



Høringsrunden: oppsummering og anbefaling

Jernbaneverket

PP/OR 21.08.2012

1 Innledning

Jernbaneverket la 03.05.2012 rapporten "Jernbanens stasjonsstruktur 2012 – På vei mot en mer markedstilpasset stasjonsstruktur" ut på åpen høring. Dette notatet oppsummerer de innkomne uttalelsene og Jernbaneverkets vurdering av uttalelsene pr strekning (kapittel 3). I kapittel 4 gir Jernbaneverket sine tilrådninger, slik de er oversendt Samferdselsdepartementet.

2 Oversikt over innkomne uttalelser

Offentlige instanser

Uttalelse fra	Gjelder strekning/stasjon	Datert
Fylkesmannen i Oppland	Generell	20.06.12
Fylkesmannen i Rogaland	Sørlandsbanen	15.06.12
Fylkesmannen i Vestfold	Generell	01.06.12
Akershus fylkeskommune	Generell/Flere: Østfoldbanen, Kongsvingerbanen	14.06.12
Aust-Agder Fylkeskommune	Sørlandsbanen	07.06.12
Buskerud fylkeskommune	Generell / Flere: Spikkestadbanen, Sørlandsbanen, Drammensbanen, Bergensbanen, Randsfjordbanen	25.06.12
Hedmark fylkeskommune	Generell /Flere: Kongsvingerbanen, Rørosbanen	07.06.12
Hordaland Fylkeskommune	Bergensbanen	21.06.12
Nordland fylkeskommune	Flere: Nordlandsbanen, Ofotbanen	28.06.12
Nord-Trøndelag fylkeskommune	Nordlandsbanen	21.06.12
Oslo kommune	Generell	18.06.12
Sør-Trøndelag fylkeskommune	Flere: Dovrebanen, Røros-/Solørbanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen	29.06.12
Vest-Agder Fylkeskommune	Sørlandsbanen	27.06.12
Østfold fylkeskommune	Østfoldbanen, østre linje	20.06.12
Alvdal kommune	Rørosbanen	15.06.12
Asker kommune	Generell /Spikkestadbanen	27.06.12
Aurland kommune	Flåmsbana	14.06.12
Askim kommune	Østfoldbanen, østre linje	09.08.12
Birkenes kommune	Sørlandsbanen	12.06.12
Bodø kommune	Nordlandsbanen	18.06.12
Bærum kommune	Generell	28.06.12
Dovre kommune	Dovrebanen / Dovre	20.06.12
Eidsberg kommune	Østfoldbanen, østre linje / Slitu	20.06.12
Flekkefjord kommune	Sørlandsbanen	28.06.12
Froland kommune	Sørlandsbanen	01.06.12

Gol kommune	Bergensbanen	Ikke datert
Gran kommune	Gjøvikbanen / Gran, Bleiken	26.06.12
Grane kommune	Nordlandsbanen	29.05.12
Grong kommune	Nordlandsbanen	24.05.12
Hamar kommune	Flere: Dovrebanen, Røros-/Solørbanen	12.06.12
Hobøl kommune	Østfoldbanen, østre linje	06.06.12
Holtålen kommune	Rørosbanen	13.06.12
Hå kommune	Sørlandsbanen	22.06.12
Klepp kommune	Sørlandsbanen	06.06.12
Kongsberg kommune	Sørlandsbanen / Skollenborg	27.06.12
Lunner kommune	Gjøvikbanen	25.06.12
Malvik kommune	Nordlandsbanen, Meråkerbanen	13.06.12
Marnardal kommune	Sørlandsbanen	14.05.12
Meråker kommune	Flere: Nordlandsbanen, Meråkerbanen	19.06.12
Melhus kommune	Flere: Dovrebanen, Rørosbanen	05.06.12
Nedre Eiker kommune	Sørlandsbanen	22.06.12
Nord-Fron kommune	Dovrebanen / Vinstra, Kvam	28.06.12
Ski kommune	Østfoldbanen, østre linje / Drømtorp, Langli	25.06.12
Snåsa kommune	Nordlandsbanen / Jørstad	21.06.12
Stjørdal kommune	Flere: Nordlandsbanen, Meråkerbanen	04.06.12
Sør-Odal kommune	Kongsvingerbanen / Sander, Galterud, Disenå, Skarnes	20.06.12
Time kommune	Sørlandsbanen	29.05.12
Trondheim kommune	Flere: Dovrebanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen	19.06.12
Trøgstad kommune	Østfoldbanen, østre linje	19.06.12
Vaksdal kommune	Bergensbanen	20.06.12
Vennesla kommune	Sørlandsbanen	12.06.12
Voss kommune	Bergensbanen	12.06.12
Øvre Eiker kommune	Sørlandsbanen	23.06.12
Glåmdal regionråd	Kongsvingerbanen	01.06.12
Indre Østfold Regionråd	Østfoldbanen, østre linje	22.06.12
Kongsbergregionen	Sørlandsbanen	14.06.12
Lindesnesregionen	Sørlandsbanen	18.06.12
Ofoten Regionråd	Ofotbanen	23.05.12
Regionrådet for Hamarregionen	Flere: Dovrebanen, Rørosbanen	30.05.12
Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal	Dovrebanen / Ringebu, Vinstra, Kvitfjell, Kvam	22.06.12
Samarbeidsrådet for Nedre Romerike	Kongsvingerbanen	13.06.12
Trondheimsregionen	Flere: Dovrebanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen	28.06.12
Værnesregionen	Flere: Dovrebanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen	25.06.12
NSB	Generell/Flere: Østfoldbanen, Kongsvingerbanen, Drammensbanen,	05.06.12

	Spikkestadbanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen, Rørosbanen, Dovrebanen, Nordlandsbanen	
Statens vegvesen Region Øst	Generell	30.05.12
Statens vegvesen Region Midt	Flere: Dovrebanen, Røros-/Solørbanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen	22.06.12
Ruter	Generell / Flere: Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Spikkestadbanen, Drammensbanen	12.06.12
Brakar – Buskerud Kollektivtrafikk	Generell/Flere: Drammensbanen, Spikkestadbanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen, Vestfoldbanen	11.06.12
Jernbaneforum Kongsvingerbanen	Kongsvingerbanen	08.06.12
Jernbaneforum Midt-Norge	Flere: Dovrebanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen	31.05.12
Jernbaneforum Røros/Solørbanen	Flere: Røros-/Solørbanen	08.06.12

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse fra	Gjelder strekning/stasjon	Datert
Aksjonsgruppa for bevaring av Hallenskog stasjon og Nedre Hallenskog vel	Spikkestadbanen / Hallenskog	15.06.12
Aksjonsgruppa for bevaring av Steinberg stasjon, Eiker Pendlerforening, Steinberg velforening og Nedre Eiker Næringsråd	Sørlandsbanen / Steinberg	15.06.12
Borettslaget Vikhammer Terrasse	Nordlandsbanen / Vikhammer	24.05.12
Langli vel	Østfoldbanen / Langli	25.06.12
Ljosangrøvene Vel	Bergensbanen	04.06.12
Raundalsutvalet	Bergensbanen	Ikke datert
Aksjonsgruppen "Kommentar fra grasrota"	Nordlandsbanen / Jørstad	10.06.12
Voss Utferdslag Reimegrend Vel Mjølfjell Vel Upsetedalen Vel	Bergensbanen	05.06.12
Strand kretslag	Rørosbanen / Bellingmo	
Åkrene Arbeiderlag	Kongsvingerbanen	27.06.12

Private

Uttalelse fra	Gjelder strekning/stasjon	Datert
Aas, Toril	Kongsvingerbanen / Sander	05.06.12
Braathen, Roald m.fl.	Gjøvikbanen / Bleiken	Ikke datert
Farestveit, Gunnar	Bergensbanen	15.06. 12
Finstad, Sissel m.fl.	Spikkestadbanen / Hallenskog	Mai/juni 2012
Juliussen, Erland	Rørosbanen / Rudstad	27.06.12

3 Sammendrag av høringsuttalelser med Jernbaneverkets kommentar, strekningsvis

Jernbaneverket har nedenfor oppsummert og kommentert innkomne høringsuttalelser.

JBV er forkortelse for Jernbaneverket. SUP er forkortelse for Strekningsvise utviklingsplaner (utredninger som vil vurdere fremtidig utvikling av banen på mellomlang og lang sikt og konkretisere tiltak som støtter opp om Jernbaneverkets strategi). Kommentaren *Til etterretning* betyr at det mottatte innspillet er i samsvar med Jernbaneverkets syn. Kommentaren *Til orientering* betyr at JBV registrerer synspunktet fra høringsinstansen. Vi har brukt disse betegnelse for de er kjente for kommunene i deres behandling av høringsuttalelser.

Noen temaer gjentas i flere av uttalelsene og kommenteres derfor samlet:

Nr.	Tema	Jernbaneverkets kommentar
1	Busstilbud	<p>Flere uttalelser peker på behovet for busstilbud som avbøtende tiltak ved stasjonsnedleggelse, og enkelte stiller også krav om at dette skal kompenseres økonomisk.</p> <p>JBV mener det er en viktig og riktig strategi at buss og tog ses i sammenheng og fyller forskjellige roller i kollektivtilbudet. Busstilbudet baserer seg på avtaler mellom den enkelte fylkeskommune og leverandør av tilbudet. Endring og utvikling av tilbudet er et forhold mellom disse partene, hvor staten normalt ikke øremerker overføringer til en spesiell rute eller et spesifikt tilbud. Der hvor det er ønskelig at buss erstatter et togtilbud må dette derfor baseres på en dialog mellom partene og hvor også JBV og NSB gjerne deltar.</p> <p>Vi mener det ikke er mulig for JBV som infrastrukturforvalter å bidra med finansiering av driften av busstilbudet, men at vi kan gå inn med bidrag i fysisk tilrettelegging for busstrafikk der dette vil gi en bedre totalløsning. Det arbeides med avbøtende tiltak i flere tilfeller, men dette arbeidet er ikke avsluttet.</p>
2	Dørstyring	<p>Flere uttalelser peker på dørstyring som løsning for og fortsatt kunne stoppe på en stasjon.</p> <p>Vi mener JBV må fastholde at dette er en løsning i enkelte unntakssituasjoner. Betingelsen er at det er få av- og påstigende på stasjonen, på trafikksvake strekninger kan det da være permanent, på trafikksterke et midlertidig unntak i påvente av en endring. NSB peker også på den prinsipielle endringen i ansvar med dette tiltaket, hvor sikkerheten ivaretas av person, ikke selve infrastrukturen. I mange av sakene hvor dette pekes på som en løsning er det også andre årsaker til nedleggelse, som tilpasning til ny grunnrute.</p> <p>På enkelte strekninger (for eksempel Rørosbanen og Nordlandsbanen) har NSB for tiden materiell hvor det ikke er en teknisk løsning for dørstyring som kan godkjennes</p>

		sikkerhetsmessig.
3	Knutepunkt- utvikling	Mange uttalelser peker på behovet, i enkelte tilfeller stiller krav om, en utvikling av knutepunkter. Dette går inn i kjernen i arbeidet med stasjonsstruktur. Målet er at det skal bli best mulig for flest mulig, og da blir det dessverre dårligere for noen. Stasjonsstrukturprosjektet gir grunnlag for å styre ressursene mot de stasjoner og plattformer som opprettholdes slik at de kan oppgraderes og tilrettelegges for pendlere og andre reisende. JBV ser at det er store utfordringer knyttet til oppgradering, universell utforming og utvikling av selve knutepunktsfunksjonen med gode overgangsmuligheter og bra tilkomst. Dette vil det bli arbeidet videre med bl.a. i SUP.
4	Prosess	En del uttalelser kritiserer prosessen. Spesielt gjelder dette 2012-stasjonene: det reageres på at Jernbaneverket har forutsatt et antall stasjoner nedlagt i forbindelse med planlegging av ny rutemodell uten at berørte parter har vært tilstrekkelig involvert. I utgangspunktet var det lagt en prosess for stasjonsstrukturarbeidet. Formålet er å få en tjenlig og framtidrettet stasjonsstruktur, hvor togets rolle i det totale transporttilbudet styrkes. Parallelt innføres det nye togsett hvor lengde på togsett og plattformer ble en utfordring. Samtidig legges det planer for nytt rutetilbud fra desember 2012, og ny trafikkavtale mellom NSB og Samferdselsdepartementet tegnes 4.januar 2012. JBV ser en klar utfordring i å forbedre prosessen slik at arbeid med stasjonsstruktur er samkjørt med ruteutvikling og kjøpsavtale. At disse prosessene henger sammen er nøkkelen til samarbeid med andre aktører. JBV mener til tross for dette at saken er tilstrekkelig opplyst og forsvarlig behandlet.
5	Universell utforming	Det pekes på at kravet om universell utforming er for bastant når det gjelder rene utfartsstasjoner i friluftsområder. Videre mener lokale interesser at man heller vil akseptere en nøktern standard på sin lokale holdeplass dersom en oppgradering blir så kostbar at den må nedlegges. Jernbaneverket har som hovedmål at infrastrukturen skal være universelt utformet. Både infrastruktur og materiell bør oppgraderes samtidig for å sikre universell utforming. Jernbaneverket legger universell utforming til grunn ved all nybygging. I stasjonsstrukturprosjektet vil krav om universell utbygging være ett av flere kriterier for vurdering av stasjonene/holdplassene og er ikke alene være grunn til å foreslå nedleggelse. Jernbaneverket vil ifm. NTP/Handlingsprogram 2014-23 vurdere hvordan universell utforming skal tilrettelegges på en relevant måte for typiske utfartsstasjoner for friluftsliv. Videre må vi se på praktisering av regelverket i tilfeller hvor universell utforming i praksis ikke er gjennomførbart.

3.0 Generelle

Her kommenteres høringsuttalelser av prinsipiell art og uttalelser som spenner over flere strekninger.

Offentlige instanser	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Fylkesmannen i Oppland Har ingen vesentlige faglige merknader til rapporten.	Tas til etterretning.
Fylkesmannen i Vestfold Avgrenser sitt engasjement til Vestfoldbanen som inngår i konseptvalgutredningen for IC-området og som ikke er en del av stasjonsstrukturprosjektet.	Tas til orientering.
Akershus fylkeskommune Enig i at stasjonsstruktur-arbeidet må være del av helhetlig satsing	I samsvar med JBV's anbefaling. Det er imidlertid

<p>på forbedret tilbud med raskere tog og flere avganger, må ses i sammenheng med strekningsvise tiltak og prinsippet om ikke å legge ned stasjoner når det ikke samtidig kan hentes ut positive effekter på kjøretid og regularitet.</p> <p>Viktig at JBV har god kontakt med berørte kommuner, jernbanefora og fylkeskommunen. Og at endringer i framtidig stasjonsstruktur koordineres med felles plansamarbeid for Oslo og Akershus.</p>	<p>viktig å se på effekten av flere tiltak, også over tid. Det kan være vanskelig å se effekten av et enkelt tiltak isolert. JBV vil påpeke at robusthet også er en effekt, ikke bare redusert reisetid.</p> <p>Tas til etterretning.</p>
<p>Buskerud fylkeskommune Ser i hovedsak positivt på stasjonsutredningen.</p> <p>Kan ikke akseptere at staten har vedtatt nedleggelse av stasjoner på Spikkestad- og Sørlandsbanen før rapporten har vært på høring, uten at lokale myndigheter har kunnet uttale seg.</p> <p>Forventer at publikum blir minst mulig skadelidende av eventuelle nedleggelse og at fylkeskommunen gis økonomisk kompensasjon til erstatningstilbud, matebussordninger og/eller takstkompensasjon.</p> <p>Optimal stasjonsstruktur betyr også god tilgjengelighet i form av park & ride for sykkel og bil samt universell utforming. Oppfordrer JBV til prioritert utvikling av innfartsparkering ved viktige distriktstakstknutepunkt i samarbeid med kommunene.</p> <p>Slutter seg til forslag om stasjonsstruktur på Randsfjordbanen.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>Se tema 4, kap. 3 - om prosess. JBV vil også understreke at flere av nedleggelsene er en forutsetning for nytt rutetilbud</p> <p>Se tema 1, kap. 3 - om busstilbud.</p> <p>I samsvar med JBV's anbefaling og det vil bli tatt med videre i SUPene. Se tema 3, kap. 3 – om knutepunktutvikling.</p> <p>Tas til etterretning.</p>
<p>Hedmark fylkeskommune Opptatt av at toget skal være et godt tilbud både i byer, tettsteder og i distriktene, og derfor også av at eventuelle nedleggelse begrunnes godt. Ser viktigheten av å gjøre toget konkurransedyktig sammenliknet med transport på vei. Enig i at det er vanskelig å forsvare store investeringer når passasjertallet er lavt.</p> <p>Ønsker at JBV vurderer gjenåpning av stasjonene i Eidskog kommune på strekningen mellom Kongsvinger og Charlottenberg; Skotterud og Magnor er særlig aktuelle.</p> <p>Det ville kunne være nyttig om JBV foretok en grov vurdering av investeringsbehov på Solørbanens (Kongsvinger-Elverum) stasjoner, slik at behov ved en mulig framtidig gjenåpning synliggjøres.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering. Strekningen inngår ikke i SUP-arbeidet i denne fasen, men kan bli aktuell senere. Alle deler av jernbanenettet betraktes som en framtidig ressurs.</p>
<p>Oslo kommune Prosjektrapporten tas til orientering og det vises til Ruters høringsinnspill.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Asker kommune Tar rapport til orientering.</p> <p>Kommunens arealutviklingsstrategi baseres fullt ut på knutepunktutvikling ved samtlige eksisterende jernbanestasjoner i Asker.</p> <p>Uenig i JBV's tilgjengelighetsstrategi. Forutsetter at JBV tar hovedansvar for og prioriterer fysisk tilrettelegging for innfartsparkering og matebuss ved alle stasjoner.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>JBV støtter knutepunktutvikling rundt prioriterte stasjoner. Se tema 3, kap. 3 – om knutepunktutvikling.</p> <p>Vi regner med at dette dreier seg om den pågående diskusjon med kommunen om ansvar for planlegging og gjennomføring av avbøtende tiltak og tilrettelegging. Dette vil bli fulgt opp</p>

<p>Bærum kommune</p> <p>Tilfreds med at alle stasjoner opprettholdes i Bærum. Understreker oppgraderingsbehov ved flere av disse mtp. universell utforming og sykkelparkering. Merker seg synspunkt om ønsket fortetting ved stasjonene.</p> <p>Pågående parallelloppdrag om Sandvika stasjon og sentrum øst følges opp også av JBV.</p> <p>Uklarheter knyttet til når det vil kunne være aktuelt å utvide til 6 spor båndlegger sentrumsområder, er dårlig samfunnsøkonomi og begrenser høy utnyttelse.</p> <p>Alle IC-tog må stoppe i Sandvika; dette er av stor betydning for stor andel pendlere fra Buskerud og Vestfold.</p> <p>Ringeriksbanen er en god idé og kan bedre kontakt mellom Hønefoss-regionen og Asker/Bærum/Oslo, samt åpner mulighetene for jernbanetilknypning til framtidig utbyggingsområde på Avtjerna.</p>	<p>videre.</p> <p>I samsvar med JBV's anbefaling. Det pågår planarbeid ved flere av stasjonene. Oppgradering av stasjoner vil bli gjort innenfor de rammer JBV har og etter de kriterier JBV legger til grunn. Se tema 3, kap. 3 - om knutepunktutvikling.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>JBV noterer seg synspunktet, men vil understreke at seks spor i Sandvika er et svært viktig kapasitetstiltak. Dagens 4 sporløsning utgjør en stor kapasitetsmessig flaskehals.</p> <p>Tas til orientering. Sandvika er et viktig knutepunkt i Vestkorridoren. Stoppmønster for IC (og andre togprodukter) fastsettes i de konkrete ruteplanene.</p> <p>Tas til orientering. JBV ønsker å restarte planlegging av Ringeriksbanen. Viser for øvrig til omtalen i forslag til NTP 2014-23.</p>
<p>NSB</p> <p>Rapportens forslag om nedleggelse av en del, for det meste trafikkmessig svært små, holdeplasser kan synes noe forsiktig i forhold til de opprinnelige ambisjonene om å tydeliggjøre togets rolle og avklare forholdet til andre trafikkarter.</p> <p>Generelt skal det være plattform til alle dører. Manuell dørstyring etc. flytter ansvar for sikker togframføring fra infrastruktur-elementer til personlig utførelse av systemet. Aksepterer i utgangspunktet kortere plattformer enn tog kun på stasjoner og holdeplasser med gjennomgående svært lave trafikkvolum.</p> <p>Understreker viktigheten av at det sikres en prosess i forhold til sentrale og lokale myndigheter slik at man får gode løsninger for jernbanen som transportform og unngår suboptimale løsninger.</p>	<p>I samsvar med Jernbaneverkets anbefaling. NSBs merknad understreker betydningen av og i det minste å følge opp rapportens ambisjonsnivå.</p> <p>JBV deler NSBs prinsipielle standpunkt, men mener som NSB at det kan være relevante unntak. Se tema 2, kap. 3 - om dørstyring.</p> <p>Se tema 4, kap. 3 - om prosess.</p>
<p>Statens vegvesen region øst</p> <p>Ingen innvending til behovet for en vesentlig oppstramming av stasjonsstrukturen for å få til et nytt, mer markeditilpasset stoppmønster som vil kunne gi økt robusthet og kortere reisetid.</p> <p>Ønsker dialog omkring deler av de foreslåtte avbøtende tiltakene og omkring forslagene om utvikling av nye knutepunkt. Sannsynligvis vil det være nødvendig med dialog utover medvirkning i forbindelse med SUPene.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>JBV slutter seg til forslaget og mener dette er viktig i forbindelse med SUP og arbeidet med samferdselspakker.</p>
<p>Statens vegvesen Region Midt</p> <p>Jernbanen må utvikles slik at den blir mer konkurransedyktig mot personbiltransport heller enn mot busstransport. Her spiller stasjonsstruktur direkte inn på reisetid for kundene, og hvis det er økonomi i å legge ned stasjoner slik at et billigere kollektivtilbud på kan styrkes bør det vurderes om flere stasjoner burde foreslås nedlagt. Spesielt gjelder det på strekningen Støren – Melhus hvor det er dårlig frekvens på togtilbudet. Hvis jernbanen ikke kan</p>	<p>Tas til orientering.</p>

forbedre sitt tilbud bør flere stasjoner vurderes.	
<p>Ruter Ønsker et enda bedre samspill og en mer rasjonell arbeidsdeling mellom tog, buss, metro og trikk der det spilles på togets sterke sider – stor kapasitet og rask fremføringsevne. Støtter derfor strategi som gjør at disse fortrinnene kan utnyttes bedre enn i dag.</p> <p>Viser til Ruters skisse til mulig stasjonsstruktur med ytterligere strukturering av stoppmønster i Oslo og Akershus. Foreslår nedleggelse av Lier, Brakerøya, Hallenskog, Åsåker, Tøyen, Grefsen, Snippen, Alna, Frogner, Lindeberg, Rånåsfoss, Auli. Og nye stasjoner Lierstranda, Ensjø, Storo, Lindeberg/Frogner og Auli/Rånåsfoss.</p> <p>Mye tyder på at ytterligere strukturering på Kongsvinger- og Gjøvikbanen synes fornuftig.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>JBV vil samarbeide videre med Ruter for å optimalisere samvirket mellom transportformene. Vi kommenterer de enkelte stasjonene under aktuelle strekninger.</p> <p>JBV vil arbeide videre med strukturering i SUPene</p>
<p>Brakar Støtter prinsippet om at et raskt, pålitelig og frekvent togtilbud mellom stasjoner og knutepunkter med et tilstrekkelig trafikkgrunnlag er det som skal til for å få flest mulig til å ta toget.</p> <p>Veinettet bør utvikles slik at reisehastighet og fremkommelighet for buss prioriteres foran personbilen.</p> <p>Prinsipper for utvikling av knutepunkter må tas inn som del av hovedrapporten. Knutepunkter må gis en utforming som gjør omstigning mellom buss og tog enklest mulig, mtp. avstand, høydeforskjeller, visuell kontakt og informasjon.</p> <p>Arbeider med en strategi for innfartsparkering med hovedvekt på Buskerudbyen. JBV deltar i dette arbeidet.</p> <p>Kapasiteten på jernbanenettet gjennom Oslo er viktig for kollektivtilbudet i Buskerud. Arbeidet med å øke denne kapasiteten bør settes i gang snarest.</p> <p>Rapporten bør ha en bedre beskrivelse av sammenhengen mellom ulempene for kundene og de økonomiske konsekvensene for fylkeskommunen når stasjoner foreslås nedlagt.</p> <p>Oppfordrer til å sette i gang planlegging og bygging av Ringeriksbanen så fort som mulig. I tillegg til regiontog til Bergen må det også planlegges for Intercity- eller lokaltog mellom Ringerike og Oslo.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>JBV noterer seg synspunktet som et viktig innspill for å sikre at de forskjellige kollektivtilbudene kan fungere godt og virke sammen.</p> <p>Se tema 3, kap. 3 – om knutepunktutvikling.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Dette er et synspunkt som deles av JBV.</p> <p>JBV er i prinsippet enig, men det vil bli for omfattende å behandle dette i detalj. Se tema 1, kap. 3 – om busstilbud.</p> <p>Tas til orientering. JBV ønsker å restarte planlegging av Ringeriksbanen. Viser for øvrig til omtale i forslag til NTP 2014-23.</p>

3.1 Østfoldbanen, Østre linje

Offentlige instanser	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
<p>Akershus fylkeskommune Slutter seg til nedleggelse av Drømtorp og Langli.</p>	I samsvar med JBV's anbefaling.
<p>Østfold fylkeskommune Tar høring om stasjonsstruktur til etterretning.</p> <p>Forutsetter at reisetiden blir kortere og at dette gjennomføres snarest.</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Ruteendring i desember 2012 vil gi noe reisetidsreduksjon. De større prosjektene (Ski og</p>

<p>Slutter seg til anbefalingen om å legge ned Langnes, Askim næringspark og Slitu med bakgrunn i målet om redusert reisetid og økt frekvens.</p>	<p>Follobanen) gir et vesentlig potensiale for redusert reisetid.</p> <p>I samsvar med JBVs anbefaling.</p>
<p>Indre Østfold regionråd Støtter forslag til ny stasjonsstruktur, forutsatt at stasjonsstrukturen opprettholdes inntil dispensasjon opphører.</p> <p>Ny stasjonsstruktur forutsetter nødvendig satsing på de gjenværende stasjoner og god tilgjengelighet for pendlere.</p>	<p>Ny stasjonsstruktur i samsvar med JBVs anbefaling. Når det gjelder gjennomføringstidspunkt noterer JBV seg synspunktet, men velger å opprettholde anbefalingen om å endre strukturen fra desember 2012. Drømtorp og Langli er en forutsetning for gjennomføring av ny ruteplan. Langnes og Askim NP har dispensasjon ut 2012. Slitu anbefales fortsatt nedlagt fra 2013 da JBV mener det er mest rasjonelt at det gjennomføres under ett.</p> <p>Større plattformoppgraderinger vil bli gjennomført på 5 stasjoner i forbindelse med ERTMS de nærmeste årene samt nye plattformer på Skotbu og Knapstad i 2012. Se for øvrig tema 3, kap. 3 – om knutepunktutvikling.</p>
<p>Askim kommune Deler JBVs ønske om fornyelse av stasjoner og utbedring av Østre linje, for bl.a. å oppnå bedre sikkerhet og kortere reisetid.</p> <p>Redusert tilgjengelighet, økte utslipp og parkeringsutfordringer som følge av nedleggelse av tre stasjoner, medfører større ulempe enn ved fordelen ved en marginal tidsbesparelse på fem minutter mellom Mysen og Ski.</p> <p>Kan akseptere nedleggelse av Langnes og Askim NP i samband med åpning av Follobanen, men mener det bør søkes om forlenget dispensasjon.</p> <p>Ønsker forsert utbygging og oppgradering av stasjoner, signalanlegg, skinnegang og annet som vil bedre sikkerhet, framkommelighet og reisetid.</p>	<p>I samsvar med JBVs anbefaling.</p> <p>Jernbaneverket deler ikke denne vurderingen. Trafikken over de tre stasjonene er begrenset, og lar seg håndtere over bestående stasjoner. Et mer framtidsrettet stasjonsmønster vil gi økt trafikk over de gjenværende stasjonene, og bedre punktlighet.</p> <p>JBV noterer seg synspunktet, men velger å opprettholde sin vurdering. Begge holdeplasser har dispensasjon som utløper 2012.</p> <p>Tas til orientering. Se kommentar under Indre Østfold regionråd.</p>
<p>Eidsberg kommune Ser at det, med hensyn til kostnader og transporttid, kan være nødvendig med en viss rasjonalisering av stasjoner på Østre linje.</p> <p>Stiller seg kritisk til nedleggelse av Slitu, som følge av sterk utvikling, planlagt utbygging og utviklingspotensial som sentralt handelsområde i indre Østfold.</p>	<p>I samsvar med JBVs anbefaling.</p> <p>JBV kan ikke se at dette kan gi vesentlige endringer i trafikkbildet de første årene. Vi legger da til grunn at det er ca. 2 km fra stasjon til dagens tettsted som også har et godt busstilbud nærmere tettstedet. Hvis bildet endrer seg på sikt vil SUP kunne reflektere nye behov for stopp.</p>
<p>Hobøl kommune Støtter forslag til ny stasjonsstruktur.</p> <p>Forutsetter nødvendig satsing på de gjenværende stasjoner og god tilgjengelighet for pendlere.</p>	<p>I samsvar med JBVs anbefaling.</p> <p>Se tema 3, kap. 3 - om knutepunktutvikling.</p>
<p>Ski kommune Beklager sterkt at JBV vurderer nedlegging av Drømtorp og Langli</p>	<p>Tas til orientering.</p>

stasjoner.

Det forutsettes at togtrafikken fra østre linje penses inn på Follobanen når den er ferdigstilt. Nedlegging av Drømtorp tilrettelegger for omlegging av østre linje inn mot Ski. JBV anmodes om å starte utredning av slik omlegging.

Presiserer at varslet bedring i busstilbud fra Drømtorp til Ski er en forutsetning for at nedlegging av Drømtorp skal kunne aksepteres. Følger opp dialogen med Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen.

For innbyggerne på Langli vil det være viktig med innfartsparkering på Kråkstad. I tillegg vil kommunen vurdere om det er behov for bedre tilrettelegging for sykkel mellom Langli og Kråkstad.

Trøgstad kommune

Støtter Regionrådets vedtak om å opprettholde stasjonene til dispensasjonen er utløpt.

Forutsetter at JBV tar kostnadene ved å utvide/utbedre parkeringsplassene ved Mysen og Askim stasjon.

NSB

Positive til nedleggelse av Drømtorp, Langli, Langnes, Askim næringspark og Slitu. Reisetidsreduksjon på strekningen er viktig for å beholde konkurransekraften mot vei.

Østre linje blir koblet til Follobanen på nye Ski stasjon, men det er ikke gitt at alle avganger på Østre linje vil kunne benytte seg av Follobanen. God trafikkflyt mellom Østre linje og Follobanen krever planfri kryssing. Derfor vurderes nå et planarbeid for å se på en ny avgrensning for Østre linje sør for Ski stasjon.

Tas til orientering. Se tema 1, kap. 3 - om busstilbud.

Tas til orientering. JBV arbeider for å følge opp sin parkeringsstrategi, og dette vil bli et tema i SUP.

JBV noterer seg synspunktet, men velger å opprettholde anbefalingen om å endre strukturen fra desember 2012. Drømtorp og Langli er en forutsetning for gjennomføring av ny grunnrute. Langnes og Askim NP har dispensasjon ut 2012. Slitu anbefales fortsatt nedlagt fra 2013 da JBV mener det er mest rasjonelt at det gjennomføres under ett.

JBV arbeider for å følge opp sin parkeringsstrategi, og dette vil bli et tema i SUPene.

I samsvar med JBV's anbefaling.

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse

Langli vel

JBV bør revurdere sitt forslag og foreslå at Langli opprettholdes til 2019.

Avvik mellom begrunnelsene som det vises til i utredningen og på JBV's nettsider. Mangler en oppsummerende objektiv vurdering av fordeler og ulemper.

Påfallende at JBV som forvaltningsorgan har gitt seg selv myndighet til å ta avgjørelsen på forhånd. Oppsiktsvekkende at JBV bestemmer en ruteplan før det foreslås det som ligger til grunn for den. JBV bør vurdere om utredningen oppfyller de krav som følger av utredningsforskriften, forvaltningsloven og kravene til god forvaltningsskikk.

Korrigerte opplysninger om Langli:

- Avstand til Kråkstad er 4.5 (og ikke 2) kilometer
- Har ikke dårlig tilgjengelighet. Adkomst fra godt vedlikeholdt

Jernbaneverkets kommentar

Se kommentar under regionrådet og Trøgstad kommune.

Tas til orientering.

Se tema 4, kap. 3 - om prosess.

JBV vil rette faktiske feil som er påpekt. JBV har beskrevet kilometrering langs jernbanespor, ikke

<p>grusvei og ligger absolutt ikke inne i skogen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opparbeidet 4 (og ikke 0) parkeringsplasser - At holdeplassen er vanskelig å finne for dem som ikke er kjent i området er uriktig og uten mening. <p>Langli har dispensasjon fra kravet i sikkerhetsforskriften til 2019. Frem til da behøves ingen investeringskostnader.</p> <p>Reisetiden blir marginalt kortere ved å legge ned Langli i 2012, før Ski stasjon og Follobanen er ferdigstilt.</p> <p>Utredningen fastslår uten nærmere forklaring at nedleggelse av Langli er en forutsetning for ny grunnruteplan. Togtilbudet på Østre linje beskrives med samme frekvens og 1 minutt redusert reisetid.</p> <p>Med få stopp og lite trafikk bidrar Langli svært sjelden til forsinkelser. En robust ruteplan, som minker risikoen for forsinkelser, er ikke gyldig som begrunnelse for å legge ned Langli.</p> <p>Kundegrunnlaget på Langli varierer og det er i lange perioder flere passasjerer enn NSBs trafikkteiling fra 2008 viser.</p> <p>Få reisende er i seg selv ikke et argument for nedleggelse. Stasjonen står der og toget kjører jevnlig forbi. Det er først når man vurderer ulemper at antall reisende får betydning. Samfunnet ser transporttilbud som et gode og det utvikles ikke uten grunn.</p> <p>Det eksisterer ingen alternativ til toget og 4,5 kilometer til nærmeste kollektivtilbud.</p>	<p>langs vei, til grunn. God tilgjengelighet er et relativt begrep og det kan synes som om JBV bruker det noe snevrere.</p> <p>Se kommentar under regionrådet og Trøgstad kommune.</p> <p>Det er korrekt, men samtidig gir dette også den robusthet som er nødvendig for å få ny ruteplan til å fungere.</p> <p>Se forrige kommentar.</p> <p>Se kommentar over. Få reisende er også et argument for nedleggelse.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Formålet med stasjonsstrukturarbeidet er å bidra til utviklingen av et tjenlig og framtidsrettet togtilbud. Dette medfører endringer, dessverre blir det dårligere for noen, men samtidig bedre for flere.</p> <p>Tas til orientering.</p>
--	--

3.2 Kongsvingerbanen (Lillestrøm-Kongsvinger)

Offentlige instanser	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
<p>Akershus fylkeskommune Slutter seg til sammenslåing av Rånåsfoss og Auli.</p> <p>For resterende stasjoner vises til uttalelse fra Jernbaneforum Kongsvinger.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>Se Jernbaneforum Kongsvingerbanen.</p>
<p>Hedmark fylkeskommune Støtter nedlegging av Disenå, Sander og Galterud.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p>
<p>Glåmdal regionråd Redusert reisetid mellom Oslo og Kongsvinger er viktig for utviklingen i regionen.</p> <p>Støtter JBV's anbefaling om nedlegging av noen stasjoner på strekningen Årnes-Kongsvinger.</p> <p>Støtter en vurdering av stasjonsstrukturen også på strekningen Lillestrøm-Årnes.</p> <p>Ber om utviklingsplan for kortere reisetid på hele strekningen og videre utvikling av knutepunktstasjoner.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>I samsvar med JBV's anbefaling</p> <p>Dette vil bli fulgt opp videre i SUP.</p> <p>Dette vil bli fulgt opp videre i SUP. Se for øvrig tema 3, kap. 3 – om knutepunktutvikling.</p>

<p>Samarbeidsrådet for Nedre Romerike Tilfreds med at det arbeides særskilt med å videreutvikle og styrke Kongsvingerbanen som et attraktivt togtilbud og at togbasert lokaltrafikk gis nødvendig prioritet framfor veitbygging som svar på den sterke befolkningsveksten.</p> <p>Støtter opprettholdt betjening av kommunesentrene.</p> <p>Understreker betydningen av at Svingen opprettholdes og utvikles som et lokalt og regionalt knutepunkt øst for Glomma med gode parkerings- og omstigningsmuligheter.</p> <p>Ber om at det snarest settes av ressurser til en helhetlig utviklingsplan for Kongsvingerbanen.</p> <p>Konsekvenser for trafikk- og reiseutviklingen må vurderes i forbindelse med nedleggelse. Slike vurderinger må sees i sammenheng med samlede areal- og transportplaner.</p> <p>Tuen, Svingen, Haga og Bodung bør opprettholdes inntil en vurdering av effekter, konsekvenser og avbøtende tiltak er gjennomført.</p>	<p>JBV vil arbeide vider med Kongsvingerbanen i SUP, og deler for øvrig Samarbeidsrådets synspunkt på prioriteringer.</p> <p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>Tas til orientering. Svingen vil bli vurdert i SUP for strekningen.</p> <p>JBV arbeider med SUP for strekningen.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>Tuen og Bodung vil få rushtidsbetjening fra desember 2012. Alle stasjoner vil bli vurdert i arbeidet med SUP.</p>
<p>Sør-Odal kommune Disenå defineres som knutepunkt i framtidig stasjonsstruktur på strekningen Kongsvinger-Oslo, i tillegg til Skarnes, og blir på den måten en del av framtidig rutetilbud med regiontog og innsatstog.</p> <p>Poenget er viktigheten av å få på plass en tilbringertjeneste med buss og gode parkeringsmuligheter ved Skarnes.</p>	<p>JBV fastholder at også nedleggelse av Disenå er en forutsetning for innføring av ny ruteplan fra desember 2012.</p> <p>Nye parkeringsplasser er under bygging på Årnes, under planlegging på Skarnes. Se for øvrig tema 1, kap. 3 – om busstilbud.</p>
<p>NSB Nedleggelse av Disenå, Seterstøa, Sander og Galterud inngår som utvidelse av togtilbudet Kongsvinger-Oslo, er del av NSBs trafikkavtale med Staten og innarbeidet i bestilte ruter fra desember 2012.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p>
<p>Ruter Viser til Ruters skisse til mulig stasjonsstruktur med ytterligere strukturering av stoppmønstre i Oslo og Akershus. Foreslår nedleggelse og sammenslåing av Rånåsfoss og Auli.</p> <p>Mye tyder på at ytterligere strukturering på Kongsvingerbanen synes fornuftig.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>Dette vil bli gjort i arbeidet med SUP.</p>
<p>Jernbaneforum Kongsvingerbanen Støtter nedleggelse av Seterstøa, Disenå, Sander og Galterud. Understreker viktigheten av god bussbetjening som erstatning.</p> <p>Støtter opprettholdt og styrket tilbud i kommunesentrene.</p> <p>Støtter sammenslåing av Auli og Rånåsfoss.</p> <p>Understreker viktigheten av å legge inn ressurser i arbeidet med en strekningsvis utviklingsplan: visjoner for strekningen, tiltak det bør satses på for å bedre reisetilbudet, gevinster som kan oppnås, betydning av stasjoner i lys av nedslagsfeltet de bør betjene.</p>	<p>Tas til etterretning. Se tema 1, kap. 3 om busstilbud.</p> <p>Tas til etterretning. Se tema 3, kap. 3 – om knutepunktutvikling.</p> <p>I samsvar med Jernbaneverkets anbefaling.</p> <p>I samsvar med JBV's synspunkt.</p>

Påpeker viktigheten av at det avsettes investeringsmidler til Kongsvingerbanen i kommende handlingsprogram 2014-2017.

Tas til orientering.

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse

Åkrene Arbeiderlag

(Brev stilet til NSB, gjelder i utgangspunktet at nytt rutetilbud gir kun rushtidstopp.)

Stor utbygging av nye boliger nær opp mot Tuen er under behandling. Reduksjon av togtilbud vil derfor føre til betydelig økt belastning på vei. Tilgjengelighet til buss vil trolig reduseres mens Rv22 utvides til firefelts vei. Reduksjon av togtilbud i denne fasen vil påføre befolkningen unødige problemer.

Fet har sitt pleie- og omsorgssenter nær Nerdrum, der det ikke er bussforbindelse. Bortfall av togforbindelse vil medføre stor ekstrabelastning for innbyggere som ønsker å besøke noen på pleiehjemmet, men som ikke disponerer bil.

Jernbaneverkets kommentar

NB: Tuen er ikke foreslått lagt ned, men ny grunnrute forutsetter stopp kun i rushtid.

Tuen hadde i siste telling 74 av/påstigende pr. dag. Det antas at de fleste av disse reiser i rushtid. JBV mener at fordelene er større enn ulempene i denne saken. Jernbanens viktigste egenskap er kapasitet, det å kunne frakte mange mennesker forholdsvis fort og langt. For at kollektivsystemet samlet skal bli godt må transportmidler utfylle hverandre. Buss fyller en annen rolle enn tog, og en del steder er trafikkgrunnlaget også for svakt for buss.

Private

Uttalelse

Sander stasjon

Toril Aas

Nedleggelse vil få store konsekvenser for alle som bruker toget til jobb. Etterspør muligheten for at toget stopper ved behov.

Jernbaneverkets kommentar

JBV mener her at de samlede fordelene er større enn ulempene. Nedleggelsen er en forutsetning for innføring av ny ruteplan fra desember 2012.

3.3 Gjøvikbanen

Offentlige instanser

Uttalelse

Gran kommune

Ser at opprettholdelse av mindre stasjoner kan være utfordrende og at det kreves investeringer å gjøre Bleiken tilfredsstillende mht. sikkerhet, universell utforming m.m. Bleiken har imidlertid en viktig funksjon i nærmiljø og nordre del av kommunen. Boligfelt er under utbygging i nærheten av stasjonen og kan endre befolkningsgrunnlaget. Det bør legges betydelig vekt på betydningen stasjonssteder har for grendemiljøene.

Forventer å bli tatt med på råd i for en utviklingsplan for Gjøvikbanen og andre spørsmål knyttet til Bleiken.

Lunner kommune

Ingen merknader til framlagte konklusjoner, men ber om at funksjonaliteten på Grefsen stasjon vurderes med tanke på overgang til t-banesystemet.

Jernbaneverkets kommentar

Synspunktene er notert, Bleiken vil bli vurdert videre i SUP.

Det er lagt opp til videre involvering i SUP-prosessen.

JBV vil vurdere hele strekningen innenfor Nittedal i forhold til kapasitet og mulige traseer. I den sammenheng må også Grefsen stasjon vurderes. På kortere sikt; det planlagt (og regulert) en ny overgangsbrosje over sporområdene som vi korte

<p>Stort antall daglige brukere og forventet vekst gjør attraktiv Gjøvikbane mtp. frekvens, materiell og reisetid derfor av stor betydning.</p>	<p>ned gangavstanden mellom T-bane og jernbanestasjon. Privat utbygger har ansvar for realisering av broen.</p> <p>Tas til orientering. JBV ser klart kapasitetsproblemene på banen. Dette vil bli vurdert i SUP.</p>
<p>Ruter Viser til Ruters skisse til mulig stasjonsstruktur med ytterligere strukturering av stoppmønster i Oslo og Akershus. Foreslår nedleggelse av Grefsen, Snippen og Alna. Og nye stasjoner på Ensjø og Storo. Mye tyder på at ytterligere strukturering på Gjøvikbanen synes fornuftig.</p>	<p>Eventuelle ytterligere endringer vil bli vurdert i SUP arbeidet. JBV vil vurdere hele strekningen innenfor Nittedal i forhold til kapasitet og mulige traseer. I den sammenheng må også stasjonsstrukturen vurderes på denne strekningen.</p>

Private	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
<p>Bleiken stasjon Roald Braathen, Ingvald Struknes, Ola Åstein Sønsteby Sammenliknet med strekningen Oslo S-Jaren er vesentlig lengre mellom hvert stopp mellom Jaren og Gjøvik.</p> <p>Dagens praksis med stopp på signal gir minimalt med tidsgevinst ved legge ned Bleiken.</p> <p>Fra før år 2000 er 12 stoppesteder nedlagt mellom Jaren og Gjøvik. I 2006 ble ytterligere 2 nedlagt.</p> <p>Markedsgrunnlag angitt i rapporten er feil. Flere kretser i Gran kommune, med avstand større enn 2 kilometer til Bleiken, må inkluderes, og gjør markedsgrunnlaget minst tre ganger så stort.</p> <p>18 nye tomter er lagt ut med gangavstand og til stasjonen. I tillegg er 2 nye tomtefelt lagt ut med avstand 0.5-2 km fra stasjonen.</p> <p>Avstand til Jaren er 15-20 km lengre for kretser som burde vært inkludert og som er brukere av Bleiken.</p> <p>Belegget er vesentlig større mellom Jaren og Oslo (80-85%) enn mellom Jaren og Gjøvik (15-20%). Kun en liten mengde reisende blir altså belastet av stopp på Bleiken</p> <p>Lunner kommune har 8000 innbyggere og 6 stoppesteder. Gran kommune har 14000 innbyggere og 3 stoppesteder, noe som også taler for at Bleiken bør opprettholdes.</p> <p>Anbefaler at Jensrud kryssingsspor som har vært ferdig i 2 år, mangler signalsystem, men vil gi mye spart tid., tas i bruk snarest.</p>	<p>Bleiken stasjon foreslås ikke nedlagt i denne omgang. JBV vil vurdere stasjonen nærmere i SUP, og tar med seg innspillene inn i dette arbeidet.</p> <p>JBV er enig i dette synspunktet.</p>

3.4 Spikkestadbanen

Offentlige instanser	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
<p>Buskerud fylkeskommune Kan ikke akseptere at Hallenskog allerede er bestemt lagt ned.</p>	<p>JBV fastholder at dette er en forutsetning for ny</p>

	ruteplan. Se for øvrig tema 4, kap. 3 – om prosess.
<p>Asker kommune Forutsetter at JBV i NTP-sammenheng prioriterer Spikkestadbanen som kundeattraktivt kollektivtilbud basert på halvtimesfrekvens. Herunder samtidig innkjør Heggedal, sanering av planoverganger sør for Heggedal samt ombygging av Asker stasjon for påkobling av Spikkestadbanen på Askerbanen.</p> <p>Forutsetter at JBV i samarbeid med de andre transportmyndighetene tar ansvar for planlegging og gjennomføring av kompensierende tiltak ifbm. nedleggelse av Hallenskog og Åsåker, samt økt reisetid mellom Spikkestad og Oslo med ny grunnruteplan.</p>	<p>Tiltakene Asker kommunen nevner er under planlegging med unntak av påkobling i Asker. Dette er et mere langsiktig og kostbart prosjekt som vurderes igangsatt.</p> <p>Det pågår et plansamarbeid vedrørende avbøtende tiltak. Kostnadsdeling for tiltak er ikke avklart og derav gjenstand for diskusjon. Følges opp videre av JBV. Se for øvrig tema 1, kap. 3 – om busstilbud.</p>
<p>NSB Har basert sine ruter fra desember 2012 på at Hallenskog og Åsåker legges ned.</p>	I samsvar med JBV's anbefaling.
<p>Ruter Viser til Ruters skisse til mulig stasjonsstruktur med ytterligere strukturering av stoppmønster i Oslo og Akershus. Foreslår nedleggelse av Hallenskog og Åsåker.</p>	I samsvar med JBV's anbefaling.
<p>Brakar Nedleggelse er omdiskutert lokalt, og her står transportfaglige og politiske vurderinger mot hverandre.</p>	Brakar treffer spikeren på hodet her.

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
<p>Aksjonsgruppa for bevaring av Hallenskog stasjon/ Nedre Hallenskog vel Hallenskog må ikke legges ned. Det kan eventuelt gjøres en ny vurdering når avbøtende tiltak er på plass.</p> <p><u>Argumentasjon mot nedlegging:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Kostnadene ved å spare inn ett minutt hver vei, er for store til å kunne forsvares. - Det finnes ikke annen kollektivtransport i området. - Ingen grunn til å legge ned stasjon med et allerede betydelig og forventet voksende passasjergrunnlag. - Rapportens passasjertall basert på reisende i retning Oslo og ikke korrekte. En stor del av de reisende er skoleungdom og pendlere i retning Spikkestad. - Opprettholdelse vil ikke ha innvirkning på ruteplanens robusthet. Kortet snutid på Spikkestad vil spare inn 2 minutter og gi tid til stopp på Hallenskog. - Stasjonen er allerede oppgradert og opprettholdelse vil ikke medføre investeringer. - Skolelever, eldre og personer uten bil blir isolert. - Mangelfull saksbehandling, uten konsekvensutredning og involvering av kommune og fylkeskommune. - Nedleggelse strider mot så godt som alle politikeres mål for miljø, kollektivtrafikk og oppvekstvilkår. <p>Foreslåtte avbøtende tiltak vurderes urealistiske som følge av tilstanden på eksisterende veier, kostnader knyttet til alternativ</p>	<p>JBV fastholder at dette er en forutsetning for ny ruteplan. Om avbøtende tiltak, se kommentar under Asker kommune.</p> <p>Uttalelsen behandler i hovedsak 4 tema:</p> <p><u>Effekt av nedleggelse</u> JBV fastholder at nedleggelse er en forutsetning for ny ruteplan. Viktig i forhold til robusthet ved innføring av ny ruteplan.</p> <p><u>Kundegrunnlag</u> Kundegrunnlaget på Hallenskog er lavt. Det er bare Åsaker som har et litt svakere kundegrunnlag på strekningen, også den foreslås nedlagt. Selv med en betydelig vekst i antall eneboliger vil det fortsatt være en betinget kundegrunnlag.</p> <p><u>Alternative kollektivtilbud og avbøtende tiltak</u> Avstanden langs spor til Heggedal er 1,6 km. Her planlegges gangvei. For øvrige avbøtende tiltak se kommentar under Asker kommune.</p> <p><u>Saksbehandling</u> Kommunen påpeker mangelfull saksbehandling og involvering. Viser til tema 4, kap. 3 - om prosess.</p>

buss, tilgang til nødvendige arealer for ny undergang, medførte gangavstander, dårlig kapasitet på nabostasjonenes pendlerparkering og forventet vekst på Heggedal.

Avbøtende tiltak som må være på plass før nedleggelse:

- Oppgradering av vei.
- Bussalternativ tilpasset pendleres, Eldres, barn og skoleungdoms behov.
- Gang- og sykkelsti.
- Fjerning av 4 jernbaneoverganger.
- Utbygging av Heggedal stasjon, med akseptabel parkeringskapasitet.

For øvrig er JBV enig i at avbøtende tiltak burde vært på plass før nedleggelse. Selv om dette dessverre ikke er situasjonen, fastholder JBV at det er riktig å legge ned stasjonen i desember 2012.

Private

Uttalelse

Hallenskog stasjon

Sissel Finstad m.fl.

Peker på at

- Mulig kjøeffekt på E18 som følge av nedleggelse.
- Betydelig økning i CO2-utslipp
- Feil i saksgang ved at saken ikke har vært på høring eller behandlet i fylkeskommunen.
- Mangler annet kollektivtilbud, og veier er ikke dimensjonert for busser.
- Nedleggelse vil bety manglende transporttilbud for barn i skole- og fritidssammenheng.
- Må eventuelt gå (2-3km) til Heggedal eller (5-6km) til Røyken på veier uten fortau og lys.
- Parkeringsplassene ved Røyken, Heggedal og Asker er fulle og betyr kjøring til Oslo.
- Området har 200 boenheter, 65 under oppføring og 6-800 under planlegging.
- Stopp på anmodning kan være et alternativ.

Jernbaneverkets kommentar

JBV antar at kjøeffekt og dertil CO2-utslipp som følge av nedleggelse på Hallenskog, vil være marginal. Eventuell kjøeffekt og CO2-utslipp vil være betinget av at folk velger bil til Oslo fremfor å ta toget fra Heggedal som ligger 1,6 kilometer fra Hallenskog.

For øvrig viser JBV til kommentarer til Asker kommune og Aksjonsgruppa for bevaring av Hallenskog stasjon.

3.5 Drammenbanen (Asker-Drammen)

Offentlige instanser

Uttalelse

Buskerud fylkeskommune

Slutter seg til at eksisterende stasjonsstruktur opprettholdes til 2020.

Endringer, herunder Amtmannsvingen vurderes når KVVU for godsterminal foreligger.

Fortsatt behov for å utvikle Drammen stasjon som sentralt regionalt kollektivknutepunkt.

NSB

Eventuell ny stasjon, Amtmannsvingen, bør erstatte minst én av stasjonene Lier og/eller Brakerøya.

Ruter

Viser til Ruters skisse til mulig stasjonsstruktur med ytterligere

Jernbaneverkets kommentar

I samsvar med JBV's anbefaling.

Tas til orientering. Endringer vil bli vurdert i SUP for strekningen.

JBV er enig i dette, og starter opp foreløpige utredninger på strekningen i år.

Fremtidig stoppmønster vil bli vurdert i SUP for strekningen.

Se kommentar til NSB.

strukturering av stoppmønster i Oslo og Akershus. Foreslår nedleggelse av Lier og Brakerøya. Og ny stasjon på Lierstranda.

Brakar

Stoppmønster bør vurderes. Lier og Brakerøya er plassert slik at det er vanskelig å lage et godt knutepunkt. Foreslår at det etableres en ny Lier stasjon ved Amtmannssvingen, med gode omstigningsforhold og muligheter for innfartsparkering.

Se kommentar til NSB og Ruter.

3.6 Vestfoldbanen (Larvik-Porsgrunn)

Offentlige instanser

Uttalelse

Vestfold fylkeskommune

Har ingen bemerkninger til rapporten.

Jernbaneverkets kommentar

Tas til etterretning.

3.7 Sørlandsbanen (Drammen-Kongsberg)

Offentlige instanser

Uttalelse

Buskerud fylkeskommune

Uttalelse bygger i stor grad på et fellesdokument utarbeidet av Buskerudbysamarbeidet.

1. Ser i hovedsak positivt på stasjonsutredningen.
2. Kan ikke akseptere at staten har vedtatt nedleggelse av stasjoner på Sørlandsbanen før rapporten har vært på høring, uten at lokale myndigheter har kunnet uttale seg.
3. Forventer at publikum blir minst mulig skadelidende av eventuelle nedleggelse og at fylkeskommunen gis økonomisk kompensasjon til erstatningstilbud, matebussordninger og/eller takstkompensasjon.
4. Optimal stasjonsstruktur betyr også god tilgjengelighet i form av park&ride for sykkel og bil samt universell utforming. Oppfordrer Jernbaneverket til prioritert utvikling av innfartsparkering ved viktige distriktvis knutepunkt i samarbeid med kommunene.
5. Støtter planene om utbygging av knutepunktstasjonene Hokksund og Mjøndalen
6. Støtter bedre tilrettelegging for innfartsparkering, økt kapasitet til vending samt planfri kryssing for fotgjengere på Gulskogen.
7. Beklager sterkt at Steinberg er bestemt lagt ned.
8. Kan akseptere nedleggelse av Skollenborg under forutsetning av at det etableres nytt stopp for betjening av Teknologiparken på Gomstrud stasjon.
9. Viser til NTP-uttalelse og krever at staten starter planlegging av dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg med sikte på utbygging innen 2024.

Kongsbergregionen

Uttalelse bygger i stor grad på et fellesdokument utarbeidet av Buskerudbysamarbeidet. Innspill sammenfaller med Buskerud Fylkeskommunes pkt. 1 og 8. Dessuten:

Minst halvtimesfrekvens og maks en times reisetid mellom

Jernbaneverkets kommentar

Flere av temaene Buskerud fylkeskommune tar opp er viktige elementer i Buskerudbysamarbeidet som også JBV prioriterer.

I samsvar med JBVs anbefaling.

Se tema 4, kap. 3 - om prosess.

Se tema 1, kap. 3 - om busstilbud.

Se tema 3, kap. 3 - om knutepunktutvikling. På denne strekningen arbeides det konkret sammen med Brakar, Buskerudbyen og andre aktører for å få et helhetlig grep på innfartsparkering og tilkomst

I samsvar med JBVs anbefaling.

I samsvar med JBVs anbefaling.

Tas til orientering.

JBV arbeider konkret med muligheten for ny stasjon på Gomsrud.

Tas til orientering.

JBV viser til kommentarer under Buskerud Fylkeskommune.

JBV har notert synspunktene. Vil bli vurdert

Kongsberg og Oslo er nødvendig for et konkurransedyktig togtilbud på denne strekningen. Ser at det kan være nødvendig med endringer i stasjonsstrukturen. Kort reisetid må ha prioritet også før en evt. linjeinnkorting. Linjeinnkorting kan bli løst langt raskere enn hva foreløpige utredninger viser.

Knutepunktstasjonene Drammen, Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg må prioriteres. Det må etableres flere adkomster til stasjonene med bedre kapasitet, bedret informasjon og samordning med lokale busstilbud samt attraktive innfartsparkeringsanlegg.

Kongsberg kommune

Uttalelse bygger i stor grad på et fellesdokument utarbeidet av Buskerudbysamarbeidet. Innspill sammenfaller med Buskerud Fylkeskommunes pkt. 8. Dessuten:

Ber om at Kongsberg som et høyteknologisk internasjonalt industrisamfunn av stor nasjonal betydning hensyntas når jernbane planlegges, og at helt nødvendig infrastruktur for denne virksomheten prioriteres.

Ser behov for endringer i stasjonsstruktur for å gjøre togtilbudet konkurransedyktig og attraktivt.

Max en time til Oslo med IC-standard må ha høyest prioritet, også fram til innkorting av linje.

Ser det som svært positivt at Teknologiparken gis et togtilbud og støtter JBVs løsningsforslag på kort og lengre sikt.

Nedre Eiker kommune

I Uttalelse bygger i stor grad på et fellesdokument utarbeidet av Buskerudbysamarbeidet. Innspill sammenfaller med Buskerud Fylkeskommunes pkt 1, 3, 5 og 6. Dessuten:

C. Nedlegging av Skollenborg kan aksepteres dersom det samtidig:
- Åpnes for togstopp ved Teknologiparken
- Strekningen Skollenborg/Rustadmoen-Kongsberg får busstilbud tilsvarende dagens togtilbud
- Knutepunkt Kongsberg gir reisende som i dag benytter Skollenborg samme tilbud om innfartsparkering (pris og kapasitet)

D. Nedlegging av Steinberg og Skollenborg forutsetter bussbetjening som omtalt i utredningen og at JBV bedrer innfartsparkeringstilbudet for Kongsberg, Hokksund og Mjøndalen.

E. Støtter opprettholdelse av Darbu.

F. Stasjonsutviklingen ved Kongsberg må ferdigstilles, innfartsparkering styrkes og nødvendige vende- og parkeringsspør anlegges på en måte som ivaretar hensynet til byutvikling.

G. Vestfossen har potensiale for park & ride.

I. Drammen har behov for nytt signalsystem, flere adkomster, adkomst til plattformene fra Strømsø øst samt bedret adkomst til plattformene via trapper fra Bybrua.

J. En avgrenset oppgradering av Brakerøya er nødvendig.

nærmere i SUP.

Se tema 3, kap. 3 - om knutepunktutvikling. JBV er innforstått med at situasjonen på disse stasjonene, særlig Hokksund og Mjøndalen, er lite tilfredsstillende.

JBV viser til kommentarer under Buskerud Fylkeskommune.

JBV deler oppfatningen av at dette er viktige hensyn i videre arbeid.

I samsvar med JBVs anbefaling.

Jernbaneverket har notert synspunktene. Vil bli vurdert nærmere i SUP.

I samsvar med JBVs anbefaling.

Se kommentarer under Buskerud fylkeskommune.

JBV arbeider videre med mulig ny stopp ved næringsparken.
For buss Se tema 1, kap. 3 - om busstilbud

Innfartsparkering vil bli vurdert helhetlig for strekningen Kongsberg-Lier

Se kommentarer under C.

I samsvar med JBVs anbefaling.

Vendekapasitet etc. vil behandles videre i SUP. Se for øvrig tema 3, kap. 3 – om knutepunktutvikling.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

<p>K. Lier har behov for økt kapasitet på innfartsparkeringen.</p> <p>L. Stasjonsstrukturen mellom Drammen og Lier må ses i sammenheng med den pågående planprosessen for Lierstranda-Brakerøya. Arbeidet med å utrede ny stasjon må komme i gang rakst og involvere kommunene.</p> <p>M. Viktig at det opprettholdes en stasjonsstruktur som legger til rette for park & ride - funksjoner utenom de aller mest sentrale knutepunktene (Gulskogen og Lier, ikke Drammen). Samordning med lokale bussrutetilbud må prioriteres for at flest mulig reiser fra stasjonene med best togtilbud og for at færrest mulig har behov for å benytte bil.</p> <p>N. Aksepterer ikke en nedleggelse av Steinberg stasjon og ber om at SDs avgjørelse omgjøres.</p> <p>O. Planfri kryssing ved Steinberg etableres uavhengig av avgjørelse for stasjonen.</p> <p>P. Framtidige betydelige avgjørelser som berører kommunen skal følge demokratiske prinsipper om medvirkning og høring.</p> <p>Q. På kort sikt må togtilbudet styrkes med halvtimesfrekvens til Hokksund. I neste omgang med halvtimesfrekvens til Kongsberg og med innkorting av jernbanelinjen mellom Kongsberg og Darbu.</p>	<p>Se kommentar under C.</p> <p>I samsvar med JBV's oppfatning.</p> <p>I samsvar med JBV's oppfatning.</p> <p>JBV fastholder at dette er en forutsetning innføringen av ny ruteplan og at en kryssing her medfører en sikkerhetsmessig mer utfordrende situasjon på Steinberg.</p> <p>JBV er enig i at planovergangen på Steinberg ikke gir ønskelig sikkerhetsnivå og at dette er et problem som vil bestå også ved nedleggelse. Tiltak her vil bli prioritert sett i sammenheng med andre utfordringer innenfor de rammer vi har til disposisjon.</p> <p>Se tema 4, kap. 3 - om prosess.</p> <p>JBV er i hovedsak enig i vurderingene og dette vil bli fulgt opp videre i SUP.</p>
<p>Øvre Eiker kommune Uttalelse bygger i stor grad på et fellesdokument utarbeidet av Buskerudbysamarbeidet. Innspill sammenfaller med Buskerud Fylkeskommunes pkt. 1, 3, 5 og 6 og Nedre Eikers uttalelser pkt. C-M og dessuten:</p> <p>Avgjørelse som Samferdselsdepartementet allerede har tatt om å kutte stopp ved Steinberg fra høsten 2012 tas til etterretning. Muligheten for gjenåpning må inngå ved framtidige vurderinger av togtilbudet på Østlandet.</p>	<p>Se kommentarer under Buskerud fylkeskommune og Nedre Eiker kommune</p> <p>JBV's intensjon er å arbeide videre med å utvikle togtilbudet, herunder stasjonsstrukturen.</p>
<p>NSB Tar nedleggelse av Steinberg og Skollenborg til etterretning.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p>
<p>Brakar Frekvensen må økes og reisetiden kortes vesentlig ned. Det bør planlegges for de nødvendige investeringene.</p> <p>På kort sikt kan et nytt stopp på Gomsrud gi en bedre betjening av næringsparken på Kongsberg.</p> <p>Det eksisterer motstridende interesser i Buskerudbyen for hvorvidt total reisetid eller omfattende stoppmønster/lokaltogtilbud skal prioriteres. Rapporten bør være tydeligere på mulige konsepter, hvilke tilbudsalternativ som lar seg kombinere samt praktiske og økonomiske konsekvenser, dersom framtidens tog til Sørlandet ikke vil gå om Kongsberg.</p>	<p>Brakar uttaler seg stort sett i samsvar med JBV's anbefalinger. Vi noterer oss også Brakars behov for forutsigbarhet for fremtidig togtilbud, men vil komme tilbake til det i SUP.</p> <p>JBV deler oppfatningen.</p>

Nedleggelse er omdiskutert lokalt, og her står transportfaglige og politiske vurderinger mot hverandre.

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse

Aksjonsgruppa for bevaring av Steinberg stasjon, Eiker Pendlerforening, Steinberg velforening og Nedre Eiker Næringsråd

På kort sikt må JBV arbeide for å opprettholde brukstillatelse for Steinberg. Sikkerhet ivaretas med bruk av dørstyring, nedfellbare stigetrinn og videreføring av dagens praksis med kun et togsett lagt til plattform.

På lengre sikt kan man vurdere videre oppgradering. Én veikulvert plassert nærmere skolen kan redusere kostnader og løse sikkerheten mer helhetlig for Steinberg.

Nedleggelse er det alternativet som (uten tiltak) øker sikkerhetsrisikoen mest med 42 flere tog per døgn som ikke stopper. Nedleggelse er ikke risikoanalysert.

I foreslått rutetabell er reisetiden uten stopp den samme som i dag vestover og ett minutt lengre østover. Flirt-togene har også langt raskere akselerasjon og skulle derfor kunne spare ytterligere tid. Stopp vil ikke forlenge reisetiden for reisende fra Kongsberg/Hokksund.

JBVs tekniske regelverk krever ikke undergang for å kunne forlenge plattformen.

Forlenging av plattform er ikke påkrevet. SJT krever kun at dører som benyttes for av- og påstiging skal gå til plattform.

Vurdering av kostnader:

- Feil å legge kostnader forbundet med ny undergang til grunn for nedleggelse. Lovkrav og behov utløses og er størst ved nedleggelse.
- Dørstyring og bygging av kun gangkulvert vil redusere kostnadene.
- Nedleggelse vil bety kostnader knyttet til oppgradering av parkering i Hokksund og Mjøndalen.
- Matebusstrafikk er beregnet til 2-3 mill. per år.

Steinberg den klart største av stasjoner som planlegges nedlagt og har en betydelig befolkningsvekst (+150). Buskerudby-regionens vekst vil bety ytterligere vekst på Steinberg.

Betviler hvorvidt valget av Hokksund som knutepunkt vil gi økt antall kollektivreiser. 15-20 minutters økt reisetid med buss og tog vil gjøre bil mer attraktivt.

Ulemper som ikke nevnes i rapporten:

- Skoleelever og funksjonshemmede mister eneste mulige kollektivtilbud

Jernbaneverkets kommentar

Næringsrådet, vellet, pendlerforeningen og aksjonsgruppa har avgitt en felles uttalelse som argumenterer for bevaring av Steinberg stasjon. Argumentene er sammensatte og behandler i hovedsak 5 tema; trafikkgrunnlag, sikkerhet, manglende effekt, kostnader og at planfri kryssing er en sak for seg.

Trafikkgrunnlag

Fellesuttalelsen påpeker med rette at det er et visst trafikkgrunnlag på Steinberg. Derfor har heller ikke JBV brukt svakt trafikkgrunnlag som et argument for nedleggelse. Samtidig er det riktig å påpeke at det er 3 km fra Steinberg til henholdsvis Hokksund og Mjøndalen og at det er et rimelig godt busstilbud i området.

Sikkerhet

Fellesuttalelsen påpeker at det ikke er et krav i Teknisk regelverk med planskilt kryssing for fotgjengere selv om det er kryssing av tog. Dette er korrekt. JBV har sagt og mener fortsatt at passasjertog i begge retninger samtidig med folk som vil krysse sporet for å rekke sitt tog, er en sikkerhetsmessig vanskeligere situasjon enn den vi har i dag, og også enn den man vil få med passerende tog.

Effekt

Det er riktig at nedleggelsen ikke gir tidsbesparelse isolert for denne strekningen, men vil gi en noe bedre robusthet. Nedleggelse vil muliggjøre kryssing på Hokksund og derigjennom gi togene inn og ut av "Oslosystemet" de tidene som er nødvendig for å innføre ny grunnrute. Kryssing på Hokksund gir godt grunnlag for matebusser og utvikling av et solid knutepunkt. Alternativet er kryssing på Steinberg som sikkerhetsmessig vil være vanskeligere enn dagens situasjon.

Kostnader

Fellesuttalelsen bestrider kostnadene JBV har lagt til grunn. Vår oppfattelse er at dette er et forsiktig estimat og at faktiske kostnader kan bli høyere. Arbeid på sterkt trafikkert linje medfører betydelige, og ofte undervurderte kostnader.

Undergang

Fellesuttalelsen påpeker at dagens planovergang er et isolert problem. Det er riktig i den forstand at

- Økt biltrafikk og støyforurensing
- Økte transportkostnader for de berørte
- Verditap boliger

Steinberg og Darbu behandles ulikt mtp. argumentasjon vedrørende sikkerhet og befolkningsvekst.

dette på sikt er en løsning som uansett må endres. Stopp og kryssing på Steinberg vil imidlertid gjøre sikkerhetssituasjonen mer utfordrende enn i dag. Det er uakseptabelt for JBV og forverre sikkerhetsnivået.

3.8 Sørlandsbanen (Stavanger-Kongsberg)

Offentlige instanser	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
<p>Fylkesmannen i Rogaland</p> <p>Kviamarka Mener det må vurderes på nytt om det er grunnlag for å etablere ny stasjon på Kviamarka, for eksempel med ett togstopp i rushtiden morgen og ettermiddag, i hver retning.</p>	<p>Vurderinger knyttet til kapasitet og robusthet gjør at stopp ved Kviamarka frarådes. Stopp kan være aktuelt ved etablering av dobbeltspor på strekningen.</p>
<p>Aust-Agder fylkeskommune Slutter seg til den foreslåtte stasjonsstrukturen.</p> <p>Hynnekleiv Ber JBV ta en ny snarlig vurdering av å reetablere stoppet på Hynnekleiv.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>Jernbaneverket vil vurdere stopp ved Hynnekleiv nærmere i SUP og tar med seg innspillet inn i dette arbeidet. Se for øvrig tema 3, kap. 3 - om knutepunktutvikling.</p>
<p>Vest-Agder fylkeskommune Er tilfreds med hovedkonklusjonene fra stasjonsstrukturprosjektet om opprettholdelse av stasjoner for alle kommuner i Vest-Agder.</p> <p>Snartemo Ber om at JBV tar høyde for finansiering og gjennomføring av nødvendige tiltak på Snartemo i 2013 som følge av NSBs forslag til ny rutemodell for Sørlandsbanen fra des 2013.</p> <p>Breland Ber om at utvidet dispensasjon med alternative løsninger for Breland vurderes.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>Planarbeid pågår i samarbeid med Statens vegvesen og kommunen for å utrede nødvendige tiltak (ny plattform).</p> <p>Nedleggelse vil føre til økt robusthet i ruteopplegget.</p>
<p>Lindesnesregionen Består av kommunene Mandal, Lindesnes Marnardal, Audnedal og Åseral kommune.</p> <p>Audnedal Gjentar henstilling om at Audnedal stasjon får en tidligere opprusting enn 2019.</p> <p>Breland Anbefaler sterkt å opprettholde pendlertoget som stopper ved Breland.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Nedleggelse vil føre til økt robusthet i ruteopplegget.</p>
<p>Birkenes kommune</p> <p>Herefoss Tilrår at togstopp på Herefoss stasjon reetableres. Herefoss er et naturlig stoppested mellom Vennesla og Nelaug, det ligger til rette for å etablere gode parkeringsordninger, vil redusere reisetid fra bl.a. Lillesand og Birkeland, Herefoss har to kryssingsspor som gjør</p>	<p>Jernbaneverket vil vurdere stopp ved Herefoss nærmere i SUP og tar med seg innspillet inn i dette arbeidet. Se for øvrig tema 3, kap. 3 - om knutepunktutvikling.</p>

at det ligger godt til rette for å utvide/utbedre perrongen, togstopp vil bidra positivt til utvikling av lokalsamfunnet.	
Flekkefjord kommune Støtter planene for stasjonsstruktur som bl.a. innebærer at plattformen på Sira rustes opp innen 2019. Understreker viktigheten av å ha stasjonene Sira og Gyland i tidsmessig stand.	I samsvar med JBV's anbefaling.
Froland kommune Hynnekleiv Anmoder om at Hynnekleiv stasjon tas i bruk som aktiv stasjon. Perrongen vil være forholdsvis enkel å utvide.	Jernbanelaget vil vurdere stopp ved Hynnekleiv nærmere i SUP og tar med seg innspillet inn i dette arbeidet. Se for øvrig tema 3, kap. 3 - om knutepunktutvikling.
Hå kommune Ber om at JBV øker intensiteten i arbeidet for å legge til rette for økt kapasitet på Jærbanen, herunder også dobbeltspor fra Sandnes til Egersund. Kviamarka Ønsker samarbeid mellom JBV, NSB og Kviamarka Miljø- og energiforum for å drøfte gjennomføringsplan for realiserings av togstopp i Kviamarka. Hå kommune er fortsatt positiv til å drøfte kommunens finansielle medvirkning av perrongen.	Tas til orientering. Vurderinger knyttet til kapasitet og robusthet gjør at stopp ved Kviamarka frarådes. Stopp kan være aktuelt ved etablering av dobbeltspor på strekningen.
Klepp kommune Kommunen vil gjerne delta i diskusjonen om å gjøre stasjonene mer brukervennlig, ha matebusstilbud, park & ride og sykkelparkering osv. Øksnavadporten Områder som sokner til Øksnavadporten har en forventet fremtidig befolkning på ca. 20.000. Øksnavadporten stasjon må dimensjoneres og utbygges for å møte den kommende befolkningsveksten. Klepp Områder som sokner til Klepp stasjon vil ha en forventet befolkning på 15.000. Klepp stasjon må dimensjoneres og utbygges for å møte befolkningsveksten. Bryne Det er også forventet en betydelig vekst i områder som sokner til Bryne stasjon.	Tas til orientering. Se for øvrig tema 3, kap. 3 - om knutepunktutvikling. Tas til orientering. Se for øvrig tema 3, kap. 3 - om knutepunktutvikling. Tas til orientering. Se for øvrig tema 3, kap. 3 - om knutepunktutvikling.
Marnardal kommune Breland Anbefaler sterkt å opprettholde pendlertoget som stopper på Breland stasjon.	Nedleggelse vil føre til økt robusthet i ruteopplegget.
Time kommune Håland Det er behov for fremtidig togstopp ved Håland (jf. kommuneplan). Bryne Har potensial for videre vekst og utvikling som knutepunkt. Ønsker tett samarbeid med JBV om dette.	Tas til orientering. Tas til orientering.
Vennesla kommune Vennesla	

Er opptatt av at Vennesla stasjon stadig oppgraderes og videreutvikles for å sikre at tog fremstår som en attraktiv transportform til og fra Vennesla.	Tas til orientering..
NSB	
Sørlandsbanen NSB tar til etterretning at Steinberg, Skollenborg foreslås nedlagt i 2012 og Breland i 2019. Gvarv har etter NSB's oppfatning ikke grunnlag for stopp av togene til/fra Sørlandet.	I samsvar med JBV's anbefaling.
Jærbanen Ny stasjon på Lura vil ha et godt befolkningsgrunnlag, men vil gi et svært tett stoppmønster på Nord-Jæren. Det er viktig å avveie flatedekning mot tilbudt reisetid, og NSB støtter JBV's konklusjon om at det ikke er ønskelig med flere holdeplasser Sandnes og Stavanger.	I samsvar med JBV's anbefaling.
NSB støtter også JBV's konklusjon om at stopp ved Sørbø, Håland, Kviamarka og Stokkelandsmarka bør vurderes først som en del av forlengelse av dobbeltsporet til Bryne.	I samsvar med JBV's anbefaling.

3.9 Arendalsbanen

Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Ingen høringsuttalelser mottatt.	

3.10 Bergensbanen

Offentlige instanser	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Buskerud Fylkeskommune Er i hovedsak positiv til stasjonsutredningen. Støtter planene om utbygging av knutepunktstasjonene Hokksund og Mjøndalen. Anmoder om at alle tog mellom Bergen og Oslo gis stopp på Hokksund og Vikersund.	I samsvar med JBV's anbefaling. Hokksund og Vikersund stasjon opprettholdes som stoppested. Ruteopplegg fastsettes i forhandlinger med NSB og Samferdselsdepartementet.
Hordaland Fylkeskommune (HFK) Fylkesutvalget finner det uheldig at 8 stopp langs strekningen Bergen – Myrdal er tenkt nedlagt. Ber om at Seimsgrend, Gjerdåker og Vieren ikke legges ned. Forslaget legger for stor vekt på universell utforming av stasjoner som er utgangspunkt for fotturer og friluftsliv i ulendt terreng. Seimsgrend Nyttes av pendlere og skoleelever. Nedlegging vil gi dyrere skoleskys for HFK. Gjerdåker Palmafossen skole blir barneskole for Raundalen. Raundalsveien er dårlig og tog er derfor det beste skoleskysalternativet. En nedlegging vil gi dyrere skoleskys for HFK.	Jernbanen må tilpasses endringer i arealbruk/bosetting og næringsliv, samt krav til universell utforming og sikker tog-avvikling. Se for øvrig tema 5, kap. 3 - om universell utforming. Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon fra krav om plattformlengde til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen. Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget

<p>Vieren Det er ikke bilvei til hytteområdet ved Vieren. Nedleggelse av stopp vil medvirke til økt motorferdsel i dette området.</p>	<p>dispensasjon fra kravene til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.</p> <p>Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.</p>
<p>Gol kommune Gol er et naturlig knutepunkt i Hallingdal mellom øst og vest. Det vil være optimalt å flytte Gol stasjon mot vest til en mer gunstig plassering i forhold til Gol sentrum.</p>	<p>JBV har ingen umiddelbare planer for Gol stasjon.</p>
<p>Vaksdal kommune: Krav til UU virker urimelige når det få meter fra togstoppet er fri natur.</p> <p>Seimsgrend Togstopp er svært viktig for skoleskyss. Andre kollektive transportmiddel finnes ikke.</p> <p>Gjerdåker Lite brukt pr. i dag, men både skoleskyss og fritidsreiser vil øke i årene fremover, bl.a. pga. at Palmafossen skole kan bli skole for hele Raundalen. Andre kollektive transportmiddel finnes ikke.</p>	<p>Jernbanen må tilpasses krav til universell utforming ved offentlig infrastruktur. Se for øvrig tema 5, kap. 3 - om universell utforming.</p> <p>Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.</p> <p>Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.</p>
<p>Voss, Vaksdal og Ulvik kommune (felles uttale): Krav om UU virker urimelig.</p> <p>Seimsgrend Holdeplassen er viktig og bør opprettholdes. Fastboende bruker toget til skole og andre aktiviteter. Det finnes ikke andre kollektive transportmidler.</p> <p>Gjerdåker Holdeplassen bør opprettholdes. Fastboende bruker toget til skole og andre aktiviteter. Det finnes ikke andre kollektive transportmidler. Mulig nedleggelse av skole vil øke trafikkgrunnlaget.</p> <p>Vieren Ønsker at holdeplassen opprettholdes. Det finnes ikke andre kollektive transportmidler. Veien er ikke åpen for vanlig bruk og brøytes heller ikke.</p> <p>Bogegrend Benyttes av pendlere. Nedlegging vil medføre økt behov for parkeringsplasser ved Vaksdal stasjon.</p>	<p>Jernbanen må tilpasses krav til universell utforming ved offentlig infrastruktur. Se for øvrig tema 5, kap. 3 - om universell utforming.</p> <p>Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.</p> <p>Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.</p> <p>Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.</p> <p>Tas til orientering.</p>
<p>NSB</p> <p>Bergen – Voss Trafikkgrunnlaget ved Takvam, Bogegrend og Jørnevik er begrenset og har alternativ bussbetjening. Nedlegging kan være riktig løsning innenfor en ramme hvor man kommer til enighet med kommunene om styring av eventuelle utviklingstiltak til de andre mer sentrale</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p>

stasjonene.

Seimsgrend ligger ikke langs hovedveien og benyttes hovedsakelig av skoleelever. Det må etableres alternativ kollektivbetjening dersom holdeplassen skal nedlegges.

Raundalen

NSB støtter forslag om nedleggelse av Gjerdåker, Volli og Eggjareid.

Vieren

Vieren er ikke tilgjengelig uten tog for deler at hytteområdet på vinterstid, således bør stopp ved behov opprettholdes. NSB har forståelse for forslag om sammenslåing av Ljosandbotn og Ørneberget, men er av den oppfatning at det ikke er hensiktsmessig.

Tas til orientering.

I samsvar med JBVs anbefaling.

Tas til orientering. Det vises til ny vurdering av Vieren i oppsummeringen.

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse

Ljosangrøvene Vel

Kortere reisetid er av mindre betydning, det er viktigere å dekke behovet til fastboende og fritidsreisene. Kort plattform har liten sikkerhetsmessig betydning da det erfaringsmessig fungerer godt at dører styres av konduktør.

Ljosanbotn og Ørneberget (Solbakken)

Mener sammenslåing til Solbakken stasjon er et dårlig alternativ. Solbakken vil ligge i den østlige delen av hytteområdet og gangavstanden bli for stor. Anbefaler strekt at Ljosanbotn opprettholdes.

Raundalsutvalet

Sterkt kritisk til nedlegging av holdeplasser mellom Voss-Myrdal. Raundalen har ikke annet kollektivtilbud og ønsker derfor et bedre rutetilbud. Fjerning av stasjonsoverganger vil dele Raundalen på langs. Holdeplasser med lav standard er bedre enn ingen holdeplasser. Undrende til krav om universell utforming ved holdeplasser i fjellandskap. Det er uhensiktsmessig med krav til høyere og lengre plattformer i fjellet. Dagens system med dørstyring fungerer utmerket. Rutetilbudet burde vært bedre tilrettelagt for jobbpendling, for eksempel med avgang etter vanlig arbeidstid. Alle lokal- og sykkeltoget mellom Myrdal og Voss burde stoppet ved signal.

Gjerdåker

Brukes av barn ved fritidsaktiviteter. Mulig nedleggelse av Kløve skole vil øke trafikkgrunnlaget.

Volli

Der er langt til nærmeste alternative holdeplass. Det finnes ikke andre kollektive transportmidler.

Eggjareide

Der er langt til nærmeste alternative holdeplass. Det finnes ikke andre kollektive transportmidler.

Jernbaneverkets kommentar

Tas til orientering.

Dørlåsing anbefales, ikke nedlegging. Ny vurdering må gjøres før eventuell sammenslåing. Se for øvrig tema 2 og 3, kap. 3 - om dørstyring og knutepunktutvikling.

Ruteopplegg fastsettes i forhandlinger med NSB og Samferdselsdepartementet. Endringer vil beklageligvis medføre et dårligere tilbud for enkelte, men vil samlet sett medføre et bedre togtilbud for strekningen.

Jernbanen må tilpasses krav til universell utforming ved offentlig infrastruktur. Se for øvrig tema 5, kap. 3 - om universell utforming.

Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.

Holdeplassen ligger i en skarp kurve og må forlenges dersom den skal opprettholdes. Svært lave trafikk tall og høye kostnader ved flytting.

Tas til orientering.

Vieren

Det finnes ikke andre kollektive transportmidler. Veien er ikke åpen for vanlig bruk og brøytes heller ikke.

Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.

Voss utferdslag, Reimegrend Vel, Mjølfjell Vel og Upsetedalen Vel:**Vieren**

Ber om at Vieren holdeplass opprettholdes på linje med og under de samme forutsetninger som de andre holdeplassene som er anbefalt opprettholdt (1300 reisende per år må legges til grunn som vurderingsgrunnlag). Området er veiløst hele 7 måneder i året. Upsete er i vinterhalvåret nærmeste stasjon (2,7km unna) og eneste mulige kollektivtransportmiddel. Vinterstid er dette er farlig langt unna.

Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.

Ljosanbotn og Ørneberget

Mener sammenslåing av Ljosanbotn og Ørneberget til Solbakken stasjon ikke vil dekke behovet i dette området. Solbakken ligger helt øst i hytteområdet Ljosanbotn og er således lite tilgjengelig. Dersom Solbakken etableres bør den ligge noe lengre vest.

Dørlåsing anbefales, ikke nedlegging. Ny vurdering må gjøres før eventuell sammenslåing. Se for øvrig tema 2 og 3, kap. 3 - om dørstyring og knutepunktutvikling.

Private**Uttalelse****Gunnar Farestveit**

Individuell dørstyring må kunne brukes på alle holdeplasser. Krav om oppgradering til UU-standard virker nokså urimelig i Raundalen. Holdeplassene trenger enklere oppgradering og vedlikehold. Det er ingen alternativ kollektivtransport i Raundalen. Tidsbesparelse gir liten mening for den trafikk som finnes i Raundalen.

Jernbaneverkets kommentar

Jernbanen må tilpasses krav til universell utforming ved offentlig infrastruktur. Se for øvrig tema 5, kap. 3 - om universell utforming.

Vieren

Dersom reisende skal bruke Upsete må de krysse sporet ved stasjonen og klatre over en høy brøytekant. Dette er en sikkerhetsrisiko.

Holdeplassens plattform oppfyller ikke krav til lengde og høyde. Jernbanetilsynet har innvilget dispensasjon til og med 2012. Det vises til ny vurdering i oppsummeringen.

3.11 Flåmsbana**Offentlige instanser****Uttalelse****Aurland kommune****Dalsbotn**

Ser det som svært viktig at Dalsbotn holdeplass ikke nedlegges.

Jernbaneverkets kommentar

Har få fastboende og er den stasjonen på strekningen med lavest passasjergrunnlag. Det vil være svært kostbart å utbedre stasjonen.

Kårdal

Legger til grunn at Kårdal holdeplass i praksis allerede er nedlagt og har ingen merknader til at det nå formaliseres

I samsvar med JBV's anbefaling.

3.12 Dovrebanen (Eidsvoll-Lillehammer-Dombås-Hjerkinn-Trondheim)

Offentlige instanser	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
<p>Sør-Trøndelag fylkeskommune Fylkesutvalget har ingen prinsipielle eller absolutte motforestillinger mot å vurdere nedleggelse av lite brukte stasjoner, for å styrke togenes hastighet og konkurransekraft. Reisetidsreduksjon kan imidlertid oppnås gjennom å veksle mellom hvilke stasjoner som betjenes med stopp på ulike togtilbud.</p> <p>Nedleggelse av Ler stasjon må vurderes på nytt når ny trasé for E6 er fastlagt. Stasjonens rolle i transportsystemet må sees i lys av det. Ingen konkret reisetidsreduksjon kan dokumenteres og ensidig vekt på stram prioritering av investeringsmidler i JBV er ikke godt nok argument for nedleggelse.</p>	<p>I samsvar med JBV's syn.</p> <p>Vurdering av ulike togprodukter m.h.t togstopp er en av metodene JBV benytter blant annet i strekningsvise analyser.</p> <p>JBV er enig i at transportsystemet på strekningen bør sees på i et helhetlig perspektiv, basert på reelle trafikk tall og endelig infrastruktur. At Ler er grense for takst-samarbeidet for kollektivtrafikken i Trondheimsregionen er et moment.</p>
<p>Regionrådet for Hamarregionen Nytt storsykehus for Innlandet bør betjenes av jernbanen med stasjon i gangavstand. Om nytt storsykehus legges utenfor etablerte stasjonsbyer, men ved jernbanen, må det vurderes behov for ny stasjon på Dovrebanen.</p>	<p>Tas til etterretning.</p>
<p>Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal Det er avgjørende viktig at Ringebu og Vinstra tilfredsstiller krava til stopp for alle framtidige fjerntog Oslo-Trondheim. Stasjonene må oppgraderes slik at dette kan skje også for framtidige togtyper.</p> <p>Støtter forslaget om at Kvitfjell stasjon må opprettholdes for turisttrafikk.</p> <p>Kvam stasjon bør opprettholdes så lenge som mulig.</p>	<p>Vinstra vil etter planen bli utbedret i 2015. Det er ikke vært nødvendig å søke om dispensasjon for Ringebu.</p> <p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>Tas til etterretning, stasjonen vil bli vurdert videre i SUP.</p>
<p>Trondheimsregionen Vedtak Trondheimsregionen-regionrådet: Trondheimsregionen legger til grunn: Rask elektrifisering av Trønderbanen vil muliggjøre og styrke en gjennomgående InterCity-løsning Steinkjer/Stjørdal-Trondheim-Støren/Oppdal med elektrisk togmateriell. Det etableres nå et utvidet takstsamarbeid tog/buss med utgangspunkt i dagens periodekort for minimum Stjørdal/Sør-Trøndelag. Ler stasjon er grensestasjon for takst-samarbeidet i dag.</p> <p>Når elektrifisering, takstsamarbeid og dobbeltsporutvikling videreføres, ønsker Trondheimsregionen og de berørte kommunene å delta i en konstruktiv drøfting og avklaring av hensiktsmessig stasjonsstruktur, basert på differensierte togprodukter. Framtidig bosettingsstruktur, arbeidsplassutvikling og framføringshastighet med ulike togprodukt skal legges til grunn.</p>	<p>Tas til etterretning. Innspillet er i tråd med JBV's utgangspunkt for stasjonsstruktur-prosjekt</p> <p>Når det gjelder Ler stasjon så er JBV enig i at transportsystemet på strekningen bør sees på i et helhetlig perspektiv, basert på reelle trafikk tall og endelig infrastruktur. At Ler er grense for takst-samarbeidet for kollektivtrafikken i Trondheimsregionen er et moment.</p> <p>JBV sitt arbeid med stasjonsstrukturen er sett i sammenheng med kjente og pågående planprosjekter, som elektrifisering og dobbeltsporutredning, i størst mulig grad. Det er ut over dette ikke naturlig å avvente vurderinger av stasjonsstruktur på lengre sikt.</p>
<p>Dovre kommune Togtilbudet i Gudbrandsdalen utgjør en rygggrad i kollektivtilbudet og det har kommunene kjempet hardt for å oppnå. Kommunen har satt opp utvikling av togtilbud som i sin handlingsplan for klimatiltak.</p>	<p>JBV er enig i viktigheten av å opprettholde togtilbudet i Gudbrandsdalen som en rygggrad i kollektivsystemet.</p>

<p>Hamar kommune Et eventuelt nytt storsykehus for Innlandet bør betjenes av jernbane med stasjon i gangavstand. Ved lokalisering utenfor etablerte stasjonsbyer, men langs jernbanen, må det vurderes behov for ny stasjon.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Melhus kommune Trønderbanen (strekning Steinkjer – Oppdal/ Røros) forutsettes å spille en viktig rolle av en større bo - og arbeidsmarkedsutvikling i Trøndelag. Elektrifisering av Trønderbanen/ Meråkerbanen er viktig for å få et sammenhengende togtilbud (Intercity - tilbud) på hele Trønderbanen. Befolkningsveksten i Trondheimsregionen vil øke, og for å følge opp klimameldingen og etatenes forslag i NTP, vil dette kreve et utvidet kollektivtilbud, også på jernbanen. Melhus er en randkommune til en storby med mange pendlere daglig inn til Trondheim. Det er derfor viktig med et godt kollektivtilbud innen både buss og tog.</p> <p>Melhus kommune mener at å legge ned stasjonene Ler og Kvål i Melhus kommune, er å gå i feil retning når det gjelder satsningen på kollektivtrafikk i Trondheimsregionen.</p> <p>Ler stasjon vurderes som en potensielt viktig stasjon for fremtidig lokaltogtrafikk i Trondheim bys ytterkant. I stedet for en forhastet og ugjenkallelig nedleggelse av Ler og kvål stasjon nå, må stasjonens fremtidige rolle i transportstrukturen vurderes etter at ny trase for E6 er fastsatt og bygd.</p> <p>Det vil være mer formålstjenlig å oppnå reisetidsgevinster på utvalgte avganger, eller ved at togene veksler mellom å betjene eller kjøre forbi utvalgte stasjoner uten stopp.</p> <p>For at de reisende skal dra full nytte av samordning av buss og togruter er det nødvendig med et utvidet takstsamarbeid, slik at dette vil lette overgangen mellom buss og tog.</p>	<p>JBV er enig i at transportsystemet på strekningen bør sees på i et helhetlig perspektiv, basert på reelle trafikktalet og endelig infrastruktur. At Ler er grense for takst-samarbeidet for kollektivtrafikken i Trondheimsregionen er et moment.</p> <p>Kvål: de lave passasjertallene sammen med kort avstand til neste stasjon gjør at Kvål stasjon fortsatt vil bli vurdert for nedleggelse i den videre prosessen.</p> <p>Vurdering av ulike togprodukter m.h.t togstopp er en av metodene JBV benytter blant annet i strekningsvise analyser.</p>
<p>Nord-Fron kommune Tar rapport om stasjonsstruktur til etterretning.</p> <p>Utbedring av Vinstra i tråd med kommunens oppfattelse og bør sees i sammenheng med kommunens egne forslag til tiltak i stasjonsområdet. Oppfordrer til samarbeid med hensyn til bruk, sikkerhet og utsende.</p> <p>Beklagelig av Kvam vurderes nedlagt. Forståelse for dette, men ber om ekstra vurdering i sammenheng med forlengelse av kryssingssporet i Kvam. Nedleggelse av Kvam vil styrke behov for tiltak på Vinstra.</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til etterretning, JBV imøteser et initiativ fra kommunen om videre utvikling.</p> <p>Tas til orientering og vil bli vurdert videre i SUP.</p>
<p>NSB NSB stiller seg avvisende til nedleggelse av Ler stasjon. Stasjonen har høyere trafikktalet i 2011 ifølge NSB, den inngår i takstsamarbeidet med fylkeskommunens kollektivtransportselskap Atb. Atb-kunder kan velge fritt mellom tog og buss og det arbeides mellom selskapene for å unngå parallellkjøring av tog og buss.</p> <p>NSB er positiv til å opprette stasjon i Bjørndalen pga. sterk boligkonsentrasjon i området.</p>	<p>Tas til etterretning. JBV er enig i at transportsystemet på strekningen bør sees på i et helhetlig perspektiv, basert på reelle trafikktalet og endelig infrastruktur. At Ler er grense for takst-samarbeidet for kollektivtrafikken i Trondheimsregionen er et moment.</p> <p>Tas til orientering. JBV har i dag ingen umiddelbare planer om ny stasjon, behov/nytte vil vurderes sammen med passasjerutviklingen i området.</p>
<p>Jernbaneforum Midt-Norge Jernbaneforum mener det er kompliserende for kollektivtilbudet i Sør-Trøndelag at Ler stasjon foreslås nedlagt fordi Ler er</p>	<p>Tas til orientering Det er i størst mulig grad prøvd å gjøre helhetlige</p>

endestasjon for takstsamarbeidet.

Det fremheves som viktig at kollektivtilbudet samlet på tog og buss utfyller hverandre.

vurderinger som grunnlag for forslaget til stasjonsstruktur.

JBV er enig i at transportsystemet på strekningen bør sees på i et helhetlig perspektiv, basert på reelle trafikktalet og endelig infrastruktur. At Ler er grense for takst-samarbeidet for kollektivtrafikken i Trondheimsregionen er et moment. Tas til etterretning.

3.13 Rørosbanen

Offentlige instanser

Uttalelse

Hedmark Fylkeskommune

Opptatt av at toget skal være et godt tilbud både i byer, tettsteder og i distriktene, og derfor også av at eventuelle nedleggelse begrunnes godt. Ser viktigheten av å gjøre toget konkurransedyktig sammenliknet med transport på vei. Enig i at det er vanskelig å forsvare store investeringer når passasjertallet er lavt.

Støtter nedlegging av Bellingmo.

Når det gjelder den svake muligheten for å dokumentere effekt av å legge ned noen få stasjoner for reisetiden anbefales JBV heller å vektlegge investeringsbehov i forhold til få reisende, samt avstand til nærmeste stasjon.

Viser til faktafeil i stasjonsstrukturrapporten; det går ikke lengre daglig ekspressbusser Trondheim-Oslo via Røros, Østerdalsekspressen er nå alene om tilbudet og det går en gang i uken hver retning.

Sør-Trøndelag fylkeskommune

Fylkesutvalget har ingen prinsipielle eller absolutte motforestillinger mot å vurdere nedleggelse av lite brukte stasjoner, for å styrke togenes hastighet og konkurransekraft.

Reisetidsreduksjon kan imidlertid oppnås gjennom å veksle mellom hvilke stasjoner som betjenes med stopp på ulike togtilbud.

Det kan være mulig å opprettholde Reitan stasjon hvis den likevel må betjenes manuelt i togstyringen mellom Røros og Støren. Betjening av stasjonen vil utvilsomt kunne ivareta sikkerheten til de få passasjerene som skal av og på.

Regionrådet for Hamarregionen

Regionrådet for Hamarregionen har sett på de delene av rapporten som gjelder Dovrebanen (IC-strekningen) og Rørosbanen og støtter i hovedsak konklusjonene i rapporten.

Ved etablering av nytt storsykehus for Innlandet bør det betjenes med jernbane og eventuelt et nytt stopp på Dovrebanen. Rådet støtter videre utredning av nytt stopp på Hjellum, Terningmoen som bør sees i sammenheng med timesavganger

Jernbaneverkets kommentar

I samsvar med JBV's anbefaling.

I samsvar med JBV's anbefaling.

Tas til etterretning.

Tas til etterretning.

I samsvar med JBV's anbefaling.

Vurdering av ulike togprodukter m.h.t togstopp er en av metodene JBV benytter blant annet i strekningsvise analyser.

Behov for forlenget plattform gjelder uavhengig av togstyringen. Reitan stasjon er ikke betjent.

Tas til etterretning.

Tas til orientering. JBV har i dag ingen umiddelbare planer om å sette i gang planlegging/bygging av stasjoner på Hjellum, Terningmoen eller Hamar Vest. Befolknings- og markedsutviklingen vil bli

Hamar-Elverum, og ny stasjon på Hamar Vest.	fulgt og være tema i den løpende dialogen med kommuner, togoperatør, og de reisende i det videre arbeidet i SUP.
<p>Hamar kommune Støtter hovedkonklusjonen i rapporten</p> <p>Hjellum og Terningmoen bør vurderes videre som stasjoner på jernbanen. Ved etablering av nytt storsykehus for Innlandet bør det betjenes med jernbane og eventuelt et nytt stopp på Dovrebanen. Ønsker også vurdering av nytt stopp i Hamar Vest hvor det er befolkningsøkning</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til orientering. JBV har i dag ingen umiddelbare planer om å sette i gang planlegging/bygging av stasjoner på Hjellum, Terningmoen eller Hamar Vest. Befolknings- og markedsutviklingen vil bli fulgt og være tema i den løpende dialogen med kommuner, togoperatør, og de reisende i det videre arbeidet i SUP.</p>
<p>Alvdal kommune Kommunen ønsker at Bellingmo stasjon opprettholdes med togtilbud eventuelt gjennom en dispensasjon fra kravet om lengre plattformer. Toget er eneste kollektivtilbud på stedet.</p> <p>Alvdal kommune ønsker at også Auma stasjon som er opprustet, opprettholdes i framtiden selv om det skulle bli endringer i rutekonsept.</p>	<p>Tas til orientering. Pga. lave passasjertall vil JBV opprettholde nedleggelse av Bellingmo stasjon. Plattformen er 10 m lang og dispensasjonen utløper i 2012.</p> <p>Tas til orientering. Pga. lavt antall reisende vil JBV opprettholde at Auma bli vurdert nedlagt ved nytt rutekonsept.</p>
<p>Holtålen kommune Kommunen er meget positiv til at Ålen omtales som en stasjon som bør utvikles videre som et regionalt knutepunkt.</p> <p>Pga. at Reitan er en viktig stasjon for utfart til området med mange fritidsboliger, å benytte Ålen i stedet vil for denne brukergruppen bli et langt dårligere tilbud. Med manuell togstyringssystem kan sikkerheten ivaretas for på/avstigende.</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til orientering. Pga. lave passasjertall vil JBV opprettholde nedleggelse av Reitan stasjon. Behovet for forlenget plattform gjelder uavhengig av togstyringen. Reitan stasjon er ikke betjent.</p>
<p>Jernbaneforum Røros- og Solørbanen På bakgrunn av pågående utredning av kollektivtilbudet i Fjellregionen, Hedmark fylkeskommunes arbeid med timesavganger på strekningen Hamar – Elverum, bør JBV avvende beslutninger om å nedlegge Bellingmo og Reitan, og vurderinger av nye stasjoner på Rørosbanen. Det vil gi mulighet for en mer helhetlig løsning.</p>	<p>Tas til orientering. Pga. lave passasjertall vil JBV opprettholde nedleggelse av Bellingmo og Reitan stasjon.</p> <p>JBV har i dag ingen umiddelbare planer om å sette i gang planlegging/bygging av stasjoner på Hjellum og Terningmoen.</p>
<p>NSB NSB har ingen innvendinger til at Bellingmo og Reitan stasjoner nedlegges.</p> <p>Det kan være potensiale for stasjoner på Terningmoen og Hjellum om de foreslåtte utviklingstiltakene gjennomføres. Dersom det er kapasitet på strekningen Hamar-Elverum totalt sett vil NSB kunne være positive til opprettelse av holdeplasser her</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>Tas til orientering. JBV har i dag ingen umiddelbare planer om å sette i gang planlegging/bygging av stasjoner på Hjellum og Terningmoen. Befolknings- og markedsutviklingen vil bli fulgt og være tema i den løpende dialogen med kommuner, togoperatør, og de reisende i det videre arbeidet i SUP.</p>

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse

Strand Kretslag

Toget er eneste kollektivtilbud på stedet og Bellingmo, folk er fornøyd med plattformen og det bør søkes dispensasjon fra kravet om lengre plattform/universell utforming.

Jernbaneverkets kommentar

Tas til orientering. Pga. lave passasjertall vil JBV opprettholde nedleggelse av Bellingmo stasjon.

Privatpersoner	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
<p>Erland Juliussen Som dagpendler fra Rudstad stasjon må Juliussen ved en nedleggelse gå over til privatbil. Juliussen har brukt toget daglig siden 2005 da han bidro til å få åpnet stasjonen for togstopp. Hvis det er slik at det likevel skal ryddes snø for å komme til signalanlegg og kryssingsspor for vedlikehold vil det være lite samfunnsøkonomi i å la privatbil overta transportene til/fra området.</p>	<p>Tas til orientering. Stasjonen har kun få stopp og svært få passasjerer. Pga. lave passasjertall vil JBV vurdere nedleggelse av Rudstad i videre prosess. Plattformen på Rudstad er 31 m lang, men har foreløpig ikke krav til forlenging.</p>

3.14 Raumabanen

Ingen høringsuttalelser er mottatt.

3.15 Nordlandsbanen (Trondheim-Bodø)

Offentlige instanser	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
<p>Nord-Trøndelag fylkeskommune Fylkestingsvedtak: Fylkestinget ber om at Harran og Jørstad opprettholdes som stasjoner på Nordlandsbanen.</p>	<p>Tas til orientering. Pga. lave passasjertall vil JBV opprettholdenedleggelse av Harran og Jørstad stasjoner.</p>
<p>Sør-Trøndelag fylkeskommune Fylkesutvalget har ingen prinsipielle eller absolutte motforestillinger mot å vurdere nedleggelse av lite brukte stasjoner, for å styrke togenes hastighet og konkurransekraft. Reisetidsreduksjon kan imidlertid oppnås gjennom å veksle mellom hvilke stasjoner som betjenes med stopp på ulike togtilbud. JBV arbeid og forslag kunne med fordel hatt større fokus på hvilke stasjoner som skal videreutvikles for å styrke jernbanen i samspill med det øvrige transportsystemet. Leangen som kollektivknutepunkt trekkes fram. Til transportsystemet i området er ferdig bør JBV vurdere å midlertidig stenge Leangen stasjon hvis det kan bidra til å realisere rutemessig gevinst av Gevngsåsen tunnel raskt.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling. Vurdering av ulike togprodukter m.h.t togstopp er en av metodene JBV benytter blant annet i strekningsvise analyser. Tas til orientering.</p>
<p>Nordland fylkeskommune Fylkesrådet har gjort vedtak og aksepterer nedleggelsen av Svenningdal og Straumsnes stasjoner i Nordland. Fylkesrådet forutsetter at andre stasjoner i fylket opprettholdes. Fylkesrådet anser det som viktig at nye stasjoner blir etablert på Tverlandet og Oteråga/Reitan, og at Bodin leir vurderes som mulig ny stasjon. Fylkesrådet peker på behovet for kapasitetstiltak slik at reisetiden på Saltenpendelen ikke øker. Fylkesrådet støtter at det etableres et samarbeid mellom NFK, togoperatører, JBV om rutetider, stasjonsutvikling m.m, for å oppnå et best mulig gjennomgående kollektivtilbud i fylket.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling. Tas til orientering. Nye stasjoner på Saltenpendelen må sees i sammenheng med kapasiteten på strekningen, både for gods- og passasjertog. Om det blir prioritert kapasitetstiltak og stasjonstiltak på strekningen i nærmeste planperiode er del av arbeidet med Handlingsprogrammet 2014-2017 som starter nå i høst. JBV imøteser et slikt samarbeid.</p>
<p>Trondheimsregionen Vedtak Trondheimsregionen-regionrådet: Trondheimsregionen legger til grunn: Rask elektrifisering av Trønderbanen vil muliggjøre og styrke en</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p>

gjennomgående InterCity-løsning Steinkjer/Stjørdal-Trondheim-Støren/Oppdal med elektrisk togmateriell. Det etableres et utvidet takstsamarbeid tog/buss med utgangspunkt i dagens periodekort for minimum Stjørdal/Sør-Trøndelag.

Igangsatt prosjekt om dobbeltspor Leangen-Hommelvik og funksjonelt dobbeltspor til Marienborg må realiseres raskest mulig. Dobbeltsporutvikling vil gi økt frekvens/kapasitet, kortere reisetider og bedre utgangspunkt for en styrket tilbringertrafikk til Trondheim lufthavn, Værnes med tog. Dette vil i sum bety en vesentlig konkurransestyrking for kollektivtrafikk med tog. Før disse spørsmålene er nærmere avklart bør ingen stasjoner/holdeplasser i Trondheimsregionen velges bort, basert bare på framlagt Stasjonsstrukturutredning. Når elektrifisering, takstsamarbeid og dobbeltsporutvikling videreføres, ønsker Trondheimsregionen og de berørte kommunene å delta i en konstruktiv drøfting og avklaring av hensiktsmessig stasjonsstruktur, basert på differensierte togprodukter. Framtidig bosettingsstruktur, arbeidsplassutvikling og framføringshastighet med ulike togprodukt skal legges til grunn.

Værnesregionen

Regionrådet støtter uttalelsene fra kommunene Stjørdal, Malvik og Meråker. Vikhammer stasjon må opprettholdes og Hommelvik stasjon må rustes opp slik at boligbyggingen og næringsutviklingen i området kan fortsette.

Værnesregionen understreker viktigheten av at Hell stasjon opprettholdes som del av Trønderbanen/Nordlandsbanen.

Stjørdal kommune

Kommunestyret slutter seg til de generelle målsettingene og premissene for stasjonsstrukturprosjektet.

Kommunestyret protesterer mot nedleggelsen av Hell stasjon på Nordlandsbanen, viser til omfattende boligutvikling i området.

Det er behov for å styrke Stjørdal stasjon som park-and-ride med flere parkeringsplasser. Staten har ansvar for opprettelse og drift av disse. Hvis det skal samlokaliseres med kommunale langtidsplasser må JBV og SVV snarest inngå en finansierings- og driftsavtale med kommunen for etablering og drift.

Rotvoll stasjon bør opprettholdes for å sikre togforbindelse mellom Statoiletableringen i Stjørdal (forbedret med ny undergang til stasjon) og på Rotvoll.

JBV sitt arbeid med stasjonsstrukturen er sett i sammenheng med kjente og pågående planprosjekter, som elektrifisering og dobbeltsporutredning, i størst mulig grad. Strekningen Ranheim – Grilstad-Rotvoll bør vurderes videre med tanke på ny stasjonsstruktur. Det er ikke mulig å se for seg nye stasjoner uten at kapasiteten er økt på strekningen (gjennom elektrifisering som vil gi mulighet for nye større og raskere togsett, ved bygging av flere kryssingsspor eller ved bygging av dobbeltsporparseller /dobbeltspor). JBV arbeider med en teknisk vurdering av mulige traséer for et framtidig dobbeltspor på strekningen Leangen-Hommelvik. Det er vanskelig å si noe mer konkret om stasjonsstruktur Rotvoll-Ranheim før denne utredningen er ferdigstilt.

Tas til orientering

Tas til orientering

Tas til etterretning

Tas til orientering.

Det er 4 stasjoner i Stjørdal kommune, og mellom de 3 sørligste er det relativt kort avstand. Selv om de til dels har ulik funksjon på Nordlands- og Meråkerbanen gir det et uøydig tett stoppmønster. JBV opprettholder prinsippet om at tog på Nordlandsbanen ikke skal stoppe på Hell stasjon. Økt kapasitet f.eks gjennom dobbeltspor vil muliggjøre flere differensierte togprodukter. Hvorvidt enkelte tog, f.eks. innsatstog i rushtid, skal betjene Hell stasjon vil være avhengig av om ruteplanene muliggjør dette.

Tas til orientering. I forbindelse med arbeidet med reguleringsplan for området er det nødvendig å avklare de ulike aktørenes interesser og ansvar for ulike elementer i planen, deriblant parkeringsplasser og undergang.

Tas til orientering. Strekningen Ranheim – Grilstad-Rotvoll bør vurderes videre men tanke på ny stasjonsstruktur. Det er ikke mulig å se for seg nye stasjoner uten at kapasiteten er økt på strekningen (gjennom elektrifisering som vil gi mulighet for nye

<p>Forutsetter at videre analyser av Meråkerbanen baserer seg på elektrifisering av banen innenfor denne Nasjonal Transportplanperiode.</p>	<p>større og raskere togsett, ved bygging av flere kryssingsspor eller ved bygging av dobbeltsporparseller /dobbeltspor). JBV arbeider med en teknisk vurdering av mulige traséer for et framtidig dobbeltspor på strekningen Leangen-Hommelvik. Det er vanskelig å si noe mer konkret om stasjonsstruktur Rotvoll-Ranheim før denne utredningen er ferdigstilt.</p> <p>Tas til orientering. Elektrifisering av Meråkerbanen er ikke omtalt i Nasjonal Transportplan-forslaget for 2014-2023. Imidlertid vil JBV ikke starte noen ny analyse av stasjonsstruktur på Meråkerbanen før det oppstår nye forutsetninger for analysene.</p>
<p>Malvik kommune Kommunen understreker betydningen av å opprettholde Vikhammer stasjon og at den utvikles til å oppfylle krav til universell utforming.</p> <p>Hommelvik stasjon bør opprustes og Malvik kommune forventer at JBV deltar både praktisk og økonomisk til etablering/utbygging av undergang for å bedre tilgjengeligheten fra de nye regulerte boligområdene som er under utbygging på nordsiden av stasjonen.</p> <p>Kapasiteten mellom Trondheim og Stjørdal må økes med tospors elektrifisert bane gjennom Malvik kommune.</p>	<p>Tas til orientering. Vikhammer stasjon vil få en grundig vurdering.</p> <p>Tas til orientering. JBV har i den omtalte reguleringen av boliger på sjøsiden av jernbanelinjen krevd en undergang som forutsetning for etableringen. Undergangen er slik sett nødvendig infrastruktur til boligutviklingen og del av det prosjektet. JBV starter nå et planarbeid på Hommelvik stasjon for å se på totalsituasjonen for spor, publikumsareal, effektiv trafikkavvikling etc., og dette sees også i sammenheng med dobbeltsporutredningen nevnt tidligere. Dersom JBV ser at det er behov for å etablere midtplattform kan etableringen av undergang til boligutviklingsområdet sees i sammenheng med denne.</p> <p>Tas til orientering</p>
<p>Trondheim kommune Tar rapporten til etterretning og ber om å bli involvert i videre planlegging av stasjonsutvikling i Trondheim kommune</p> <p>Understreker viktigheten av et bedre gjennomgående tilbud Støren/Melhus – Værnes/Stjørdal med vekt på høy frekvens til/fra Trondheim – Værnes.</p> <p>Ber om at gjenåpning av Ranheim stasjon prioriteres høyt.</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til orientering. Dette er den langsiktige utviklingen JBV ønsker å bidra til.</p> <p>Tas til orientering. Strekningen Ranheim – Grilstad-Rotvoll bør vurderes videre men tanke på ny stasjonsstruktur. Det er ikke mulig å se for seg nye stasjoner uten at kapasiteten er økt på strekningen(gjennom elektrifisering som vil gi mulighet for nye, større og raskere togsett, ved bygging av flere kryssingsspor eller ved bygging av dobbeltsporparseller /dobbeltspor). JBV arbeider med en teknisk vurdering av mulige traséer for et framtidig dobbeltspor på strekningen Leangen-Hommelvik. Det er vanskelig å si noe mer konkret om stasjonsstruktur Rotvoll-Ranheim, inkludert gjenåpning av Ranheim, før denne utredningen er ferdigstilt.</p>

<p>Påpeker at Skansen stasjon har potensial som knutepunkt for omstigning lokaltog/lokalbuss til/fra Byåsen og Byneset og ber om at JBV bidrar i en slik utvikling.</p>	<p>Tas til orientering</p>
<p>Grane kommune Grane Formannskap har forståelse for og tar til etterretning at det er for lite trafikkgrunnlag på Svenningdal stasjon og at den nedlegges.</p> <p>Viktigheten av å videreutvikle Majavatn og Trofors stasjon understrekes. Trofors omtales spesielt som framtidig skysstasjon/stasjonsby og at Statens vegvesen ser på tettstedsutvikling i forbindelse med omlegging av E6.</p> <p>Ønsker at pendlertog starter på Trofors i stedet for Mosjøen.</p>	<p>I samsvar med JBV's anbefaling.</p> <p>Tas til orientering. JBV er involvert i arbeidet med utvikling i Trofors sentrum. Det er av stor betydning at kommunen selv er engasjert i utformingen av tettstedet.</p> <p>Tas til orientering. Dette ønsket vil ha konsekvenser for ruteplanlegging og tog-disponering, vendeforhold etc. og muligheten bør avklares nærmere direkte med togoperatør.</p>
<p>Bodø kommune Kommunen understreker Nordlandsbanens betydning for godstransport og at persontransporttilbudet først og fremst må utvikles i området for Saltenpendelen og mellom Mosjøen – Mo i Rana og Bodø. På sistnevnte strekning fins ikke sammenhengende busstilbud.</p> <p>Bodø kommune støtter forslaget til framtidig stasjonsstruktur i Nordland.</p> <p>Kommunen ønsker en redegjørelse for framtidig togtilbud og vurdering av nye stopp på Tverlandet, Reitan og Bodin leir.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>JBV er i gang med en SUP som omfatter Saltenpendelen. JBV vil se dette i sammenheng med fullføring av fjernstyring på strekningen.</p>
<p>Snåsa kommune I vedtak i Formannskapet i Snåsa kommune henstilles det om at Jørstad stasjon ikke blir nedlagt. Det vises til utvikling av infrastruktur i kommunen og bolyst.</p> <p>Kommunen ønsker også at Trønderbane-tilbudet forlenges fra Steinkjer til Grong.</p>	<p>Tas til orientering. JBV opprettholder nedleggelse av Jørstad pga. lavt passasjertall.</p> <p>Tas til orientering. Dette ønsket vil ha konsekvenser for ruteplanlegging og tog-disponering, vendeforhold etc. og muligheten bør avklares nærmere direkte med togoperatør.</p>
<p>Grong kommune Grong kommune ønsker ikke nedleggelse av Harran stasjon. Stasjonen er viktig for de reisende og lokalsamfunnet som bidrag til bolyst og optimisme. Det stilles spørsmål ved effekten av å nedlegge Harran</p> <p>Kommunen ønsker en ordning med avlåste dører for at togene skal kunne fortsette å stoppe.</p> <p>Kommunen ønsker å styrke satsingen på Grong som stasjon. Den har regional betydning og kommunen ønsker at togtilbudet på Trønderbanen Trondheim – Steinkjer forlenges til Grong.</p>	<p>Tas til orientering. JBV opprettholder nedleggelse av Harran stasjon pga. lave passasjertall og pålegg om plattformforlengelse.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering. Dette spørsmålet har antakelig konsekvenser for ruteplanlegging og tog-disponering, vendeforhold etc. og muligheten bør avklares nærmere direkte med togoperatør.</p>
<p>Jernbaneforum Midt-Norge Det fremheves som viktig at kollektivtilbudet samlet på tog og buss utfyller hverandre.</p>	<p>Tas til etterretning. JBV er enig i at transportsystemet på strekningen bør sees på i et mer helhetlig perspektiv.</p>

Det fremheves at det er viktig å ha framtidige arealer tilgjengelig for jernbaneformål for framtidig utvikling av jernbanen.
Rotvoll omtales som eksempel på mulig lokalisering for ny stasjon.

NSB

Hvis Rotvoll stasjon skal kunne nedlegges må det opprettes en ny stasjon i Grilstad-området heller enn i Ranheims-området pga. at Grilstad antas å få flere arbeidsplasser og mer boligbebyggelse.

NSB ønsker fortsatt stopp på Hell for lokaltogene som et alternativ til Stjørdal, og fordi en del kjører fra Stjørdal for å parkere på Hell og ta toget. NSB ser for seg at fullstoppende lokaltog i framtiden vil betjene Hell mens direktegående tog betjener kun de største stasjonene.

At Harran, Svenningdal og Jørstad foreslås nedlagt tas til etterretning.

Tas til etterretning.

Tas til orientering. Det er viktig at strekningen Ranheim – Grilstad-Rotvoll vurderes med tanke på ny stasjonsstruktur. Det er ikke mulig å se for seg ny stasjon uten at kapasiteten er økt på strekningen, gjennom elektrifisering som vil gi mulighet for nye, større og raskere togsett, ved bygging av flere kryssingsspor eller ved bygging av dobbeltsporparceller /dobbeltspor. JBV arbeider med en teknisk vurdering av mulige traséer for et framtidig dobbeltspor på strekningen Leangen-Hommelvik. Det er vanskelig å si noe mer konkret om stasjonsstruktur Rotvoll-Ranheim før denne utredningen er ferdigstilt.

Tas til orientering. Det er viktig at strekningen Ranheim - Grilstad- Rotvoll vurderes med tanke på ny stasjonsstruktur. Det er ikke mulig å se for seg ny stasjon uten at kapasiteten er økt på strekningen gjennom elektrifisering som vil gi mulighet for nye, større og raskere togsett, ved bygging av flere kryssingsspor eller ved bygging av dobbeltsporparceller /dobbeltspor. JBV arbeider med en teknisk vurdering av mulige traséer for et framtidig dobbeltspor på strekningen Leangen-Hommelvik. Det er vanskelig å si noe mer konkret om stasjonsstruktur Rotvoll-Ranheim før denne utredningen er ferdigstilt.

Tas til orientering.

Det er 4 stasjoner i Stjørdal kommune, og mellom de 3 sørligste er det relativt kort avstand. Selv om de til dels har ulik funksjon på Nordlands- og Meråkerbanen gir det et unødig tett stoppmønster. JBV opprettholder prinsippet om at tog på Nordlandsbanen ikke skal stoppe på Hell stasjon. Økt kapasitet f.eks gjennom dobbeltspor vil muliggjøre flere differensierte togprodukter. Hvorvidt enkelte tog, f.eks. innsatstog i rushtid, skal betjene Hell stasjon vil være avhengig av om ruteplanene muliggjør dette. Det arbeides med parkeringssituasjonen på Stjørdal.

Tas til etterretning.

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse

Borettslaget Vikhammer Terrasse

Borettslaget formidler mange innspill til hvorfor Vikhammer stasjon i videre vurderinger ikke bør nedlegges. Bl.a. fremheves at toget brukes som forbindelse både nordover (Meråker og Værnes)

Jernbaneverkets kommentar

Tas til orientering. Vikhammer stasjon vil bli underlagt en grundig vurdering. JBV se nærmere både på framtidig stoppmønster på Trønderbanen

sydover av eldre, studenter, arbeidstakere etc.

Borettslaget mener at JBV heller enn å vurdere nedlegging i videre analyse bør satse på å utvikle Vikhammer som stasjon.

Det påpekes at det ikke er bussforbindelse til Trondheim stasjon for å ta tog derfra.

Aksjonsgruppen «Kommentar fra grasrota»

Jørstad stasjon er nerven i lokalsamfunnet, det fins ikke noe alternativt kollektivtilbud unntatt skolebuss, det er gjort tiltak på plattform og i leskur de siste årene, det er ikke behov for universelt utformet stasjon. Det er nødvendig å tenke totaløkonomi for samfunnet, tilbringertjeneste for 1200 passasjerer vil også koste mye. Toget er miljøvennlig. Hvorfor foreslås stasjonen nedlagt i 2013 når endringskravene inntre i 2015?

og Meråkerbanen, planer for investeringstiltak og tiltak for å drifte/vedlikeholde og fornye infrastrukturen på banen. I tillegg arbeider JBV med en teknisk vurdering av mulig trasé for dobbeltspor på strekningen i framtiden. I disse analysene er det nødvendig å se på stasjonsstrukturen fra Rotvoll til Hommelvik i et helhetlig perspektiv med fokus på en god markedsutvikling for transport på bane.

JBV er klar over den mangelfulle koblingen mellom buss og bane i kollektivsystemet og har tatt dette opp med kollektivmyndighetene. JBV ønsker å arbeide for å forbedre busstilbudet ved Trondheim stasjon (bybusser).

Tas til orientering. Det er gjort helhetlig vurdering av stasjonsstrukturen på strekningen. JBV opprettholder nedleggelse av Jørstad.

Jernbaneverket har generelt for stasjoner der dispensasjon utløper 2015/2019 tilrådt at nedlegging gjennomføres 2013. Dette fordi stasjonene ikke hører inn i et framtidrettet stoppmønster og pga. driftskostnadene.

3.16 Meråkerbanen

Offentlige instanser

Uttalelse

Meråker kommune

Kommunestyret slutter seg til de generelle målsettinger og premisser for JBV's stasjonsstrukturprosjekt.

Kommunestyret protesterer mot nedleggelsen av Hell stasjon på Nordlandsbanen fordi stasjonen er et knutepunkt på Meråkerbanen hvor korrespondanse med trafikk nordover på Nordlandsbanen vil få stor framtidig betydning. Steinkjer er fylkeshovedstad transportsystemet bør understreke det.

Forutsetter at videre analyser av Meråkerbanen baserer seg på elektrifisering av banen innenfor denne neste Nasjonal Transportplan-periode. Stasjonsstrukturen bør da ta utgangspunkt i at Værnes flyplass er knutepunkt for Nordlandsbanen og Meråkerbanen.

NSB

NSB ønsker fortsatt stopp på Hell for lokaltogene som et alternativ til Stjørdal, og fordi en del kjører fra Stjørdal for å parkere på Hell og ta toget. NSB ser for seg at fullstoppende lokaltog i framtiden vil

Jernbaneverkets kommentar

Tas til etterretning.

Tas til orientering. Hell stasjon vil bestå som stasjon på Meråkerbanen. Det er 4 stasjoner i Stjørdal kommune, og mellom de 3 sørligste er det relativ kort avstand. Selv om de til dels har ulik funksjon på Nordlands- og Meråkerbanen gir det et unødig tett stoppmønster. JBV opprettholder prinsippet om at tog på Nordlandsbanen ikke skal stoppe på Hell stasjon. Økt kapasitet f.eks gjennom dobbeltspor vil muliggjøre flere differensierte togprodukter. Hvorvidt enkelte tog, f.eks. innsatstog i rushtid, skal betjene Hell stasjon vil være avhengig av om ruteplanene muliggjør dette.

Tas til orientering. Elektrifisering av Meråkerbanen er ikke omtalt i Nasjonal Transportplan-forslaget for 2014-2023. Imidlertid vil JBV ikke starte noen ny analyse av stasjonsstruktur på Meråkerbanen før det oppstår nye forutsetninger for analysene.

Tas til orientering. Hell stasjon vil bestå som stasjon på Meråkerbanen. Det er 4 stasjoner i Stjørdal

betjene Hell mens direktegående tog betjener kun de største stasjonene.	kommune, og mellom de 3 sørligste er det relativt kort avstand. Selv om de til dels har ulik funksjon på Nordlands- og Meråkerbanen gir det et unødig tett stoppmønster. JBV opprettholder prinsippet om at tog på Nordlandsbanen ikke skal stoppe på Hell stasjon. Økt kapasitet f.eks gjennom dobbeltspor vil muliggjøre flere differensierte togprodukter. Hvorvidt enkelte tog, f.eks. innsatstog i rushtid, skal betjene Hell stasjon vil være avhengig av om ruteplanene muliggjør dette.
Sør-Trøndelag fylkeskommune Se Nordlandsbanen for generelle kommentarer.	
Trondheimsregionen Se Nordlandsbanen for generelle kommentarer.	

3.17 Ofotbanen

Offentlige instanser	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Nordland fylkeskommune Fylkesrådet har gjort vedtak og aksepterer nedleggelsen av Svenningdal og Straumsnes stasjoner i Nordland.	I samsvar med JBV s anbefaling.
Ofoten Regionråd Ofoten Regionråd er tilfreds med at Rombak, Søsterbekk og Katterat stasjoner opprettholdes. Det beklages at Straumsnes foreslås nedlagt men Regionrådet er innforstått med at trafikkallene gjør det vanskelig å prioritere denne stasjonen.	Tas til etterretning.

4 Jernbaneverkets vurdering og anbefaling

God tilslutning til Jernbaneverkets strategi

Langt de fleste høringsuttalelsene er positive til hovedgrepet. NSB, Ruter; Brakar og flere peker på at behovet for ytterligere strukturering av stoppmønsteret for at tog og buss skal kunne utfylle hverandre optimalt. Mange understreker betydningen av utvikling av gode knutepunkter hvor det er lagt til rette for overgang, parkering, gange, sykkel og fortetting.

De lokale uttalelsene går i liten grad inn på jernbanens rolle i et større bilde, men fokuserer naturlig nok på de lokale konsekvensene av nedlegging. Med noen få unntak, her det ikke kommet opp nye momenter som gjør at Jernbaneverket vil endre på sine forslag i høringsrapporten.

Kritikk av prosess

2012-stasjonene: det reageres på at Jernbaneverket har forutsatt et antall stasjoner nedlagt i forbindelse med planlegging av ny rutemodell uten at berørte parter har vært tilstrekkelig involvert.

Jernbaneverket har som mål i videre utviklingsarbeid (strekningsvise utviklingsplaner) å sikre et bedre samarbeid med regionale og lokale myndigheter og trafikkselskaper.

Flere peker på behovet for busstilbud der toget ikke skal stoppe, og enkelte mener at dette bør kompenseres økonomisk.

Bred aksept av nedleggingsforslag, men sterk lokal motstand mot nedlegging av enkelte stasjoner

For de aller fleste forslagene er det få eller ingen innvendinger, men det er enkelte stasjoner som skiller seg ut. Her er det et sterkt lokalt engasjement mot nedlegging, og i stor grad støttes dette av respektive kommuner og fylkeskommuner. Det er også lokal motstand mot nedlegging av et flertall av de øvrige stasjonene, men de formelle høringsinstansene (fylkeskommuner, kommuner, NSB, regionale trafikkselskaper etc.) støtter i mindre grad protesten.

Vurdering av de enkelte stasjoner etter høringsrunden

Stasjoner opprinnelig forutsatt lagt ned i desember 2012		
Strekning	Stasjon (kommune)	Jernbaneverkets vurdering og konklusjon
Østfoldbanen, østre linje	Drømtorp (Ski)	Akershus og Østfold fylkeskommuner samt regionråd og kommuner lengre ut langs linjen støtter restruktureringen som medfører nedlegging. NSB er også positive. Kommunen beklager nedleggelsen, og peker på alternativt busstilbud som en forutsetning. Ruter planlegger et bedret rutetilbud. Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den forutsatte nedleggingen.
	Langli (Ski)	Akershus og Østfold fylkeskommuner samt regionråd og kommuner lengre ut langs linjen støtter restruktureringen som medfører nedlegging. NSB er også positive. Ski kommune beklager nedleggingen og viser til innfartsparkering og sykkelvei mot Kråkstad som avbøtende tiltak. Jernbaneverket vil se på parkeringskapasiteten. Velforeningen protesterer mot nedleggelsen, nedleggingstidspunktet og er kritiske til prosessen og Jernbaneverkets vurderinger. Det påpekes enkelte faktafeil. Nedleggingen vil gi et dårligere transporttilbud for dem som direkte berøres, men dette er svært få i forhold til andre stasjoner og må veies opp mot fordelene for rutetilbudet på strekningen som helhet. Jernbaneverket kan ikke se at det har kommet fram vesentlige momenter som ikke har vært vurdert ifm. ruteplanleggingen. Vi fastholder at nedleggingen er en forutsetning for den nye ruteplanen. Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den forutsatte nedleggingen.
	Langnes (Askim)	Østfold fylkeskommune samt regionråd og kommuner lengre ut langs linjen støtter restruktureringen som medfører nedlegging. NSB er også positive. Askim kommune kan akseptere nedlegging i samband med åpning av Follobanen,

		<p>men mener det bør søkes om forlenget dispensasjon.</p> <p>Jernbaneverket mener at stasjonen ikke hører med i et framtidrettet stoppmønster og har generelt ikke ønsket å gå inn på å søke om forlenget dispensasjon. Jernbaneverket finner derfor ikke grunnlag for å revurdere den forutsatte nedleggingen.</p>
	Askim Næringspark (Askim)	<p>Østfold fylkeskommune samt regionråd og kommuner lengre ut langs linjen støtter restruktureringen som medfører nedlegging. NSB er også positive.</p> <p>Askim kommune kan akseptere nedlegging i samband med åpning av Follobanen, men mener det bør søkes om forlenget dispensasjon.</p> <p>Jernbaneverket mener at stasjonen ikke hører med i et framtidrettet stoppmønster og har generelt ikke ønsket å gå inn på å søke om forlenget dispensasjon. Jernbaneverket finner derfor ikke grunnlag for å revurdere den forutsatte nedleggingen.</p>
Kongsvinger-banen	Seterstøa (Nes)	<p>Nedleggingen støttes av Hedmark og Akershus fylkeskommuner, jernbaneforumet, regionråd og NSB. Det er ikke kommet negative høringsuttalelser.</p> <p>Nedleggingen muliggjør timestrafikk Kongsvinger-Oslo, med raskere tog. Jernbaneverket mener den forutsatte nedleggingen må gjennomføres.</p>
	Disenå (Sør-Odal)	<p>Nedleggingen støttes av Hedmark fylkeskommune, jernbaneforumet, regionråd og NSB.</p> <p>Kommunen ønsker Disenå utviklet som knutepunkt. Dette ble vedtatt under den politiske behandlingen uten at det er gitt noen ny redegjørelse for det faktiske trafikkgrunnlaget.</p> <p>Nedleggingen muliggjør timestrafikk Kongsvinger-Oslo, med raskere tog. Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den forutsatte nedleggingen.</p>
	Sander (Sør-Odal)	<p>Nedleggingen støttes av Hedmark fylkeskommune, jernbaneforumet, regionråd og NSB. En privatperson er kritisk til nedleggingen.</p> <p>Nedleggingen muliggjør timestrafikk Kongsvinger-Oslo, med raskere tog. Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den forutsatte nedleggingen.</p>
	Galterud (Sør-Odal)	<p>Nedleggingen støttes av Hedmark fylkeskommune, jernbaneforumet, regionråd og NSB. Det er ikke kommet negative høringsuttalelser.</p> <p>Nedleggingen muliggjør timestrafikk Kongsvinger-Oslo, med raskere tog. Jernbaneverket mener den forutsatte nedleggingen må gjennomføres.</p>
Spikkestad-banen	Åsåker (Røyken)	<p>Nedleggingen aksepteres av Buskerud fylkeskommune, kommune, NSB og regionale trafikksekskaper.</p> <p>Nedleggingen er en forutsetning for framtidig rutemodell, med bedre pålitelighet og halvtimestrafikk Spikkestad-Oslo-Lillestrøm. Jernbaneverket mener den forutsatte nedleggingen må gjennomføres.</p>
	Hallenskog (Røyken)	<p>NSB og de regionale trafikksekskaperne tilrår nedlegging.</p> <p>Buskerud fylkeskommune, aksjonsgruppa/velforeningen og privatpersoner protesterer mot nedleggingen. De mener trafikkgrunnlaget er større en angitt, og at ny rutemodell bør kunne gjennomføres også med opprettholdelse av stasjonen. Det fremmes krav om avbøtende tiltak før nedlegging gjennomføres.</p> <p>Jernbaneverket fastholder at nedleggingen er en forutsetning for ny rutemodell, med halvtimestrafikk Spikkestad-Oslo-Lillestrøm. Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den forutsatte nedleggingen. Det arbeides videre med avbøtende tiltak i samarbeid med kommune og fylkeskommune.</p>

Sørlandsbanen	Steinberg (Nedre Eiker)	<p>NSB og regionalt trafikkelskap støtter nedleggingen.</p> <p>Fylkeskommunen, kommunen og lokal aksjonsgruppe motsetter seg den vedtatte nedleggingen. Det argumenteres med at trafikkgrunnlaget er betydelig, og at det må være mulig å finne en løsning med stopp som både er akseptabel med hensyn til sikkerhet, gjennomføring av ny ruteplan og kostnader.</p> <p>Jernbaneverket fastholder at en sikkerhetsmessig forsvarlig løsning vil bli svært kostnadskrevende, at stasjonen ligger med relativt kort avstand til nabostasjonene og at den nye ruteplanen for Østlandet ikke lar seg gjennomføre som forutsatt dersom stasjonene opprettholdes. Til tross for et visst trafikkgrunnlag mener Jernbaneverket at den forutsatte nedleggingen må gjennomføres.</p>
	Skollenborg (Kongsberg)	<p>Høringsinstansene støtter nedleggingen under forutsetning av at det opprettes en ny stopp ved Kongsberg Næringspark.</p> <p>Jernbaneverket mener at den forutsatte nedleggingen må gjennomføres. Det arbeides videre med ny stopp ved næringsparken i samarbeid med lokale myndigheter.</p>
Vossebanen (Bergen-Voss)	Takvam (Bergen)	<p>Det har ikke kommet innvending til forslaget.</p> <p>Jernbaneverket mener at den forutsatte nedleggingen må gjennomføres.</p>
	Bogegrend (Vaksdal)	<p>Kommunen peker på at nedlegging vil føre til økt behov for parkering ved Vaksdal.</p> <p>Dette er en holdeplass med svært lite trafikk. Parkeringsbehovet på Vaksdal vurderes løpende og det finnes alternativt busstilbud. Jernbaneverket mener at den forutsatte nedleggingen må gjennomføres.</p>
	Jørnevik (Voss)	<p>Det har ikke kommet innvending til forslaget.</p> <p>Jernbaneverket mener at den forutsatte nedleggingen må gjennomføres.</p>
	Seimsgrend (Voss)	<p>Stasjonen er i høringsrapporten foreslått nedlagt i desember 2012 (dispensasjon utløper). Flere offentlige instanser og private interessenter ber om at Seimsgrend opprettholdes.</p> <p>Det er vanskelig å etablere alternative transporttilbud. Kostnadene for en enkel forlengelse av plattformen er beskjedne. Konsekvensene for reisetid og kapasitet er små.</p> <p>Jernbaneverket går derfor inn for å opprettholde stasjonen inntil videre. Arbeidet med å planlegge og gjennomføre en forlengelse vil starte umiddelbart, og inntil denne er gjennomført må stopp så vidt mulig løses med dørstyring. Dersom det blir behov for en større modernisering av holdeplassen, for eksempel fordi en enkel løsning ikke viser seg gjennomførbar eller som følge av nye krav eller ved en modernisering av banen, må stasjonens status tas opp til en ny vurdering.</p>
Bergensbanen (Voss-Myrdal)	Gjerdåker (Voss)	<p>NSB støtter forslaget.</p> <p>Kommunen og Hordaland fylkeskommune er imot nedlegging. Det pekes på at trafikkpotensialet bl.a. som følge av skoletransport anses større enn det som ble lagt til grunn i høringsrapporten.</p> <p>Jernbaneverket tar til etterretning vurderingen. Konsekvensene for reisetid og kapasitet ved å opprettholde stopp anses som små. Ved dørstyring påløper ikke kostnader for å utbedre stasjonen. Jernbaneverket går derfor inn for likevel å opprettholde Gjerdåker. Også for denne holdeplassen gjelder at dersom det oppstår nye krav som medfører større utbedringskostnader, må Gjerdåkers status tas opp til ny vurdering.</p>
	Volli (Voss)	<p>NSB støtter forslaget og kommune/fylkeskommune har ikke innvendinger.</p> <p>Lokale interessegrupper ber om at holdeplassen opprettholdes fordi det finnes få</p>

		andre transporttilbud. Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den forutsatte nedleggingen.
	Eggjareid (Voss)	Hordaland fylkeskommune, kommunen og NSB støtter forslaget. Jernbaneverket mener at den forutsatte nedleggingen må gjennomføres.
	Vieren (Ulvik)	Hordaland fylke og kommunen ønsker at holdeplassen opprettholdes. For Vieren finnes ikke alternative transporttilbud om vinteren fordi veier ikke brøytes. Holdeplassen har en viss betydning for utfartsformål og hytteeiere i området. Dersom Vieren nedlegges kan det oppstå uønsket kryssing av linjen ved ferdsel fra nabostasjon. Konsekvensene av opprettholdelse er små, under forutsetning av at det ikke legges til grunn noen vesentlig utbedring av anlegget. Jernbaneverket tilrår derfor å opprettholde Vieren holdeplass.
Flåmsbana	Dalsbotn (Aurland)	Kommunen ønsker holdeplassen opprettholdt. Holdeplassen har knapt noen fastboende eller hytter, og har svært lav trafikk. Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den forutsatte nedleggingen.
Rørosbanen	Bellingmo (Alvdal)	NSB har ingen innvendinger. Kommunen ønsker holdeplassen opprettholdt. Holdeplassen lav trafikk. Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den forutsatte nedleggingen.

Stasjoner opprinnelig vurdert nedlagt 2013 og senere

Strekning	Stasjon (kommune)	Jernbaneverkets vurdering og konklusjon
Østfoldbanen, østre linje	Slitu (Eidsberg)	Fylkeskommunen, regionråd og NSB støtter forslaget. Kommunen stiller seg kritisk. Det pekes på utvikling i området, og potensial for større trafikk i framtiden. Jernbaneverket mener det på kort sikt ikke er tilstrekkelig trafikkgrunnlag til å forsvare en utbedring innen utløpet av dispensasjonen i 2015. I arbeidet med utviklingsplan for strekningen kan behovet for en gjenåpning av stasjonen i framtiden vurderes. Stasjonen bør nedlegges som foreslått i 2013.
Sørlandsbanen	Breland (Marnardal)	Fylkeskommune, regionråd og kommunen ber om at holdeplassen opprettholdes, i det minste for arbeidspendling. Det er ikke kommet fram nye opplysninger om trafikkgrunnlag og potensial for utvikling. Jernbaneverket mener at kostnadene for utbedring ikke kan forsvares i forhold til det beskjedne antallet brukere. I forståelse med lokale myndigheter kan vi akseptere at stasjonen opprettholdes fram til dispensasjonen utløper. Jernbaneverket fastholder at holdeplassen bør nedlegges i 2019.
Flåmsbana	Kårdal (ikke i bruk)(Aurland)	Ingen merknader er kommet inn. Jernbaneverket fastholder at holdeplassen bør nedlegges formelt i 2013.
Dovrebanen	Ler (Melhus)	Sør-Trøndelag fylkeskommune, kommunen og NSB tilrår at stasjonen opprettholdes.

		<p>Det er kommet inn gode argumenter for at Ler bør opprettholde som stasjon inntil endelig trasé for E6 er besluttet. Trafikkgrunnlaget har et større potensial enn tidligere antatt som følge av utviklingen i kollektivtransporten i Trondheimsregionen og høyere rushtidsavgifter på bilbruk.</p> <p>Jernbaneverket tilrår derfor at stasjonen opprettholdes inntil videre. Stasjonens framtidige status må avklares i det videre utviklingsarbeidet for Trønderbanen i god tid før dispensasjonen utløper 2019. Det er ikke aktuelt å modernisere stasjonen før en slik vurdering foreligger.</p>
Rørosbanen	Reitan (Holtålen)	<p>Kommunen motsetter seg nedlegging, og viser til betydelig utfartstrafikk (hytter).</p> <p>Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den foreslåtte nedleggingen i 2013.</p>
Nordlandsbanen	Jørstad (Snåsa)	<p>NSB støtter forslaget.</p> <p>Nord-Trøndelag fylkeskommune, kommunen og lokal aksjonsgruppe er i mot. Det vises til utvikling i området og bolyst.</p> <p>Stasjonen har dispensasjon til 2015. Kostnadene ved utbedring står ikke i forhold til trafikkgrunnlaget. Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den foreslåtte nedleggingen i 2013.</p>
	Harran (Grong)	<p>Nord-Trøndelag fylkeskommune og kommunen er i mot. Det vises til betydning for områdets utvikling og bolyst. Kommunen mener dørstyring bør kunne anvendes.</p> <p>Stasjonen har dispensasjon til 2019. Materiellet som for tiden brukes på banen har ikke utstyr egnet for dørstyring. Kostnadene ved utbedring står ikke i forhold til trafikkgrunnlaget. Jernbaneverket finner ikke grunnlag for å revurdere den foreslåtte nedleggingen i 2013.</p>
	Svenningdal (Grane)	<p>Fylkeskommunen, kommunen og NSB aksepterer nedlegging.</p> <p>Jernbaneverket fastholder at holdeplassen bør nedlegges i 2013.</p>
Oftobanen	Straumsnes (Narvik)	<p>Nordland fylkeskommune og regionrådet aksepterer nedleggingen.</p> <p>Jernbaneverket fastholder at holdeplassen bør nedlegges i 2013.</p>

Jernbaneverkets reviderte anbefaling

Jernbaneverket tilrår på bakgrunn av høringsuttalelsene at de fleste foreslåtte nedleggingene gjennomføres, med unntak av Ler stasjon på Dovrebanen (Melhus kommune, Sør-Trøndelag). Trafikkgrunnlaget er større enn antatt og opprettholdelse medfører små kostnader. Stasjonen foreslås derfor opprettholdt inntil planene for strekningen er nærmere avklart.

Jernbaneverket tilrår videre at tre mindre holdeplasser på Bergensbanen (Seimsgrend og Gjerdåker i Voss kommune samt Vieren i Ulvik kommune, alle Hordaland) opprettholdes inntil videre.

Når vi går inn for å opprettholde Seimsgrend inntil videre er det under den klare forutsetning at plattformen kan forlenges ved enkle midler. Dersom dette viser seg vanskelig å gjennomføre nå eller at nye, framtidige krav vil gi behov for en modernisering, må holdeplassens status tas opp til ny vurdering. Inntil plattformen er forlenget, forutsettes stopp løst med dørstyring.

Gjerdåker og Vieren har dispensasjon som utløper ved utgangen av inneværende år. Opprettholdelse av holdeplassene forutsettes løst med dørstyring.

Ut fra dette nedlegges følgende stasjoner ved ruteendringen 9. desember 2012

- Drømtorp (Ski kommune, Østre linje)
- Langli (Ski kommune, Østre linje)
- Langnes (Askim kommune, Østre linje)
- Askim Næringspark (Askim kommune, Østre linje)
- Seterstøa (Nes kommune, Kongsvingerbanen)
- Disenå (Sør-Odal kommune, Kongsvingerbanen)
- Sander (Sør-Odal kommune, Kongsvingerbanen)
- Galterud (Sør-Odal kommune, Kongsvingerbanen)
- Åsåker (Røyken kommune, Spikkestadbanen)
- Hallenskog (Røyken kommune, Spikkestadbanen)
- Steinberg (Nedre Eiker kommune, Sørlandsbanen)
- Skollenborg (Kongsberg kommune, Sørlandsbanen)
- Takvam (Bergen kommune, Vossebanen)
- Bogegrend (Vaksdal kommune, Vossebanen)
- Jørnevik (Voss kommune, Vossebanen)
- Volli (Voss kommune, Vossebanen)
- Eggjareid (Voss kommune, Vossebanen)
- Dalsbotn (Aurland kommune, Flåmsbana)
- Bellingmo (Alvdal kommune, Rørosbanen)

Følgende stasjoner planlegges lagt ned ved ruteendringen desember respektive år:

- Slitu (Eidsberg kommune, Østfold), 2013
- Breland (Marnardal kommune, Sørlandsbanen), 2019

- Kårdal (Aurland kommune, Flåmsbana), er ikke i bruk, nedlegges formelt 2013
- Reitan (Holtålen kommune, Rørosbanen), 2013
- Jørstad (Snåsa kommune, Nordlandsbanen), 2013
- Harran (Grong kommune, Nordlandsbanen), 2013
- Svenningdal (Grane kommune, Nordlandsbanen), 2013
- Straumsnes (Narvik kommune, Ofotbanen), 2013