsummering

"Høy investeringsramme" bør legges til grunn. Rådet ser meget positivt på strategien med krengetog, forutsatt at stoppmønsteret i Sør-Trøndelag ikke endres. Trønderbanen er et nødvendig transporttilbud som må utvikles videre. Ytterstrekningene til Oppdal og opp Gauldalen må sikres. Banestandarden på Rørosbanen er påkostet og bør utnyttes. Det er avgjørende at det satses på stasjonsanleggene. Støren, Berkåk og Oppdal er nødvendige stasjoner for omlandene som skal dekkes. Rådet er meget glad for at det er foreslått fysisk opprustning av stasjonene Oppdal og Støren. Dette bør skje snarest mulig i første fireårsperiode. Godstransport bør ivaretas fra stasjonene ut fra de ressurser som er i bemanningen.

### Kommentar

Både Oppdal og Støren stasjoner er prioritert i løpet av planperioden.

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 2.31 Holtålen kommune

28.06.96

### Oppsummering

Kommunen konstaterer at Rørosbanen ikke faller innenfor de fastlagte satsingsområder. Det er betenkelig at forretningsmessig lønnsomhet vektlegges så sterkt. Lokalsamfunn som Holtålen har få transporttilbud på kollektivsiden. Prosjekter som ligger på 3 ganger det foreslåtte nivå er beskrevet, det kan reises tvil om NSB's villighet til å utvikle trafikkpotensialet på banen. Det vurderes som positivt at NSB vil investere i krengetog på Rørosbanen. Bruk av banen som avlastningsbane for Dovrebanen bør utnyttes i godssammenheng. Kommunen håper at planen foretar en opprioritering av banen, spesielt på investeringssiden.

### Kommentar

Uttalelsen om krengetog på Rørosbanen tas til orientering.

Spørsmålet om bruk av Rørosbanen som avlastningsbane for Dovrebanen har vært drøftet i flere sammenhenger.

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>2.32 Malvik kommune</b>	12.06.96
Oppsummering	<p>Kommunen ser positivt på modernisering av strekningen Trondheim-Steinkjer. De planlagte tiltakene betyr store miljøforbedringer i Malvik, spesielt gjelder dette Malvik-tunnelene. Kommunen er spesielt positiv til at Gevingåsen tunnel er plassert på 1. prioritet. Ut fra globale miljøhensyn beklager vi at det ikke er funnet rom for å starte elektrifisering av Nordlandsbanen. Det er viktig å heve akseltrykket på strekningen Hell-Storlien til 22,5 tonn. Ordet "Atlanterhavsbanen" bør tas mer i bruk slik at myndighetene blir fortrolige med begrepet.</p>
Kommentar	<p>Malviktunnelene vil medføre miljøgevinster ved at jernbanen som barriere fjernes, tilgjengeligheten til friområder økes, areal frigis og boliger blir skjermet for støy. En gjennomføring av prosjektet før 2007 vil imidlertid kreve investeringer ut over "høy ramme".</p>

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 2.33 Stjørdal kommune

24.06.96

### Oppsummering

Investeringene må følge "høy ramme". Kommunen ber om at fotgjengerundergang på Stjørdal stasjon og sanering av planovergang for Innherredsvegen (fylkesveg) gjennomføres. Stjørdal kommune stiller seg bak Atlantbanemodellen og savner tiltak for modernisert persontrafikk Trondheim-Østersund og internasjonal godstrafikk over Storlien som kan betinges i forhold til tiltaksvilje på svensk side. NSB må tidlig i perioden bidra til bedre sikring av planoverganger i kommunen.

### Kommentar

I NSBs utredning er planfri kryssing på Stjørdal stasjon foreslått som et miljøtiltak der NSB kan bidra med delfinansiering.

Innherredsvegen er sikret med bomanlegg. En ombygging til planfri kryssing må bli vegvesenets hovedansvar.

Strekningen Hell-Storlien er ikke prioritert i neste planperiode.

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 2.34 Inderøy kommune

28.06.96

### Oppsummering

Røra kryssingsspor er ikke tatt med i planen. Vegvesenet har prioritert planfri kryssing for E6 på Røra. Kommunen er redd for at dette tiltaket blir skjøvet ut i neste vegplanperiode p.g.a. at NSB har trukket seg ut av samarbeidet.

Røra stasjon bør også utvikles som knutepunktsterminal.

### Kommentar

Vegvesenet har i sitt forslag til NVVP 1998-2007 prioritert Røra kryssingsspor med de nødvendige midler.

I NSB's planer for stasjonsutvikling på Trønderbanen er opprusting av Røra stasjon prioritert med ny plattform.

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 2.35 Grong kommune

03.07.96

### Oppsummering

For en distriktskommune som Grong er det sterkt å beklage at det ikke er mulig å legge sterkere vekt på samfunnsøkonomiske vurderinger. Med det trafikknutepunkt Grong er for hele Namdalen og Sør-Helgeland, bør stasjonen utvikles som knutepunktsterminal. Kommunen vil peke på muligheten for en framtidsretta gods- og tømmerterminal enten ved utvidelse av tømmerterminalen på Formofoss eller at det blir sett på andre egnede områder.

Kommunen er bekymret for banestandarden i regionen p.g.a. dårlige grunnforhold. Det forventes at banestandarden på Namsosbanen kan heves opp på et akseptabelt nivå.

### Kommentar

Grong stasjon fungerer godt som skysstasjon idag.

Det er ingen grunn til bekymring for banestandarden i Grong-regionen pga. grunnforholdene. Sikkerheten blir ivaretatt med dagens vedlikeholdsinnsats.

Pr idag ser vi ikke noe stort behov for utvikling av gods- og tømmerterminal i området. Dette bør i senere utredninger ses opp mot en eventuell godsterminal på Steinkjer og videre drift på Namsoslinjen.

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>2.36 Bodø kommune</b>	07.06.96
Oppsummering	Nord-Norgebanen er ikke et realistisk prosjekt i planperioden. Investeringsmidler må ligge over "høy ramme". Strekningen Steinkjer-Bodø må få større midler til utbedring av traséen. Togmateriellet på Nordlandsbanen må få samme kvalitet og komfort som andre steder i landet.
Kommentar	Tas til orientering.



Høringsuttalelse Fra

Datert

## 2.37 Narvik kommune

14.06.96

### Oppsummering

Narvik fremheves som strategisk knutepunkt med internasjonal havn, lett tilgang til flyplass, jernbane rettet mot kontinentet og et utviklingspotensiale mot øst.

Infrastrukturen på Ofotbanen må oppgraderes slik at regularitet for ARE-togene kan ytterligere forbedres.

Narvik stasjon bør vurderes flyttet til en felles trafikkterminal i Narvik sentrum / Demagområdet.

### Kommentar

Profilutvidelse, forlengelse av kryssingsspor, rassikring og bedret vedlikehold vil forbedre regulariteten til ARE-togene.

NSB anser ikke flytting av Narvik stasjon som et realistisk prosjekt innenfor planperioden.

### 3 STATLIGE ORGANER

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>3.1</b>	<b>Fylkesmannen i Østfold</b>	17.07.96
Oppsummering	<p>Det er viktig at dobbeltsporet Haug - Seut ferdigstilles på kortest mulig tid.</p> <p>Fylkesmannen vil påpeke betydningen av å sikre en høy investeringsramme for utvidelse til to spor på hele Vestre linje. Den lange planleggingshorisonten er uheldig - planforutsetningene vil kunne endres så mye at deler av planarbeidet må gjøres pånytt.</p> <p>For Østre linje bør det være et langsiktig mål å redusere reisetiden betydelig ved endret linjeføring i forhold til dagens trasé.</p> <p>Framføring av nytt dobbeltspor gir store ringvirkninger, og NSB må minimalisere negative konsekvenser og satse på avbøtende tiltak. For en størst mulig miljøgevinst påpekes nødvendig samarbeid med Statens vegvesen og kommunene.</p>	
Kommentar	<p>NSBs prioritering av prosjekter innenfor de økonomiske rammene i NJP er begrunnet i NJP-dokumentet.</p> <p>NSB har et fruktbart samarbeid med Statens vegvesen og kommune, og ønsker å videreføre og videreutvikle dette.</p>	

Høringsuttalelse Fra

Datert

### 3.2 Fylkesmannen i Oslo og Akershus

24.7.96

#### Oppsummering

Fylkesmannen presiserer at de overordnede mål for planforslaget oppfattes som positive og anbefaler at høy investeringsramme legges til grunn.

Fylkesmannen oppfordrer til nært samarbeid med andre aktører i samfunnsplanleggingen for å sikre full gevinst av jernbaneinvesteringene, gjennom at disse ses i sammenheng med øvrige offentlige investeringer i området. Spesielt pekes på kollektivknutepunkter og parkering ved stasjoner.

Ved planleggingen av nye prosjekter har Fylkesmannen forståelse for at aktuelle løsninger må tilfredsstille jernbanetekniske og økonomiske krav, men vil samtidig anmode NSB om å vektlegge at lokalsamfunnene er meget sårbare for slike inngrep som et jernbaneanlegg er. Som eksempel på dette nevnes bl.a. nødvendigheten av å avveie teknisk og økonomisk gevinst mot uerstattelige nasjonale verdier i forbindelse med jernbaneanleggene gjennom Gamlebyen i Oslo.

#### Kommentar

Fylkesmannens oppfordring om samarbeid og samordning støttes av NSB.

Avveining av konsekvenser inngår i NSBs planer og utredninger.

Høringsuttalelse Fra

**3.3 Fylkesmannen i Hedmark**

Datert

28.06.96

Oppsummering

Generelle kommentarer

Fylkesmannen påpeker behovet for å se veg- og jernbaneinvesteringer under ett og har med interesse merket seg sammenfallene planperiode for NJP og NVVP. Fylkesmannen tror at en styrking av jernbanen, utover det som ligger i forslaget til NJP, ville kunne vise seg å være en god langsiktig samferdselsstrategi, sett ut fra et miljøperspektiv. Fylkesmannen anbefaler at det settes igang en større utredning av miljøeffektene av alternative samferdselssystemer.

Fylkesmannen gir sin støtte til høy ramme og har ingen kommentarer til de prioriteringer som er gjort på investering, drift og vedlikehold.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

Fylkesmannen har ingen kommentarer.

Kommentar

NSB støtter at idèen om å utrede miljøeffektene av alternative samferdselssystemer og viser til egen rapport: "Transport, helse og miljø i et samfunnsøkonomisk perspektiv" fra NSB Helse, miljø og sikkerhet.

Rørosbanen har et beskjedent kundegrunnlag og er utsatt for konkurranse fra veg. Banen kan imidlertid utnyttes mer ekstensivt både til person og godstrafikk. Persontrafikken forutsetter at staten legger forholdene til rette, bl.a. gjennom offentlige kjøp.

Høringsuttalelse Fra

Datert

### 3.4 Fylkesmannen i Oppland

15.05.96

#### Oppsummering

##### Generelle kommentarer

Fylkesmannen anbefaler at høy ramme legges til grunn i det videre arbeid.

Fylkesmannen merker seg at forlengelse av Gjøvikbanen til Dovrebanen foreslås skrinlagt.

##### Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

Fylkesmannen viser til fylkesplan for Oppland, der opprusting av Dovrebanen for mer effektiv jernbanekommunikasjon mellom Gudbrandsdalen / Mjøsområdet og hovedflyplassen / Oslo-området er prioritert.

Kobling mellom Gardermobanen og Dovrebanen er en viktig forutsetning for at hovedflyplassen skal få den tiltenkte betydning for Oppland.

#### Kommentar

Fylkesplanen for Oppland er i samsvar med NSB's planer for utvikling av Dovrebanen. Spesielt banestrekningen igjennom Gudbrandsdalen vil bli viet oppmerksomhet i planperioden. Å ivareta banens landskapsmessige og kulturhistoriske verdier vil bli en utfordring som i stor grad vil bli bestemmende for hvilket ambisjonsnivå som skal legges til grunn for moderniseringen. I dette arbeidet vil NSB søke støtte hos bl.a. fylkesmannen.

## Oppsummering

- 1) Ut fra et miljøperspektiv er det viktig at NJP baseres på en ramme som muliggjør en styrking av jernbanetilbudet i Norge gjennom en fornyelse av de deler av togtilbudet hvor jernbanen har klare markeds- og miljømessige fortrinn. I et slikt perspektiv er omtalen av hvilke muligheter for fornyelse som ligger i basisrammen foruroligende.
- 2) Plandokumentet vurderer i liten grad alternative profiler på investeringsrammene og mangler klargjøring av mål og forventet måloppnåelse, noe som kan svekke mulighetene for å få gjennomslag for en høyere ramme enn basis.
- 3) For Buskerud er det av stor miljømessig betydning at NSB gir et godt tilbud til den store og økende pendlrtrafikken i Oslo-området. Mål om markedsandel er ikke synliggjort.
- 4) Innsetting av krengetog synes fornuftig med hensyn på å minimalisere nye naturinngrep. Målsetting med innsetting av krengetog burde vært fulgt opp med hva man ønsker å oppnå i markedet.
- 5) Uklart hva som er NSBs strategi for Vestkorridoren, og framtidig kvalitet i tilbudet Drammen-Gardermoen.
- 6) Positivt med oppmerksomhet rettet mot knutepunktene. NJP dokumentet burde vært benyttet til å klargjøre NSB's strategiske rolle i oppfølging av RPR for samordnet areal- og transportplanlegging.
- 7) Strategiske vurderinger av investeringer i bane vs. materiell er ikke utført på en tilfredsstillende klar måte.
- 8) Savner en vurdering av trafikdelens økonomi og produktivitet med forpliktende og etterprøvbare mål.
- 9) NSBs miljøprogram burde inngå i NJP.

## Kommentar

NSB anser fylkesmannens uttalelse som grundig og konstruktiv. NSB har brukt fylkesmannens uttalelse aktivt gjennom slutfremstillingen av dokumentet og de punktvis kommentarene kan oppsummeres slik:

- 1) Tas til orientering.
- 2) Tas til etterretning og utdypes videre i det endelige NJP-dokument.
- 3) Tas til orientering.
- 4) Tas til etterretning og utdypes.
- 5) Tas til etterretning og utdypes.
- 6) Tas til orientering.
- 7) Tas til etterretning og utdypes.
- 8) Ingen kommentar.
- 9) Tas til etterretning. NSB miljøprogram er ferdigstilt og vedlegges NJP.

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>3.6</b>	<b>Fylkesmannen i Vestfold</b>	20.06.96
Oppsummering	<p>1) Fylkesmannen vil fremholde viktigheten av å satse på en rask utvikling av Vestfoldbanen. I Vestfold ligger det godt til rette for at en større andel av transporten kan gå på bane. Overføringen av veitrafikk til jernbane vil gi miljø- og helsegevinster i fylket. Skal Vestfoldbanen opprettholde sin konkurransekraft, er det imidlertid viktig at investeringene og hastighetsøkningen på Vestfoldbanen minst skjer i samme takt som på E18.</p> <p>2) En utvikling av Vestfoldbanen vil bidra til å knytte Oslofjordregionen tettere sammen. En rask utbygging av dobbeltsporet Vestfoldbane vil også ha klare fordeler for den sivile beredskapen i fylket.</p> <p>3) Fylkesmannen savner drøftinger støyproblemer langs eksisterende bane og forslag til tiltak for å løse problemene.</p> <p>4) Jernbanen som barriere for barn og unge, for vilt og friluftsliv er også temaer som fylkesmannen savner en drøfting av.</p> <p>5) Fylkesmannen vil anbefale at investeringsrammer lavere enn høy ramme ikke legges til grunn for Vestfoldbanen, og fremhever viktigheten av at investeringene skjer tidlig i perioden. Dette også sett i sammenheng med jernbanens synkende konkurransekraft pga teknologisk og driftsmessig underlegenhet, samtidig som veisiden forbedres betraktelig.</p> <p>6) Planlegging av nye anlegg innenfor jernbanesektoren må vektlegge konsekvensene for disponering av og atkomst til landbruksarealene.</p>	
Kommentar	<p>1) Merknadene er i tråd med konklusjoner i NSBs egne utredninger.</p> <p>2) Kommentar som punkt. 1).</p> <p>3) Tas til orientering, og henviser til parsellvise konsekvensutredninger.</p> <p>4) Tas til orientering, og henviser til parsellvise konsekvensutredninger.</p> <p>5) Merknad er helt i tråd med dokumentasjon i NSB sitt plandokument.</p> <p>6) Tas til orientering, og henviser til parsellvise konsekvensutredninger.</p>	

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>3.7</b>	<b>Fylkesmannen i Telemark</b>	01.07.96
Oppsummering	<p>Fylkesmannen har forelagt planforslaget fram for fagavdelingene.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Sosial- og familieavdelingen har ingen merknader til planforslaget.</li> <li>2) Landbruksavdelingen har ingen merknader til planforslaget.</li> <li>3) Kommunal- og samordningsavdelingen har ingen merknader til planforslaget.</li> <li>4) Miljøvern avdelingen har ingen vesentlige merknader til planforslaget annet enn at de støtter "høy ramme" hva gjelder planrammer.</li> <li>5) Beredskapsavdelingen savner vurderinger som tar opp målsettingene innen det sivile beredskap.</li> </ol>	
Kommentar	<p>NSB tar merknadene fra Beredskapsavdelingen til orientering, ellers ingen kommentarer til merknadene fra Fylkesmannen i Telemark.</p>	



Høringsuttalelse Fra

Datert

**3.8 Fylkesmannen i Vest-Agder**

18.06.96

Oppsummering

Fylkesmannen savner en nøyere gjennomgang av behov og behovsdekningen for person- og godstrafikken på Sørlandsbanen.

Mer konkret savner fylkesmannen at planen bedre drøfter de mulighetene for jernbanen som ligger i:

- etablering av hovedstadens lufthavn nord for Oslo
- fremveksten av Oslofjordområdet og Agder som mer samlede nærings- og arbeidsmarkedsregioner
- nytt banemateriell som reduserer reisetiden vesentlig og definitivt i forhold til stamvegforbindelsen,
- og at dette ses i forhold til mulighetene for å forsere sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, og en samordnet areal- og transportplanlegging.

NJP burde drøfte hva en omlegging av Sørlandsbanen til kystbyene øst og vest for Kristiansand ville bety.

Fylkesmannen støtter en videre utbygging og drift av Sørlandsbanen etter "høy ramme".

Kommentar

Sørlandsbanen er høyt prioritert av NSB og vil bli den første banen som trafikkeres med krengetog i Norge.

En kystbane er drøftet i NSBs utredning om Sørlandsbanen men er ikke vurdert som en lønnsom investering og er utsatt på ubestemt tid..

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>3.9</b>	<b>Fylkesmannen i Rogaland</b>	01.07.96
Oppsummering	<p>Fylkesmannen har i sine merknader lagt til grunn tildeling høg ramme.</p> <p>1) De føreslegne tiltaka på Sørlandsbanen bygger godt opp under viktige punkt i "Fylkesplanen 1996-99". Sammen med utbygging av ny godsterminal, vil truleg konkurranseevna i høve til godstransporten kunne betras. Overføring av godstransport frå E18 til jernbane vil være viktig for heile Sør-Noreg. Ein samankopling mot Vestfoldbanen vil vere viktig i denne sammenheng.</p> <p>2) Den innkorting av reisetiden som ein kan sjå føre seg som følge av innføring av krengetog og andre tiltak, vil og kunne avlaste vegsystemet i høve til personbilar. Med dei tidsrammer som planen legger opp til vil jernbanen få eit stort konkurransefortrinn på mange strekninger..</p> <p>3) Når det gjeld Jærbanen finn Fylkesmannen det uheldig at det ikke er rom for tiltak i første del av planperioden, sjøl innafor høg ramme.</p> <p>4) Fylkesmannen i Rogaland påpeker også oppfølging i henhold til RPR for samordet areal- og transportplanlegging og støyproblemer.</p>	
Kommentar	NSB tar merknadene fra Fylkesmannen i Rogaland til orientering.	

Høringsuttalelse Fra

Datert

### 3.10 Fylkesmannen i Hordaland

27.06.96

#### Oppsummering

Fylkesmannen støtter forslaget om bygging av Ringeriksbanen og innføring av krengetog. Videre går fylkesmannen inn for at jernbanen får anledning til å styrke sitt konkurransefortrinn i forhold til andre transportformer, og at det blir lagt opp til god samordning mellom tog og buss. Videre går fylkesmannen inn for tiltak som styrker jernbanen som godstransportør, og at det blir lagt til rette for samordning mellom bane/båt.

Fylkesmannen går inn for samordning mellom vei og bane om mulige vei/jernbanetunneler gjennom Ulriken.

Til slutt peker fylkesmannen på at NSB har fått frist til utgangen av 1998 om opprydding på høgfjellet.

#### Kommentar

NSB noterer seg Fylkesmannens ønske om samordning av planarbeidet for veg- og jernbane. Forøvrig ser en ingen konflikter/motsetninger mellom fylkesmannens kommentarer og de anbefalte prioriteringer.

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>3.11 Fylkesmannen i Møre og Romsdal</b>	18.07.96
Oppsummering	Fylkesmannen registrerer at det ikke er lagt opp til en offensiv satsing på Raumabanen for å videreutvikle denne som et miljøvennlig alternativ til andre transportmiddel.
Kommentar	Tas til orientering.

Høringsuttalelse Fra

Datert

### 3.12 Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

05.06.96

#### Oppsummering

Fylkesmannen slutter seg til anbefaling om "høy ramme". Det tilrås en opprioritering av Rørosbanen og Meråkerbanen.

Strekningen Hell-Storlien anbefales rustet opp til 22,5 tonn akseltrykk og elektrifisering bør startes opp.

Lokaltogsfunksjonen (stoppesteder og tilgjengelighet) bør ivaretas ved baneomlegginger og utbedringer på Nordlandsbanen og Dovrebanen.

NSB må legge betydelig vekt på å utrede reelle alternative lokaliseringer og konsekvenser av ny godsterminal i Trondheim.

Det er mange usikrede planoverganger og trange underganger (for melketankbil, tømmer etc.), dette må rettes opp.

#### Kommentar

En opprioritering av Rørosbanen og Meråkerbanen vil betinge økte rammer til jernbanen i Midt-Norge. Behovet vil ytterligere forsterkes dersom ambisjonen også skal omfatte oppstarting av elektrifisering av Nordlandsbanen og Meråkerbanen. Elektrifisering av trekanten Trondheim-Storlien-Steinkjer er kostnadsberegnet til 710 mill kr og er foreløpig ikke prioritert til fordel for gjennomføring av mer presserende og samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter i perioden.

Høringsuttalelse Fra

Datert

### 3.13 Fylkesmannen i Nord-Trøndelag

13.06.96

#### Oppsummering

Fylkesmannen er fornøyd med at det satses på utvikling av Trønderbanen gjennom økt hastighet og effektive terminaler.

Verdal og Levanger har behov for stasjonsutvikling.

Utbygging av godsterminalen i Steinkjer og elektrifisering Trondheim-Steinkjer er viktig.

Opprusting av Meråkerbanen må tilpasses planer på svensk side. På lengre sikt er godstransport fra Finland og Russland interessant.

Sikkerhet på planoverganger og tiltak for viltpåkjørslar må følges opp ved hastighetsøkninger.

Namsosbanen bør opprettholdes.

#### Kommentar

Fylkesmannens kommentarer tas til orientering. Nærtrafikken rundt Tondheim inngår som satsingsområde, men elektrifisering anbefales foreløpig ikke fra NSB.

Høringsuttalelse Fra

Datert

**3.14 Statens vegvesen Østfold**

22.07.96

Oppsummering

SVØ kommenterer kun høringsdokument del 2. regionvise forslag. SvØ viser til at vegkontorets eget handlingsprogram for NVVP ennå ikke er utarbeidet, og at vegkontorets foreløpige prioriteringer vil bli tatt opp til ny vurdering ved utarbeidelsen av dette. SVØ har for øvrig tatt for seg byregionene samt Råde med hensyn til felles utfordringer mellom vegkontoret og NSB.

- SVØ påpeker at en samlet vurdering av aktuelle infrastrukturprosjekter i Moss sentrum vil kunne avdekke større samfunnsøkonomisk nytte enn en sektorvis vurdering. En slik samlet vurdering kunne medført opp-prioritering av Mosse- prosjektet, både i NVVP og NJP.
- SVØ har store forventninger til det igangværende plan-samarbeidet i Sarpsborg.
- SVØ påpeker behovet for samordning av prosjekter i Fredrikstad og Halden.

Kommentar

SVØ og NSB har et lett plansamarbeid i forbindelse med planlegging av både veg- og jernbaneprosjekter. Det er en løpende dialog mellom etatene i å finne gevinster ved fellesprosjekter. For flere av dobbeltsporparellene er det aktuelt med vegomlegginger. Dette er diskutert med SVØ i hvert enkelt tilfelle.

Kfr. også kommentarene til Moss kommunes uttalelse.

## Oppsummering

Generelle kommentarer

SVA støtter prioriteringen av drift og vedlikehold foran nyinvesteringer, men savner en vurdering mellom investeringer i materiell kontra infrastruktur. SVA savner også vurdering av konkurranseflaten mellom veg- og jernbanetraffikk, spesielt jernbanens muligheter til å avlaste vegnettet.

SVA: investeringer i nærtrafikkområdet rundt Oslo bør prioriteres av hensyn til samfunnsøkonomi, sikkerhet, punktlighet og fremføringstid.

SVA imøteser samarbeid med utviklingen av NSBs forslag til alternative finansieringsformer for jernbaneutbygging.

\* \* \*

1. En av SVA's hovedutfordringer i årene fremover er å bidra til å øke kollektivtraffikkens markedsandel i Akershus. Jernbanen er ryggraden i kollektivnettet i fylket, og det er derfor viktig med en sterkere satsing fra NSB her.
2. SVA mener at jernbaneinvesteringer på strekningen Asker-Oslo-Ski må prioriteres og utbyggingen må komme så raskt som mulig. Ved prioritering mellom disse strekningene bør Oslo-Asker komme før Oslo-Ski.
3. SVA mener at jernbanens rolle i nærtrafikken må telle mere enn marginale forbedringer for fjerntrafikken. Strekningen Asker-Oslo-Ski må derfor ferdigstilles før arbeidet med Ringeriksbanen startes opp.
4. SVA ønsker en konkretisering av mulig integrering av banesystemer og eventuelt forslag til samarbeidsformer.
5. SVA påpeker at 65 % av jernbanereisene i Norge foretas i Akershus og Oslo og at investeringsmidler må tildeles deretter. Nøkkelen til NSBs fremtidige suksess ligger i en pålitelig, funksjonell og effektiv jernbanetransport i Oslo og Akershus.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

SVA ønsker en konkretisering av Gardermobanens betydning i det regionale kollektivtilbud.

## Kommentar

- NSB har en vurdert ressurser til materiell og infrastruktur for å oppnå NSBs uttalte målsettinger. Personellinnsats bør også inngå i en slik analyse.
- NSB har, i likhet med SVA, påpekt i NVVP 1998-2007 til SVA at det savnes en overordnet vurdering av konkurranseflaten mellom veg- og jernbanetraffikk.

1. Ingen kommentar.
2. Begrunnelsen for valg av første utbyggingsetapper er referert i forslaget til NJP.
3. Ingen kommentar.
4. BrØ samarbeider med AS Oslo Sporveier om et studie av kombidrift mellom ulike banesystemer, og anbefaler at dette innarbeides i endelig versjon av NJP. I Sørkorridor-utredningen som utføres av Akershus Fylkeskommune, Oslo Kommune, de berørte vegkontorer og NSB legges opp til utstrakt vurdering av forskjellige kollektivsystemers rolle i transportfordelingen.
5. I samsvar med NSBs holdning og prioritering

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

Tas til etterretning.



## Oppsummering

Generelle kommentarer

SVO påpeker at lokal- og IC-tognettet dekker ca 1/3 av landets befolkning og at investeringer her er viktige for å få til rasjonelle og effektive persontrafikk løsninger i Østlandsområdet.

SVO er bekymret for at for stor andel av rammen bindes opp i drift og vedlikehold i lav og basisramme, slik at NSB får begrensede muligheter til utbygging av nettet i Østlandsområdet innenfor akseptable tidsrammer.

SVO påpeker behovet for koordinering av veg- og jernbaneinvesteringer på relasjoner hvor man har reell konkurransesituasjon, med sikte på at jernbanen kan overta større andeler av det totale persontransportarbeidet.

\* \* \*

1. Den foreslåtte utbyggingstakten for Oslo-Asker er i samsvar med hva som er foreslått for vegsystemet i samme korridor slik at man her synes å kunne unngå uheldig overføring av persontrafikk fra bane til veg.
2. SVO er bekymret for at jernbaneutbyggingen i Sørkorridoren er foreslått etter tilsvarende vegutbygging og frykter at dette kan medføre uheldig overføring av trafikk fra bane til veg.
3. SVO legger i NVVP 1998-2007 opp til at kollektivinvesteringer skal knyttes opp mot terminaler og savner en omtale av hvilke knutepunkter NSB ønsker å prioritere innenfor Oslos grenser, utover Oslo S, Nationaltheatret, Skøyen og Grorud.
4. SVO savner en idéer og tanker om muligheter for kombinasjonsdrift på banesystemene i Oslo-området, etter hvert som lokalstrekningene blir avlastet i forbindelse med 4-spors-utbyggingen.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

I en prioritering mellom de ulike togtilbudene påpeker SVO at det er særlig nærtrafikken i Oslo-området som representerer de store trafikkvolumene. En nedprioritering av denne i forhold til fjern- og InterCity-tog vil være et dårlig signal til brukerne av nærtrafikktilbudet. Det bør også legges til rette for at reisende på nærtrafikkstrekningene kan bruke InterCity-tog som ekspressalternativ mellom viktige knutepunkter.

## Kommentar

SVOs uttalelser tas til etterretning. Signalet om en bedre koordinering av veg- og jernbaneinvesteringene støttes.

1. Tas til etterretning.
2. SVO's bekymring deles av NSB. Det er ønskelig med raskere fremdrift på utbyggingen av nytt dobbeltspor Oslo-Ski, men innenfor de anbefalte rammer har dette ikke vært mulig. En forsert utbygging vil avbøte.
3. Fremtidige kollektivknutepunkter i Oslo vil bli utredet av NSB høsten 1996. Foreløpige tanker om dette er Storo/ Sinsen, Hauketo og Skøyen. Lysaker stasjon (delvis i Bærum), Kjelsås og Bryn er også interessante som knutepunkter. I tillegg knytter det seg stor interesse til Økern dersom Alnabanen også kan benyttes til persontrafikk.
5. NSB samarbeider med AS Oslo Sporveier om et studie av kombidrift mellom ulike banesystemer. I Sørkorridor-utredningen som utføres av Akershus Fylkeskommune, Oslo Kommune, de berørte vegkontorer og NSB, legges opp til utstrakt vurdering av forskjellige kollektivsystemers rolle i transportfordelingen.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

Nærtrafikken i Oslo-området er prioritert. NSB er enig i at IC-tog bør kunne brukes som ekspressalternativ mellom viktige knutepunkter. Dette gir også en større fleksibilitet i tilbudet til publikum.

Høringsuttalelse	Fra <b>3.17 Statens vegvesen Hedmark</b>	Datert 04.07.96
Oppsummering	<p>SVH gir full tilslutning til de viktigste satsingsområdene i forslaget til NJP. SVH mener det er viktig at komuner og fylkeskommuner engasjerer seg i utvikling av stasjonsområder/ kollektivknutepunkter og påpeker at også vegvesenet er viktig samarbeidspartner ved slike prosjekter. SVH mener det er hensiktsmessig å samordne tog/buss/taxi/parkering ved knutepunkter som har togtilbud, uansett hvor stort markedsgrunnlag toget har.</p> <p>SVH ønsker å videreutvikle samarbeidet med NSB om</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planoverganger</li> <li>• Traséutbedringer</li> <li>• Utvikling av kollektivknutepunkter</li> <li>• Tilrettelegging for høyere arealutnyttelse rundt stasjonene</li> </ul> <p><u>Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.</u></p> <p>SVH savner en diskusjon om konkurranseflaten mot ekspressbuss.</p>	
Kommentar	<p>SvH og NSB har sammenfallende syn. I forslaget til NJP er sanering av planoverganger viktige prosjekter for å redusere ulykker og øke sikkerhet og punktlighet. I tillegg åpner slik sanering for kortere reisetid på fjernstrekningene, gjennom at krengetog kan kjøres med høyere hastigheter. Et nært samarbeid mellom kommuner, vegvesen og NSB er viktig og etableres tidlig i arbeidet med de kommunevise hovedplaner og reguleringsplaner for sanering av planoverganger som startes opp i NSB høsten 1996.</p> <p>Generelt er NSB enig i at samarbeid mellom etatene bør videreutvikles.</p>	

Høringsuttalelse Fra

Datert

### 3.18 Statens vegvesen Oppland

24.06.96

#### Oppsummering

Høringsuttalelsen fra SVOp konsentreres om konkrete utbyggingstiltak i kjørevegen. Overordnet strategier og offentlig kjøp av persontransport er ikke kommentert.

SVOp gir en orientering om fremtidig vegprosjekter i fylket i forhold til dagens jernbane og foreslåtte jernbaneutbygginger.

Riksveg 4 skal legges om på strekningen nord for Roa , trolig i perioden 2001-2007. En aktuell veglinje går parallelt med jernbanen mellom Lunner og Gran stasjoner, og kan medføre behov for linjeomlegginger for Gjøvikbanen. SVOp ønsker å vurdere et fellesprosjekt på strekningen idet dagens jernbanelinje har dårlig kurvatur. Et samarbeide kan gi fordeler for begge parter.

Det er et mål å bygge ut E6 fra Øyer til Otta som motorveg klasse B. Det er bl.a. anbefalt ny trasé på vestsiden av Lågen fra Hundorp til Kvam. Forslagene vil medføre flere kryssinger av og parallellføringer til Dovrebanen. I tvangspunktprosjektet berøres vegnettet ved utskifting av gamle stålbruer m.m., vi regner med et samarbeid om prosjektene for eksempel for å ivareta mulige forbedringer av kurvatur. Anbefalt alternativ for kryssingsbelte Ringebru-Hundorp gir interessante perspektiver for omlegging av E6 forbi Frya.

#### Kommentar

Uformelt plansamarbeid med SvOp om ny Rv.4 nord for Roa er startet opp og ventes formalisert i løpet av høsten 1996.

NSB har tatt kontakt med Sør-Fron kommune med tanke på et samarbeid mellom NSB og vegvesenet om felles løsninger for bane og stamveg på strekningen Frya-Harpefoss.

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>3.19</b>	<b>Statens vegvesen Buskerud</b>	31.05.96
Oppsummering	<p>1) I målsettingene i RPR er felles mål for både NSB og Statens vegvesen. Her er det behov for en helhetlig transportpolitikk der de ulike delene av transportsystemet ses i sammenheng. Hverken NJP eller NVVP har tatt opp dette aspektet i tilstrekkelig grad.</p> <p>2) En av de sentrale utfordringene som NSB prioriterer er stasjons- og terminalutvikling. Det sies at "NSB sammen med kommuner, fylkeskommuner og næringsliv vil utvikle stasjonene som kollektive knutepunkter". SVB støtter dette, men mener at også Statens vegvesen er en viktig samarbeidspartner i dette arbeidet.</p>	
Kommentar	<p>1) Tas til orientering.</p> <p>2) NSB er helt enig i at vegvesenet er en samarbeidspartner i dette arbeid, og tar merknaden til etterretning.</p>	

Høringsuttalelse Fra

Datert

**3.20 Statens Vegvesen Vestfold**

26.06.96

Oppsummering

1) Understreker viktigheten av en helhetlig utvikling av transportsystemet i Vestfold. Målsettingene i Fylkesplanen kan ikke oppfylles uten at også Vestfoldbanen moderniseres så raskt som mulig.

2) I plandokumentet heter det at utviklingen av knutepunkter vil være avhengig av et nært planmessig og finansielt samarbeid med de respektive kommuner og fylker.

SVV er enig i det som kommer til uttrykk om viktigheten av å utvikle knutepunktene og styrke kollektivtilbudet generelt. SVV ønsker å ta sin del av ansvaret for å utvikle knutepunktene, sett i relasjon til tilgjengeligheten. SVV har imidlertid ikke funnet plass til oppfølging av dette i NVVP, og sier at dette må følges opp med øremerkede midler.

3) Utbygging av Vestfoldbanen vil flere steder kreve samordning av planer mellom NSB og SVV. Dette arbeidet må starte så tidlig som mulig og må etterstrebes for i størst mulig grad å ta hensyn til begge parter.

Kommentar

1) Ingen kommentar.

2) Det er i gang et nært samarbeid med SVV vedrørende knutepunktsutvikling i Vestfold, spesielt Tønsberg. Det er ønskelig/avhengig av at SVV også kan følge opp med investeringer.

3) Tas til etterretning og følges opp i planarbeidet.

Høringsuttalelse Fra

**3.21**

**Statens Vegvesen Telemark**

Datert

12.07.96

Oppsummering

- 1) SVT er positive til hovedgrepet i forslaget til NJP 1998-2007.
- 2) For Telemark er investeringene på Vestfoldbanen av stor betydning. Det er ønskelig at ny jernbanetrasé mellom Larvik og Porsgrunn blir realisert så tidlig som mulig.
- 3) For persontransporten mellom Telemark og Vestfold/Osloområdet er det gunstig om sammenkoplingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen blir realisert i perioden.
- 4) Er positive til planene om lettbanemateriell på Bratsbergbanen, og tror denne forbindelsen kan bli et viktig supplement til persontrafikken mellom Grenland og Notodden, og som tilbringertog til Sørlandsbanen.
- 5) Når det gjelder knutepunktutvikling, har SVT flere merknader, bl.a. om hvordan NSB definerer sin rolle, egne forslag til investeringer basert på ekstra høy ramme etc

Kommentar

- 1) Tas til etterretning.
- 2) I samsvar med NSBs strategi.
- 3) Ingen kommentar ut over det som tidligere er kommentert.
- 4) Ingen kommentar.
- 5) Tas til orientering. NSB har samarbeid med SVT i flere relasjoner og en samordning av plangrunnlag og investeringsrammer bør videreutvikles.

Høringsuttalelse Fra

Datert

### **3.22 Statens Vegvesen Aust-Agder**

24.06.96

#### Oppsummering

- 1) Hovedintrykket er at planen er et godt gjennomarbeidet dokument som danner et godt beslutningsgrunnlag innen jernbanepolitikken.
- 2) SVAA mener at de to reisemåtene, vegtrafikk og jernbanetrafikk, på mange måter utfyller hverandre, og gir de reisende et mer helhetlig tilbud.
- 3) I fylkesplanen for Aust-Agder 1996-99 inngår både satsing på utbygging av E18 og jernbanen, ny stasjon på Brokelandsheia og forbindelse Sørlandsbanen/Vestfoldbanen.
- 4) I planlegging av E18 i området Brokelandsheia er lagt til grunn en sammenkopling Vestfold-/Sørlandsbanen i dette området.
- 5) For å få en effektiv infrastruktur, er det viktig med godt samarbeid mellom etatene på grensesnitt mellom veg og bane; f.eks. terminaler, parkering.

#### Kommentar

- 1) Ingen kommentar.
- 2) NSB støtter merknaden.
- 3) NSB viser til samarbeid som er etablert mellom Gjerstad kommune, SVAA og NSB.
- 4) Planarbeidet for sammenkoplingen er ikke kommet så langt at NSB kan si hvor sammenkoplingen vil finne sted.
- 5) Dette støttes fullt ut av NSB, som har gode og lærerike planprosesser i gang med flere vegkontorer.

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>3.23</b>	<b>Statens Vegvesen Vest-Agder</b>	20.06.96
Oppsummering	<p>1) Har ingen spesielle merknader til den fremlagte strategi for utvikling av kjørevegen m.v.</p> <p>2) Arbeidet med sikring av planoverganger bør prioriteres for å redusere et ikke ubetydelig antall trafikkulykker. Kan være aktuelt med et samarbeid SVVA og NSB i denne sammenheng forutsatt at behandlingen av NVVP resulterer i de ønskede investeringsmuligheter.</p>	
Kommentar	<p>1) Ingen kommentar.</p> <p>2) NSB prioriterer også dette arbeidet. I forbindelse med tilrettelegging for krengetog vil en rekke planoverganger nedlegges/sikres. Videre er det foreslått investeringer i planperioden for en satsing på nedleggelse av tilnærmet alle planoverganger i løpet av planperioden 1998-2007. Dette krever også deltakelse planmessig og finansielt av vegvesenet, kommunene og evt. andre.</p>	



Høringsuttalelse Fra

Datert

**3.24 Statens Vegvesen Rogaland**

28.06.96

Oppsummering

- 1) SVR finner det positivt at vegkontorene denne gang får uttale seg til NJP, sett på bakgrunn av behovet for en samordning av utbyggingen innen samferdselssektoren.
- 2) Utbygging av godsterminal Ganddal, utvikling av kjørevegen i lokaltogområdet rundt Stavanger og modernisering av Sørlandsbanen samsvarer med med flere av SVR sine utfordringer i NVVP.
- 3) SVR ser også på knutepunktsutvikling som et område hvor de mener det er aktuelt å delta.
- 4) SVR mener det er nødvendig at NSB går inn med ressurser i revisjonen av Transportplan for Nord-Jæren.
- 5) Lokalisering av godsterminal på Nord-Jæren vil få konsekvenser for vegsystemet i området. Avhengig av prioritering/utbygging kan dette få følger for vegvesenets prioriteringer.
- 6) Utbedring av Drangsdalen er interessant for SVR for utnyttelse av overskuddsmasser.

Kommentar

- 1) Ingen kommentar.
- 2) Ingen kommentar.
- 3) NSB ser positivt på et samarbeid med knutepunktutvikling.
- 4) NSB ønsker å delta aktivt i planarbeid omkring trafikkutvikling.
- 5) Tas til orientering. Viser at en samordning av infrastrukturen er viktig.
- 6) Tas til orientering. Avklares i plan- og utbyggingsprosessen.

Høringsuttalelse Fra

Datert

### 3.25 Statens vegvesen vegkontoret Sør-Trøndelag

03.07.96

**Oppsummering**

Den generelle forventede økning i etterspørselen av transporttjenester gjør det nødvendig med økt total satsing på samferdselssektoren. I overordnet planlegging bør det legges vekt på samspillet mellom de ulike transportformer i stedet for at sektorene legger vekt på innbyrdes konkurranse. Et formalisert kontinuerlig samarbeid innen overordnet transportplanlegging bør komme igang, først og fremst i Trondheimsregionen. Også i planfasen og anleggsdriften er det mye å hente gjennom koordinering, særlig på strekningen Støren-Værnes. Eksempel på naturlig samlokalisering er ny E6 forbi Lundamo langs jernbanetraséen. Valg av løsning og rask realisering av Trondheim godsterminal er svært viktig. Samarbeid i tilknytning til knutepunktsterminalene Lerkendal, Marienborg, Lademoen og miljøprosjektene Heimdal og Støren kan gi store samordningsgevinster. Planovergangene ved Harborg og Nesvoll på Rv 30 på Rørosbanen er problematiske og det synes her naturlig med samfinansiering.

**Kommentar**

NSB har gode erfaringer med og ser positivt på et fortsatt samarbeid med Statens Vegvesen i Sør-Trøndelag. NSB vil delta i et slikt samarbeid sålangt økonomiske rammer tillater dette. Vegsektoren disponerer tradisjonelt over større midler enn det NSB rår over.

Høringsuttalelse Fra

Datert

### 3.26 Statens vegvesen vegkontoret Nord-Trøndelag

28.06.96

#### Oppsummering

Det har vært samarbeid i konkrete utbyggingsprosjekter med noe ulikt resultat. Planen for E6 Jevika-Selli og ny godsterminal på Steinkjer ble utformet ut fra forutsetning om at begge anlegg skulle bygges samtidig. Vegvesenet har prioritert prosjektet, men NSB har ikke med prosjektet selv ved "høy ramme". Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og NSB sentralt bør vurdere koordinering av disse anleggene. Eksempel på den tette koblingen mellom prosjektene er at felles disponering av masser kan gi 15 mill kr lavere kostnader for godsterminalen. Kryssingsspor og planfri kryssing for Nordlandsbanen og E6 på Røra ble også planlagt i samarbeid. NSB trakk seg fra prosjektet, deretter ble kostnadene til planfri kryssing økt i NVVP. Ny E6 og ny jernbanetrasé gjennom Forbordsfjellet ble planlagt på hvert sitt tidspunkt, men det har vært et visst samarbeid. En mer koordinert vurdering ville trolig gitt mer lønnsomme prosjekter og kunne kanskje bidratt til at prosjektene ble prioritert.

#### Kommentar

NSB har ikke funnet det mulig å prioritere bygging av ny godsterminal på Steinkjer. NSB har anbefalt overfor vegsjefen i Nord-Trøndelag/Vegdirektoratet å revurdere avgjørelsen om ikke å akseptere Sjøfartsgata som ny E6 gjennom Steinkjer. Dette E6-alternativet vil kunne realiseres til en lavere kostnad, gi en større samfunnsøkonomisk avkastning, og ikke i samme grad kreve omlegginger av NSB's anlegg før gjennomføring.

Forlengelse av Røra kryssingsspor er ikke et prioritert tiltak på Nordlandsbanen. Plansamarbeidet på strekningen Stjørdal-Langstein (Forbordsfjellet) vil fortsette.

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>3.27 Statens vegvesen vegkontoret Troms</b>	24.05.96
Oppsummering	Det er vanskelig å se at de tiltak som er foreslått på Nordlandsbanen og Ofotbanen vil medføre endringer i dagens transportbruk for Troms fylke. Høye bevilgninger til stamvegnettet og viktige riksveger fra kystområder vil gjøre transport til Narvik og Fauske og derfra videre med tog mer interessant enn i dag.
Kommentar	Satsing på nye containertog og ombygging av NSB's godsterminaler i Fauske og Narvik til containerdrift vil gi bedre omlastingsmuligheter mellom bil og bane og redusert transporttid for containerfrakt mellom Troms og Sør-Norge. Økte godsmengder med jernbane mellom Nord- og Sør-Norge forventes derfor som et resultat av satsningen i forslaget til NJP.

Høringsuttalelse Fra

Datert

### **3.28 Fylkeslandbruksstyret i Hedmark**

10.07.96

Oppsummering

Vedtak i Fylkeslandbruksstyrets møte 20/21.06.96

Fylket er svært avhengig av konkurransedyktig jernbanedrift, bl.a. for å kunne utnytte naturressursene rasjonelt og underbygge den spredte bosettingen. Kortere kjøretid på Rørosbanen vil øke konkurransekraften. Der traséomlegginger eller stenging av planoverganger blir aktuelt oppfordres det til å vurdere makeskifte for å oppnå rasjonelle løsninger på sikt. Styret oppfordrer til en offensiv satsing på opprusting av kjørevegen.

Kommentar

Tas til orientering.

Høringsuttalelse Fra

Datert

**3.29 Direktoratet for naturforvaltning**

03.07.96

Oppsummering

DN ser det som vesentlig at jernbanen prioriteres for systematisk å utvikle dens muligheter som miljøvennlig transportmiddel. En prioritering av jernbanen er viktig som ledd i oppnå en overgang fra miljø- og ressursbelastene til miljøvennlige transportmidler.

DN savner mer systematiske drøftinger av sammordningsmuligheter mellom sektorene innen samferdsel og mellom jernbane og kommunal arealforvaltning og viser til de Rikspolitiske retningslinjer for sammordnet areal- og transportplanlegging (RPR og ATP). DN mener NJP må ta opp forutsetninger som må oppfylles fra andre transportsektorer, kommuner osv. for at jernbanen skal kunne fylle sin funksjon som miljøvennlig transportmiddel.

DN mener det må foretas en gjennomgang av prosjektmassen som er aktuelt å prioritere i denne jernbaneplanen med tanke på systematisk reduksjon av miljøkonflikter og effektiv utnyttelse av samordningsmuligheter. DN viser til den gjennomgang som er gjort som grunnlag for Norsk veg- og vegtrafikkplan. DN vil også anbefale at NSB utarbeider en håndbok tilsvarende Vegdirektoratets "Veg og natur".

DN mener det frem til neste jernbaneplanrullering må utvikles en planmetodikk for NJP som sikrer at ulike strategier belyses, som gjør at konfliktpotensialet kommer frem og innebærer at konsekvensreduksjon gjennomføres.

DN ser klart behovet for kryssingsspor og mindre linjusteringer, men påpeker at NSB må søke å unngå sårbare naturtyper ved etablering av slike.

DN trekker blant annet frem endret stasjonslokalisering i Fredrikstad som positivt eksempel på et prosjekt hvor NSB også har tatt andre hensyn enn de rent jernbanefaglige, men etterlyser en samlet gjennomgang av mulighetene for slike samordningsprosjekter.

DN har merket seg miljø-prosjektene Oppdal, Støren og Røros. Kryssingsbelte over Fokstummyra på Dovrefjell går gjennom et vernet område. Etter omlegginger må utgangspunktet være at arealene faller tilbake til opprinnelig tilstand og at innretninger tas bort. DN legger merke til positive samarbeidsprosjekter både innen planlegging og anlegg, men veg- og jernbanetunnel på Hell er et eksempel på utelatt samordning. DN ser det viktige poenget i at terminalområder blir lokalisert godt i forhold til annen infrastruktur og arealbruk. Godsterminaler for tog må gis prioritet i forhold til utbyggingsformål som ikke har tilsvarende lokaliseringsskrav. Ny godsterminal på Leangen har fått en god hovedlokalisering, men det er trolig nødvendig å se på fortetnings- og omlokalisering i omliggende industriområder for å unngå å belaste kulturlandskapet på Rotvoll.

Kommentar

De hensyn som påpekes av DN er viktige kriterier ved vurdering av alternative løsninger for nye baner og inngår i konsekvensutrednings-metodikken. RPR og ATP er verktøy som NSB i likhet med DN er svært opptatt av å benytte i planprosessene.

I planleggingen av ny godsterminal på Leangen er det i etterkant av merknads-behandlingen til meldingen utarbeidet et nytt alternativ der Rotvollområdet ikke berøres.

Høringsuttalelse	Fra <b>3.30 Statens helsetilsyn</b>	Datert 28.6.96
Oppsummering	<p>Statens helsetilsyn mener det er positivt at NSB har satt opp miljø som ett av flere hovedprinsipper for den videre utvikling innen norsk jernbanepolitikk, og påpeker at støy er det største miljøproblemet ved jernbanedrift, sett i forhold til helsehensyn. Det etterlyses mer konkrete tiltak innenfor støyreducerende tiltak.</p> <p>Samfunnsnyttene av støyreduksjon må synliggjøres i NJP og ses i sammenheng med annen nytte slik som punktlighet, kapasitet etc.</p>	
Kommentar	<p>I beretning av nytte/kostforhold for de enkelte investeringsprosjekter kvantifiseres effekt av støyreduksjon på linje med øvrige kvantifiserbare samfunnsmessige konsekvenser. For enkelte av prosjektene i tettbygd område vil effekt av støyreduksjon være et vesentlig bidrag til prosjektets nytte/kostforhold. En reduksjon i støy for omgivelsene kan ikke omregnes direkte i pengeverdier, men må kvantifiseres på annen måte. I forbindelse med Gamlebyen-prosjektet har firmaet ENCO AS utført verdiberegninger av eiendommer langs jernbane. Vurderingene viser at påvirker eiendomsprisene lite og kun for den nærmest beliggende bebyggelsen. Erfaringer kan også trekkes i flystøysonen på Snarøya og omkring flyplassen i Bodø.</p> <p>Forøvrig vises til kommentar til høringsuttalelsen fra Fylkesmannen i Buskerud.</p>	

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>3.31</b>	<b>Luffartsverket</b>	01.07.96
Oppsummering	Luffartsverket har ingen kommentarer til Høringsutgaven for NJP.	
Kommentar		



Høringsuttalelse Fra

Datert

**3.32 Kystverket, Kystdirektoratet**

21.06.96

Oppsummering

KD viser til St.melding 32 (1995-96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken: "Regjeringen vil sikre en god tilknytning mellom viktige havner og terminaler og det landbasert transportnettet. God terminaltilknytning vil bli prioritert i sektorplanene." KD ønsker å rette oppmerksomheten i første rekke mot de såkalte sentralhavner (idag 7 havner, men ytterligere 8-10 vurderes), og vurderer disse i tilknytning til terminalsystem og jernbanenett.

Pr i dag har Oslo havn sentralstatus, men også Moss og Borg havn er under vurdering. I dag har Moss havn tilfredsstillende sportilknytning. KD på peker at det må avklares om Borg havn (Øra-banen) skal få jernbanetilknytning eller om transporten mellom havn og jernbaneterminal skal baseres på vegtransport.

Kommentar

NSB er for tiden involvert i planarbeidet ved Moss havn. Forholdene her vil endres noe når nytt sidespor til Peterson Moss AS blir etablert i planperioden. Prosjektet "Øra-banen" er med på prosjeklisten, men ligger ikke inne i 10 års-perioden. Ny vurdering av dette prosjektet må foretas før neste rullering av jernbaneplanen. "Øra-banen" vil gjøre Borg havn til en fullverdig havn. Havnen har store utviklingsmuligheter. Containertrafikken på Borg havn har vist stor økning de siste årene, fra cirka 3 000 TEU's i 1983 til cirka 26 000 TEU's i 1993, og denne trafikken er vel egnet for jernbane. Med godsbane til Borg havn, vil området bli en viktig avlastningshavn for Oslo havn som har små kapasitetsreserver. Borg havn ligger også bra plassert i forhold til vest-Sverige, med tanke på videre distribusjon med jernbanen. Og det er god innseiling for alle aktuelle skipstyper som vanligvis trafikkere norske stykkgoods- og containerhavner.

Borg havn er en av de mest moderne og velutrustede anlegg i Norge.

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>3.33</b>	<b>Statens Nærings- og Distriktsutviklingsfond</b>	29.07.96
Oppsummering	SND gir ingen uttalelse i saken.	
Kommentar	Tas til orientering.	

## 4 INTERESSEORGANISASJONER, BEDRIFTER OG ØVRIGE

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>4.1 AS Oslo Sporveier</b>	26.06.96
Oppsummering	<p>Styret i AS Oslo Sporveier behandlet forslaget til NJP i møte 25.6.96.</p> <p>AS Oslo Sporveier vurderer NJP som et svært sentralt strategidokument for norsk samferdsel og støtter forslagene om en offensiv investering i ny kjørevei for økt kapasitet og hatsigheter i Osloregionen.</p> <p>OS mener at jernbaneplanen i større grad burde ha drøftet internasjonale trender og mål for trafikkutvikling og transportmiddelfordeling.</p> <p>OS advarer mot at alternativ finansiering av ny jernbaneinfrastruktur skal føre til reduksjon i nivået for statlig investering i øvrig kollektivtrafikk i Oslo.</p> <p>OS påpeker at en satsing på NSBs InterCity-og lokalnett er viktig for å unngå behov for ytterligere hovedveitbygging etter at Oslopakken er gjennomført.</p> <p>OS merker seg at NSB prioriterer drift og vedlikehold uansett rammetildeling og har forståelse for dette, men påpeker at det derfor blir dessto viktigere å argumentere for høy ramme.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. OS mener at nærtrafikkområdet rundt Oslo burde vært tillagt enda større vekt og at de nye dobbeltsporene til Asker og Ski bør ferdigstilles i perioden, uten at dette er bundet til høy totalramme.</li><li>2. OS ber om at resultatene fra de studier som nå foretas av NSB og OS om mulig kombibanedrift inntas i endelig versjon av NJP.</li><li>3. OS mener at Bryn/ Brynseng bør utredes som sannsynlig viktig knutepunkt og at ny Østfoldbanen bør vurderes lagt om Bryn.</li><li>4. OS påpeker behovet for økt tilgjengelighet til stasjoner og knutepunkter.</li><li>5. OS mener at det ikke finnes holdbare samferdselspolitiske argumenter for å bygge en tunnel under Gamlebyen, og frykter at realiseringen av et slikt prosjekt vil stoppe andre og bedre samferdselsprosjekter.</li><li>6. OS er enige i at Fornebu-området bør kollektivbetjenes, men viser til en fellesutredning som konkluderer med at en kombibaneløsning er mest attraktiv.</li></ol>
Kommentar	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Ingen kommentar.</li><li>2. NSB samarbeider med AS Oslo Sporveier om et slikt studie av kombidrift.</li><li>3. NSB oppfatter det ikke som naturlig å føre en ny Østfoldbane med stasjoner ved Kolbotn og Hauketo inn til Oslo S via Bryn. I prosjektet nytt dobbeltspor Oslo-Ski inngår en sporforbindelse fra ny Østfoldbane til Bryn/ Hovedbanen.</li><li>4. Ved etablering av nye stasjoner legges det stor vekt på god tilgjengelighet og gode omstigningsforhold. De senere år har NSB samarbeidet nært med kommuner og vegkontor om å forbedre tilgjengeligheten til nærtrafikkholdeplassene og utvikling av disse til kollektivknutepunkter. Denne innsatsen vil videreføres i planperioden. NSB ser et behov for å foreta en gjennomgang av alle stasjonen i regionen, for å få oversikt over dagens situasjon og for deretter å lage et planprogram som bl.a tar sikte på bedre tilgjenglighet til stasjonene, som kan gi bedre og flere knutepunktterminaler, og gjøre stasjonen og nærliggende arealer mer attraktive.</li><li>5. Ingen kommentarer</li><li>6. Ingen kommentarer</li></ol>

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>4.2</b>	<b>Østlandssamarbeidet</b>	05.06.96
Oppsummering	<p>Kontaktutvalget i Østlandsamarbeidet behandlet forslaget til NJP 23.5.96.</p> <p>Kontaktutvalget i Østlandssamarbeidet vil oppfordre Stortinget om å tilføre NSB de nødvendige ressurser til å utbygge et mer effektivt og attraktivt jernbanesystem enn det vi har i dag. Dette innebærer at NSBs forslag til "høy investeringsramme" i Norsk jernbaneplan 1997 - 2007 bør legges til grunn for å sikre utbygging av viktige banestrekninger i Østlandsregionen.</p> <p>Det er dessuten svært påkrevende med et omfattende investeringsprogram for å øke banekapasiteten gjennom Oslo sentrum, 2 nye spor på banestrekningene Asker - Ski til Oslo S, og ny Ringeriksbane, to spor på Østfoldbanen til Sverige, to spor på Vestfoldbanen til Tønsberg, sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, samt utbedringer av de øvrige banene på Østlandet.</p> <p>Østlandsregionen er meget urolig over at trange finansielle rammer i realiteten ikke vil tillate utbygginger i 10-års perioden, som ville gitt et merkbart bedre jernbanetilbud til Sverige og resten av Europa.</p> <p>For Østlandsområdet gjelder dette både Østfoldbanen og Kongsvingerbanen over til Sverige.</p> <p><u>Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.</u></p> <p>Samferdselsdepartementet oppkjøpsramme for persontrafikkjenester fra NSB er vesentlig både for "distriktsjernbanen", for bruk av Gardermobanen og for nærtrafikken i Oslo. Østlandssamarbeidet vil derfor be Stortinget om at denne oppkjøpsrammen høynes.</p> <p>NSB har et betydelig potensiale for å få flere reisende i Østlandsregionen hvor over 80% av dagens reiser finner sted. Det krever imidlertid en betydelig økt ressursinnsats for å sikre et forbedret vognmateriell, spesielt i nærtrafikken i Oslo-og Akershusregionen hvor dagens vogn- og sitteplasztilbud er meget utilfredsstillende. Videre bør bruk av nytt togmateriell i form av krengetog som Inter City materiell vurderes innkjøpt for å redusere reisetiden både mellom tettstedene på Østlandet og til utlandet. Gardermotraseen bør videre kunne benyttes av lokalekspres/regionaltog og InterCitytog uten ekstra kostnader for passasjerene i tog som benytter høyhastighetstraseen.</p>	
Kommentar	Tas til orientering	

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>4.3</b>	<b>NHO Østfold</b>	25.06.96
Oppsummering	<p>NHO Østfold slutter seg i hovedsak til forslaget til NJP og anbefaler at høy investeringsramme følges. NHO Østfold tar til etterretning av NSB ifølge planen prioriterer persontransport foran godstransport.</p> <p>NHO Østfold ber om at rekkefølgen av traséene gjennom byene bør vurderes nærmere. Dette gjelder særlig Moss, hvor bygging av en jernbanetunnel vil gi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utviklingsmuligheter for de berørte bedrifter.</li> <li>• Mulighet for omlegging av vegsystemet og derved gi bedre kombinasjonsmuligheter for jernbane- vei- og skipstransport.</li> </ul> <p><u>Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.</u></p> <p>NHO Østfold påpeker at det ikke legges opp til direkte togforbindelser mellom Østfold og Gardermoen.</p>	
Kommentar	Se kommentarer til uttalelsen fra Moss kommune.	

Høringsuttalelse Fra

Datert

**4.4**

**Transportbrukernes Fellesorganisasjon**

27.05.96

TF påpeker at NSB må underlegges normale krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men at dette ikke forhindrer at det offentlige kan kjøpe transporttjenester av NSB på områder hvor det anses ønskelig.

TF slutter seg til NSBs prioritering av satsingsområder.

TF sier klart nei til at vegtrafikkens bompenger skal benyttes til jernbaneutbygging.

TF mener at investeringene i nyanlegg i første rekke må konsentreres i å øke kapasiteten i Oslo-området, og at gjennomføringen av dobbeltspor-prosjektene Asker-Oslo-Ski ikke må gjøres avhengig av at NSB tildeles høy ramme.

TF mener at det bør investeres utover basisrammen i utbygging av Østfold- og Vestfoldbanen.

TF slutter seg til planene for utbygging av kryssingsspor idet disse gir meget positive virkninger for beskjedne investeringer.

TF mener at det er viktigere å skape en samlet forbedring av nettets kapasitet og fremkommelighet enn å satse uforholdsmessig store summer på høyhastighet på enkelte strekninger.

TF mener at Ringeriksbanen i forhold til andre og langt viktigere investeringsprosjekter må utsettes til etter 2007.

TF frykter et at vedtak om tunnel under Gamlebyen vil medføre store forstyrrelser som bidrar til en varig svekking av jernbanens samlede kapasitet og stilling transportmarkedet.

Kommentar

Uttalelsen tas til orientering.

Høringsuttalelse Fra

Datert

**4.5**

**Transportbrukernes  
Fellesorganisasjon Østfold**

02.07.96

Oppsummering

TFØ anser det som en fordel at NSB nå planlegger over en så lang horisont som 10 år, noe som setter krav til perspektivbedømming hos alle impliserte parter.

TFØ beklager at forslaget til NJP bærer preg av å prioritere persontrafikk fremfor godstransporter.

TFØ går inn for gjennomføring av investeringer etter høy ramme i NJP.

1. TFØ mener at dobbeltsporet bør gå helt til Kornsjø og ikke ende i Halden.
2. TFØ mener at dobbeltsporutbyggingen bør fullføres nordfra ved Sandbukta og fortsette direkte gjennom Moss i tunnel. Snarlig gjennomføring gjennom Moss er av stor betydning for byen og næringslivet.
3. TFØ påpeker viktigheten av samplanlegging med svenske jernbanemyndigheter.
4. TFØ påpeker viktigheten av felles langtidsplanlegging med vegmyndighetene.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

TFØ ønsker direkteforbindelse med tog mellom Østfold og Gardermoen uten omstigning ved Oslo S.

Kommentar

1. NSBs jernbaneutredning fra 1992-93 dokumenterer at det inntil videre vil være tilstrekkelig med enkeltspor og kryssingsspor mellom Halden og Kornsjø.
2. Utbyggingen gjennom Moss er kommentert i forbindelse med uttalelsen fra Moss kommune.
3. Teknisk standard og ambisjonsnivå for utbygging av Nordlenken på norsk og svensk side er samordnet av NSB og SJ ved de respektive baneregioner.
4. NSB prioriterer samplanlegging med vegmyndighetne. Det er nå tatt initiativ til hyppigere kontakt mellom etatenes plan-miljøer for å viderutvikle samordningen.

Høringsuttalelse Fra

Datert

## 4.6 Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner Oslo-Göteborg

20.06.96

### Oppsummering

Arbeidsgruppen (AG) påpeker at Nordlenken (Oslo-Göteborg) er Norges viktigste jernbane. AG mener at NJP-forslagets snevre syn påinternasjonaletransporter er begrensende for fortstättutbygging av Nordlenken og at få prosjekter er bedre motivert for utbygging. Nordlenken er videre en viktig del av det nordiske triangelet, som er et av EUs prioriterte infrastrukturprosjekter.

AG savner en samordning av langtidsplaner for jernbane, veg og sjøfart i Norge og Sverige.

1. AG har inntrykk av at ambisjoner og tekniske løsninger for Nordlenken er forskjellige på begge sider av grensen.
2. AG påpeker at utbyggingen av Nordlenken må fullføres i sin helhet før man regne at investeringene gir full effekt.
3. AG hilser satsingen på strekningen Oslo-Ski velkommen idet dette oppfattes som den største flaskehalsen på norsk side.
4. AG fremhever betydningen av utbygging av bane gjennom og ikke bare mellom byene. Utvikling av gode terminaler både for gods- og persontrafikk krever gode jernbaneløsninger også inne i byene.

### Kommentar

1. Teknisk standard for utbygging av Nordlenken på norsk og svensk side er samordnet av NSB og SJ ved de respektive baneregioner. Ambisjonsnivå for utbygging av Nordlenken på norsk og svensk side i planperioden 1998-2007 er korresponderende i de respektive jernbaneforvaltningers langtidsplaner.
2. NSB er enige i at nytte/kostbetraktninger må baseres på systembetraktninger og ikke for enkeltparseller. Nytt/kost for enkeltparseller beregnes primært for å kunne velge alternativ på delstrekningen.
3. Ingen kommentarer.
4. Utbygging av bane gjennom byene eller på strekninger mellom byene er en problemstilling som hele tiden blir vurdert nøye. Til nå har strekningene mellom byene blitt prioritert for å oppnå reduserte kjøretider. Vi deler AG's syn på å ha et balansert syn på dette. Etablering av hensiktsmessige terminaler med god tilgjengelighet, gode parkeringsmuligheter og tilfredsstillende servicegrad vil bli prioritert høyt i tiden fremover.



## Oppsummering

Generelle kommentarer

LO anser det positivt at man nå går over til en planperiode på 10 år, men mener likevel at langsiktigheten i planleggingen ikke tilstrekkelig ivaretatt. Det påpekes det uheldige i at de skiftende jernbaneplaner inneholder stadig nye prioriteringer som vanskeliggjør en langsiktig planlegging.

LO understreker at en utbygging av samferdselssystemet må skje innenfor en ramme hvor man får den nødvendige avveining mellom hensynet til miljø på den ene siden og behovet for et godt og effektivt transportsystem på den andre siden.

LO beklager at man i NJP har sett lite utover de nasjonale grenser og har mistet det skandinaviske og europeiske perspektiv.

LO mener det er av stor samfunnsmessig betydning at høy ramme blir fulgt.

LO ønsker å delta aktivt i den videre behandling av planen.

LO ser det som positivt at man nå har foretatt reelle prioriteringer og skrinlagt planer som er urealistiske. Man ber likevel om at man opprettholder den tidligere forutsetning om elektrifisering av Nordlandsbanen. Det minnes om at dette ble brukt i argumenteringen for ikke å bygge Nord-Norge-banen.

Det vises også til LOs handlingsprogram som påpeker betydningen av at strekningen Narvik-Tromsø planlegges og bygges i planperioden.

LO mener at sammenknytningen mellom Vestfold- og Sørlandsbanen er et viktig prosjekt og beklager at dette ikke ligger inne i planen.

LO påpeker betydningen av utbygging av prioriterte godsterminaler og ønsker at dagens kjørevegsavgift fjernes.

LO beklager at man ikke har funnet midler til å ferdiggjøre forbindelsen til Syd-Sverige og Europa innenfor planperioden. LO hevder at kjøreveien er det dominerende hinder for effektiv godstransport til og fra utlandet.

LO uttrykker overraskelse over at NSB har redusert sitt ambisjonsnivå fra 2 til 3 timers reisetid mellom Oslo og Göteborg frem mot 2007.

En forbindelse Kirkenes-Nikel vil skape en helt ny korridor for godstransport mot Øst-Europa og Øst-Asia

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

LO mener at det er av stor betydning at offentlig kjøp må bidra til å sikre en rekke togtilbud som er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Større offentlig kjøp i lokaltrafikken rundt de større byene er av stor miljømessig betydning.

LO legger vekt på at reisende med andre tog enn flyplasstog på Gardermobanen ikke skal bli avkrevd høyere billettpris.

LO er opptatt av at NSB setter inn tilstrekkelig materiell på strekninger hvor det i dag er større etterspørsel enn NSB klarer å tilby.

## Kommentar

Generelt oppfattes LOs uttalelse som en støtte til overordnet strategi og satsing som NSB har lagt til grunn, men i tillegg ønskes satsing på grensebanene og Nordlandsbanen.

NSB styrker samhandlingen over grensen til Sverige (egen gruppe er nedsatt) og for Kongsvingerbanen, se sammendrag i NJP.

Forøvrig ingen spesielle kommentarer.

Høringsuttalelse Fra

Datert

**4.8 Landsorganisasjonens distriktskontor  
i Nord-Trøndelag**

20.05.96

Oppsummering

I inneværende planperiode har investeringene nord for Lillehammer vært minimale. Det er stort behov for oppgradering av både materiell og eksisterende infrastruktur. LO krever at det blir satt igang elektrifisering av strekningene Trondheim-Storlien og Trondheim-Steinkjer.

Kommentar

Det vises til NSBs kommentarer til bl.a. LOs uttalelse.

## Oppsummering

Generelle kommentarer

Naturvernforbundet mener at bevilgningene til jernbane i perioden 1998-2007 må ligge på et i nivå som i alle fall tilsvarer det som NSB betegner som "høy ramme".

Investeringsmidler må flyttes fra veg til jernbane, dette gir den største miljøeffekten m.h.t. energiforbruk og klimautslipp.

Naturvernforbundet mener at de foreslåtte reisetidsreduksjoner mellom våre største byer er et skritt i riktig retning, men at ambisjonen utover den kommende planperioden må være større. NSB bør fortsette å utrede aktuelle prosjekter for de neste tiår, som forlengelse av Raumabanen til Ålesund og elektrifisering av Nordlandsbanen.

Naturvernforbundet mener at hovedtyngden av baneinvesteringene må konsentreres til strekninger som:

- Kan overføre trafikk fra fly til jernbane, dvs banene mellom landsdelene.
- Kan avlaste vegnettet i de tettest trafikkerte områdene.
- Kan overføre godstrafikk fra veg til jernbane. Sidespor og sidebaner kan tilføre betydelige godsmengder.

\* \* \*

1. Naturvernforbundet mener at Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker må stå ferdig i 2003 og Oslo - Ski i 2005.
2. Naturvernforbundet legger stor vekt på utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, men nevner ikke Østfoldbanen sør for Ski.
3. Naturvernforbundet støtter planene om innføring av krengetog, men mener at dette også må omfatte øvrige strekninger, som Oslo-Göteborg, Oslo-Stockholm, Nordlandsbanen og Rørosbanen.
4. Elektrifisering Trondheim-Steinkjer bør prioriteres i planperioden.
5. Naturvernforbundet etterlyser en bedre samordning mellom tog, buss og annen kollektivtrafikk, og støtter planene om knutepunktstasjoner.
6. Naturvernforbundet støtter prinsippet om bygging av Ringeriksbanen.
7. Naturvernforbundet støtter videreføring av Tunga - Finse og Gråskallen.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

NU går mot nedlegging av nattog, og mener at også fjerntog må omfattes av ordningen med offentlig kjøp.

## Kommentar

1. Synspunktet støttes. Planmessig ligger det tilrette for en slik fremdrift. Behovet er tilstede. Det er økonomisk gunstig med kort anleggstid. De foreslåtte rammene legger imidlertid begrensning på årlig anleggsmengde og derved endelig ferdigstillestidspunkt.
2. NU legger stor vekt på forsert utbygging av Vestfoldbanen, men nevner ikke Østfoldbanen.
3. Tas til orientering..
4. NSB legger stor vekt på å få til gode kollektivknutepunkter i.h.h.t. RPR. Dett er gitt bred omtale i forslaget til NJP.
5. Tas til orientering.
6. Tas til orientering.
7. Tas til orientering.

Høringsuttalelse Fra	Datert
<b>4.10 Natur og Ungdom</b>	01.07.96
Oppsummering	Da høringsuttalelsene fra Natur og Ungdom er nær sammenfallende med uttalelsen fra Norges Naturvernforbund, henvises til denne.
Kommentar	Se uttalelsen fra Norges Naturvernforbund.

**4.11 Landsutvalget for jernbane**

24.06.96

## Oppsummering

Uttalelsen fra LFJ er i store trekk sammenfallende med uttalelsene fra Natur og Ungdom og Norges Naturvernforbund (samme forfatter). Her summeres og kommenteres derfor bare det som står i LFJ's uttalelse og ikke i de øvrige.

1. LFJ er kritisk til valg av 200 km/h som hastighetsstandard og mener at 160 km/h bør være tilstrekkelig. 200km/h er mere riktig ved nye baner.
2. LFJ støtter forberedelsene for krengetog og mener at også Kongsvingerbanen bør tilpasses slike tog.
3. LFJ foreslår å sløyfe utbyggingen av Østfoldbanens Vestre linje sør for Haug og istedet satse på Østre linje.
4. LFJ er kritisk til kryssingsbelte ved Stange og mener at investeringer heller bør brukes til tiltak som reduserer kjøretiden Minnesund-Hamar og forlengelse av kryssingssporet ved Molykkja.
5. LFJ går inn for at det gjennomføres tiltak på Gjøvikbanen for å få kjøretiden under 1 time og 40 min, og at forlengelse av Gjøvikbanen til Dovrebanen utredes videre.
6. Drammenbanen. LFJ går inn for at nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker må være ferdig innen 2003.
7. Sørlandsbanen. LFJ er enig i at tiltak for innføring av krengetog bør prioriteres, at sporkapasiteten må bedres på strekningen Sandnes-Stavanger, og bedre kryssingsmuligheter for godstrafikk, spesielt vest for Marnardal. Støtter også forslag om å tilrettelegge for dobbeltspor på strekningen Drammen-Gulskogen.
8. Vestfoldbanen. Det bør være et mål å få reisetida Oslo-Skien over Vestfold ned til 1:59 t innen år 2007. Har merknader til hvordan dette kan løses ved utbygging av dobbeltsporstrekninger og tilpasset avgangstider. I merknadene nevnes også heleIC-strekningen Skien-Lillehammer.
9. Kryssingsspor Nykirke (Tangen) bør bygges så fort som mulig.
10. LFJ håper NSB vil stille seg positiv til en bybane i Grenland.
11. LFJ støtter i prinsippet planene om bygging av Ringeriksbanen.
12. LFJ støtter at strekningen Tunga - Finse prioriteres.
13. Investeringer som har til hensikt å redusere kjøretiden bør settes inn på Vossebanen slik at lokaltrafikken og får nytte av investeringene.
14. LFJ er enige i at Trondheim-Stjørdal bør moderniseres først på Nordlandsbanen. LFJ er likevel noe skeptiske til den planlagte traséen for Gevingåsen tunnel, kjøretidsgevinsten bør bli større.

Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

LFJ anbefaler satsing på rundkjøring Oslo-Mysen-Sarpsborg-Moss-Oslo.

LFJ legger vekt på at NSB må sikre tilstrekkelig setekapasitet.

LFJ peker på behovet for bedre forbindelser mellom Bærum og Grefsen/Kjelsås.

LFJ mener at Gjøvikbanen må få 2-timers-frekvens og at det bør opprettes motorvogn-drift Dokka-Eina-Gjøvik.

## Kommentar

### Prosjekter for utvikling av kjørevegen

1. LFJs ønske/ forslag er overensstemmende med NSBs strategi: Eksisterende baner rustes om mulig opp til 160 km/h. Nye baner bygges i utgangspunktet for 200 km/h.
2. I forslaget til NJP er det lagt inn krengetogstiltak for Kongsvingerbanen.
3. Dobbelspor mellom Moss og Halden er nødvendig for å sikre tilstrekkelig kapasitet og punktlighet på banen og kan ikke erstattes av opprustingstiltak på Østre linje.
4. Prosjektet "Kryssingsbelte i Stange kommune" består i et nytt kryssingsspor i Stange kommune, hvor det gir størst effekt, både for togdrift og trasé. Det kan være at svaret blir Molykkja, men NSB vill definere prosjektet nærmere i egen plan. I 1996/97 vil vi arbeid med trasévurdering/ hovedplan for komme frem til korrekt fremtidig lokalisering av kryssingsspor på strekningen.
5. Tiltak i kjørevegen for å oppnå kjøretid på under 1:40 er faller svært kostbare. Det vil være langt rimeligere å anskaffe nytt kregende togmateriell. Et annet alternativ er endre ruteplanen, med adskillig færre stopp enn idag. Å forlenge Gjøvikbanen til Dovrebanen er utredet til en tilfredsstillende presisjon - en forstudie med usikkerhet +/- 30 %. Forstudien viser at forlengelsen er samfunnsmessig ulønnsom.
6. Ingen kommentar.
7. I planprogrammet er lagt inn nye kryssingsspor på Sørlandsbanen. En videre detaljstudie av hvor disse skal plasseres er under utarbeidelse.
8. Utbygging av Vestfoldbanen vil skje i takt med de midler som stilles til disposisjon. Dette vil ligge til grunn for hvor tiltak bør iverksettes, og etter en strategi for størst mulig nytte av tiltakene etterhvert som de anlegges.
9. Tiltaket er lagt inn i planprogrammet for ferdigstilles i 1998.
10. Ingen kommentar.
11. Ingen kommentar.
12. Ingen kommentar.
13. Når det gjelder å prioritere Vossebanen, påpekes at de fleste prioriterte prosjektene har redusert reisetid som bieffekt. De prosjektene på Bergensbanen som primært skal redusere reisetiden er tiltakspakken for krengetog og bygging av Ringeriksbanen.
14. Det mest kostnadseffektive alternativet til ny banetrasé er gjennom Gjevingåsen.

### Rutetilbud tilknyttet offentlig kjøp av transporttjenester.

LFJs synspunkter tas til orientering.

Høringsuttalelse Fra

Datert

## **4.12 Jernbaneforumene i Norge**

06.06.96

### Oppsummering

Representanter for samtlige jernbaneforum var samlet 6.6.96 og behandlet forslaget til NJP.

JF mener at det må satses minst 1 milliard kr pr år utover høy ramme for å kunne opprettholde et godt fungerende transportsystem for norsk næringsliv og norske arbeidsplasser. Det er av stor betydning for norsk næringsliv å ha tilnærmet samme transportvilkår som sine utenlandske konkurrenter.

### Kommentar

NSB har ingen spesielle merknader til høringsuttalelsen men tar til etterretning den tverrpolitiske støtte til NSBs strategi.

Høringsuttalelse	Fra	Datert
<b>4.13</b>	<b>Jernbaneforum Sør</b>	23.07.96
Oppsummering	Jernbaneforum Sør støtter ideen om en egen Oslopakke med alternativ finansiering slik at ikke tunge investeringer i dette området går på bekostning av høyt prioriterte tiltak på andre banestrekninger.	
Kommentar	Tas til orientering.	



Høringsuttalelse Fra

Datert

#### **4.14 Sørnorske høgfartsbanar**

30.06.96

Oppsummering

NSB sitt framlegg til NJP har som utgangspunkt Stortingsmelding nr 32 som viser at regjeringen ikke ønsker å realisere jernbanens utviklingspotensiale i Norge. Denne meldingen favoriserer veger og flyplasser, og den er ikke vedtatt av Stortinget. Regjeringens syn gjennomsyrrer NSB's framlegg til jernbaneplanen. Helhetstenkning er åpenbart fraværende.

Kommentar

NSB tar synspunktene til orientering.

Høringsuttalelse Fra

Datert

**4.15 Jernbaneforum Nordland Sør**

Møte 21.06.96

Oppsummering

Kjøretiden for gods- og persontrafikk må reduseres vesentlig for å møte de økende krav til miljøvennlig transport. "Høy ramme" er utilstrekkelig.

Kommentar

Tas til orientering.

Høringsuttalelse Fra

Datert

**4.16 Forum Nye Bergensbanen**

26.06.96

Oppsummering

FNB mener at selv høy ramme er altfor lav, og at det må satses 1mrd.kr pr. år i investeringer i kjøreveien.

Av konkrete prosjekter går FNB inn for at Ringeriksbanen bygges i første del av kommende planperiode 1998-2007. Det vises til at dette var en forutsetning da Stortinget vedtok stamvegen Bergen - Oslo. Videre støtter FNB planene om dobbelspor gjennom Ulriken. FNB etterlyser planer for utvikling av havnespor, og støtter planene for krengetog på Bergensbanen og planene for Rastalia.

Kommentar

Når det gjelder planer for havnespor vises det til NSBs kommentar til uttalelsen fra Hordaland fylkeskommune.

Forøvrig ingen spesielle kommentarer.

**MIKROMARC**

Jernbaneverket  
Biblioteket

JBV



09TU06163