

Til politikere, media, jernbanebransjen og relevante organisasjoner

14.05.2021

PRESSEMELDING

Kommentar fra For Jernbane

Revidert nasjonalbudsjett og Ringeriksbanen/E16

Regjeringa foreslår å overføre Ringeriksbanen/E16 (FRE16) til Nye Veier AS og samtidig bevilge 90 millioner kroner ekstra til planlegging.

For Jernbane foreslår at pengene heller brukes på å utrede og bestemme hva som skal være den fremtidige jernbaneforbindelsen øst-vest.

FRE16 vil legge sterke føringer på at en fremtidig høgfartsbane skal gå via Hallingdal og Høgfjellet. Men det er ikke gitt at det som på 1890-tallet framstod som den beste traséen også vil være den beste høgfartstraséen i det 21. århundret.

Hallingdal er trang. Høgfart betyr rimelig rette baner og svært slake svinger. Det betyr mye tunnel og redusert utsyn. Noen steder kan miste sin stasjon. Nye stasjoner kan få mindre gunstig plassering. Høgfjellet må krysses med en minst 40 km lang tunnel med maksimal stigning. Det er ikke gunstig togteknisk og utsynet forsvinner.

Mange snakker om Oslo-Bergen på 4 timer. I følge Jernbanedirektoratet sin fjerntogstrategi¹ blir kjøretida sjøl med FRE16 og K5 Stanghelle-Arna bare så vidt under 6 timer. Til grunn ligger det fjerntog annen hver time og 28 godstog per døgn. Da er det langt igjen til 4 timer. For å illustrere blir det på Dovrebanen bygd om lag 60 km nytt dobbeltspor for 130-250 km/t fram til Hamar for å spare ca. 30 min. reisetid.

Bergensbanen er kåra til en av verdens vakreste jernbaner. Turismen er viktig. Også 4 timer vil bety at mye må legges i tunnel. Mye av reiseopplevelsen vil bli borte. Etter internasjonale erfaringer vil fremdeles om lag 60 % av trafikantene Oslo-Bergen velge fly.

For Jernbane mener Haukelibanen vil være det fremtidsrettede jernbanesambandet. Det vil ikke bare være en Oslo-Bergen-forbindelse, men en forbindelse mellom det sentrale Østlandet og det sentrale Vestlandet.

Nye Veier har skissert reisetid Oslo-Bergen på 4 timer på en 4-felts E134 over Haukeli med fartsgrense 110. Mange frykter kanskje for Bergensbanen dersom vi bygger en Haukelibane. Vi vil påpeke at om lag 3/4 av reisene på Bergensbanen ikke går mellom endepunktene, men er et lokalt

¹

og regionalt marked. Vi mener Bergensbanen vil leve bedre sammen med en Haukelibane enn med dagens flytrafikk og en eventuell 4-felts E134. To baner vil lettere mate trafikk til hverandre enn fly og bil til tog.

En Haukelibane må planlegges som en helhet, men det vil gi mening å bygge den ut trinnvis, f.eks; Stavanger-Haugesund, Arna-Hardangerfjorden, Drammen-Kongsberg-Notodden, Notodden-Grenland/Bø, Haugesund-Røldal-Hardangerfjorden og Røldal-Bø.

Vi er for E134 som en vintersikker og ikke overdimensjonert veg. Bergensbanen kan utvikles som en region- og turistbane, gjerne med minst timestog på hele banen.

Når det gjelder behovet for å korte inn jernbanen Hønefoss-Oslo har For Jernbane siden 2007 foreslått å gjøre det med et nytt felles dobbeltspor for Bergensbanen og Gjøvikbanen via Nittedal og Jevnaker. Det vil også gjøre det mer aktuelt å bygge jernbanen Gjøvik-Moelv. Dersom en Nittedalsbane føres inn til Oslo S fra vest kan tog pendles mellom Østfold/Sverige og Bergensbanen/Gjøvikbanen/Dovrebanen. Dagens Gjøvikbane er utdatert med enkeltspor og skarpe svinger. Med en Nittedalsbane behøver vi ikke bygge FRE16. E16 kan utbedres i eksisterende trasé. Vi sparer penger og inngrep i det unike landskapet i Hole og Ringerike.

Vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder