

KOMMENTAR TIL REGJERINGENS NTP-LEKKASJER**21.03.2024****DOBBELTSPOR FREDRIKSTAD**

For Jernbane støtter forståvidt forslaget, men mener "Godskonseptet" fra mulighetsstudien¹ for jernbanen Oslo-Göteborg fra i fjor må realiseres innen 2029.

Når dobbeltsporet gjennom Varberg er ferdig sommeren 2025, har svenskene sammenhengende dobbeltspor Öxnered-Göteborg-Malmö-København. Danskene bygger dobbeltspor der det mangler fra Ringsted til senketunnelen under Fehmarnbelt, og tyskerne bygger videre til Lübeck. Fehmarnbelt åpner i 2029 og vil halvere kjøretida København-Hamburg. Prosjektet omfatter også parallell motorveg.

Godskonseptet 2029

- om ikke det norske politiske flertallet prioriterer å gi Østfoldbanen et løft til 2029, så får Norge liten glede og nytte av de store jernbaneinvesteringene våre naboer i sør gjør. Enkeltsporet på Østfoldbanen og i Dalsland i Sverige trenger flere og lengre kryssingsspor om Norge skal kunne sende og ta i mot mer gods med tog. I verste fall kan Fehmarnprosjektet bety enda mer gods på lastebil og E6 til Norge!

"Godskonseptet" vil bety at det kan kjøres dobbelt så mange godstog som i dag, og 1,5 ganger flere tonn. Det vil lette en presset situasjon på E6. Investeringene er beregna til beskjedne 2,1-3,7 mrd. 2021-NOK sammenlagt på norsk og svensk side. De er i tillegg beregnet å være samfunnsøkonomisk lønnsomme! Persontogene vil også kunne kjøre en 10 min raskere.

Europakorridor nr. 1

Østfold er Norges tyngste landbaserte transportkorridor med utlandet. E6 har ny motorvegtrasé, og lastebiltrafikken er formidabel. Jernbanen er samme enkeltsportrasé som våre tipp-tipp-oldeforeldre stakk ut på 1870-tallet. E6 er attpåtil ca. 60 km kortere enn jernbanen Oslo-Göteborg.

For Jernbane mener Norge trenger en ny og mer direkte bane retning Göteborg og Europa. Dette har vært foreslått av flere:

NSB 1991 Hovedalternativ C. Formålet for 33 år sida var å knytte Norge nærmere EFs, seinere EUs, indre marked og svare på økende miljøproblemer fra veg- og lufttrafikken. NSB så for seg fullføring i 2001. Planene ble stoppet politisk.

For Jernbane 2011 til IC-verkstedet. I tillegg foreslo vi en avgreining fra omtrent Kalnes til Fredrikstad for tett samtafikk med Vestre linje.

Høyhastighetsutredningen 2012. Her var direktelinje også et alternativ. Utredningen ble lagt i en skuff. Få år etter fikk vi Nye Veier AS og Jernbanereformen.

Skagerakbanen 2020. Trasé foreslått via Ski-Askim og Bohuslän med Göteborg som endestasjon. Kommunene langs traséen står bak initiativet.

¹ <https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/mulighetsstudie-oslo-goteborg/#.-godskonseptet>

Vestre linje fra Ski og sørover har flere kurver som begrenser farta på togene. Vestre linje har også lokal- og regiontog med hyppige stopp som betjener tettstedene og byene. Vestre linje har derfor ikke forutsetningene for å bli en høyhastighetsbane.

Vestre linje skal bestå, og fungere i et samspill med en Europabane. Europabanen bør også planlegges for godstrafikk. Det er lastebiltrafikk nok på E6 til å fylle flerfoldige godstog i døgnet. For Jernbane foreslår at regjeringa ser på tidligere forslag og følger opp Skagerakbanen og kommer tilbake til Stortinget med en analyse og anbefaling for videre arbeid innen utgangen av 2026.

FELLESPROSJEKTET ARNA-STANGHELLE OG EN FRAMTIDIG HAUKELIBANE

For Jernbane støtter at dette prosjektet settes i gang i 2025. Vi ser ingen gode alternativer til prosjektet, men dumping av det store overskuddet av tunnelstein i fjorden er en ulempe. Regjeringa bør ytterligere undersøke om det er mulig å gjøre noe annet med steinen, for eksempel om det er behov for den i utlandet eller om den kan inngå som råstoff til andre produkter. Fellesprosjektet vil bety en større reisetidsforkortelse for Bergensbanen enn for E16. Det er viktig for å lokke flere til å reise kollektivt, og for godstrafikken.

Haukelibane

Imidlertid mener vi Fellesprosjektet bør tilrettelegges for en planfri avgreining for en framtidig Haukelibane i området ved Trengereid. Det vil spare kostnader og inngrep, og vil være mulig innfor vedtatt reguleringsplan siden det vil være inne i fjell. Haukelibanen vil innebære flere samband i ett og knytte sammen det sentrale Vestlandet og det sentrale Østlandet, og kan bygges i flere etapper som gir nytte hver for seg.

Sist det ble lagt til rette for viktige fremtidige samferdselsinvesteringer var av Regjeringa Solberg og samferdselsminister Solvik Olsen i 2018. Da sørget de for at det ble bygd bru på ny E6 ved Tjernli² sør for Brumunddal for kryssing med framtidig dobbeltspor uten å måtte stenge og rive den nye E6.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 (FRE16)

For Jernbane fraråder regjeringas forslag om å bygge E16-delen av dette prosjektet og utsette jernbanen. Det er flere tunge grunner som taler mot hele FRE16; krevende grunnforhold, bygger ned sårbar og vernet natur og Norges beste matjord, aldri klimanøytralt, løfter lastebilen på bekostning av godstoget, dårlig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, bygger ikke nettverk for jernbanen, ingen samordningsgevinst med andre baner (Gjøvikbanen eller Sørlandsbanen), tung føring på framtidig høgfartsbane øst-vest uten KVVU og sannsynlig kostnadsoverskridelse. For Jernbane har foreslått nye utredninger av alternativer for felles dobbeltspor med Gjøvikbanen, en enklere og mer kollektivvennlig oppgradering av E16 i og nær eksisterende trasé og dobbeltspor på fellesstrekningen Drammen-Hokksund.

² <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemedling/16865637/legger-til-rette-for-framtidig-kryssing-mellom-ny-e6-og-dovrebanen-i-ringsaker?publisherId=8768166>