

Samferdselsdepartementet (SD)

Dykkar ref. SD: 20/443-23 Dykkar dato: 2021-07-14 Vår dato 2022-06-09

Felles utgreiing av Vestlandsbana og E134 Samordning med E134 Hordalandsdiagonalen Samordning med Fellesprosjektet Arna–Stanghelle

Vi viser til vårt innspel 2021-02-11 Koordinert planlegging av Vestlandsbana¹ og E134 Hordalandsdiagonalen. Vi viser òg til KVVU E134 – Bergen², utfordringsnotat frå Statens vegvesen datert 2021-03-25 side 13: « ... I tillegg bør forholdet til høghastighetsbane mellom Bergen / Haugesund og Drammen beskrivast utan at det vert lagt opp til å utgreie dette konseptet.» Departementet under regjeringa Solberg fann at «Dette vil etter departementets vurdering ligge utenfor mulighetsrommet for denne KVVU-en, og legger derfor opp til at KVVU-en ikke skal omfatte denne problemstillingen.» Sjå vedlegg.

Sjå veg og bane i samanheng

Vi oppmodar regjeringa Støre, som ifylgje Hurdalsplattforma vil føra ein offensiv jarnbanepolitikk, til å vurdere saka på ny og sjå veg og ei framtidretta bane i samanheng. Det inneber fyrst at SVV får mandat til å beskriva forholdet til høgfartsbana i KVVU-en, og at ein samtidig legg opp til at konseptet (fellesprosjekt Vestlandsbane og E134 Hordalandsdiagonalen) vert utgreidd. Vidare oppmodar vi regjeringa Støre om initiativ til ei felles utgreiing av bane og veg i heile Haukeli-korridoren mellom Aust- og Vestlandet. Denne må m.a. omfatta trafikkfordelinga mellom luftfart, bane og veg.

Strategisk viktig korridor

For Jernbane meiner at bane i Haukeli-korridoren er av stor strategisk tyding. Saman med Hordalandsdiagonalen er korridoren kortaste rute Oslo–Bergen, med gunstige forgreiningar til Stavanger og Haugesund. Det har motorvegforkjemparane sett for lenge sidan. Nye Veier reknar drygt fire timar med personbil Oslo–Bergen på ein firefelts E134 over Haukeli. I så fall er nesten all endepunktstrafikk (både gods- og person-) på Sørlands- og Bergensbanen drenert vekk. Med ny bane og dobbeltspor Bergen–Stanghelle og Hønefoss–Sandvika vert reisetida Bergen–Finse–Oslo i 2035 ca. 5:55 t med grunnrutetog, ca. 5:12 t med ekspressog. Jernbanedirektoratet: Fjerntogstrategi, tabell side 39.³

Distriktpolitikk

Som jarnbane vil Haukeli-korridoren knyta saman det sentrale Vestlandet og det sentrale Austlandet med reisetider under 2:30 t. Utan stogg vil Bergen–Oslo ta 1:45 t, betre enn fly. Lyntog som distriktpolitikk er underkommunisert. Med mange stasjonar mellom Aust- og

¹Vi nyttar konsekvent «Vestlandsbana» for eit høgfartsnettverk. Det omfattar bane mellom Austlandet og Stavanger, Haugesund og Bergen via Haukeli og bane Stavanger–Odda–Bergen.

² <https://www.vegvesen.no/globalassets/nyheter/kvu-e134-bergen-utfordringsnotat-25-mars-2021.pdf>

³ <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/23680c9929e9468caab3474a368541cb/jernbanedirektoratets-fjerntogstrategi-sluttrapport.pdf>

Vestlandet, som i Bø, Åmot i Vinje, Røldal, Odda, Tysse og Sauda, vert verkemiddelet kraftig: radikalt reduserte tidsavstandar mellom mindre tettstader og Oslo, Stavanger, Haugesund og Bergen. Vi får flyreisetider "frå alle stader til alle stader". Dessutan bør Bergensbanen utviklast som ei region- og turistbane. For Jernbane trur Bergensbanen vil leva betre saman med Vestlandsbana enn med dagens flytrafikk.

Fire fjernsamband mot eitt

Skal ein samanlikna Vestlandsbana med noko, må det vera ei høgfartsbane i nær same korridor som dagens Bergensbane. Denne er i JBV's høgfartsutgreiing frå 2012 omtalt som Hallingdalslinja, alt. D1. Korridoren vil berre omfatta eitt fjernsamband, Bergen–Oslo. Fullt utbygd vil Vestlandsbana omfatta fire, med potensial for fleire, som Bergen–Kristiansand. Sjå omtalen av nettverk i brevet frå 2021-02-11. Dette sentrale tema har ikkje vore drøfta i ei KVVU om banesambandet mellom Aust- og Vestlandet.

Hallingdalslinja som trasé

Den minst omfattande varianten av D1 ville i dag skilja lag frå den planlagde nye Vossebana nær Trengereid og herfrå få ein heilt annan og kortare trasé. Ei høgfartsbane som oppfyller krava til maksimal gradient, krev ein ny stasjon på Voss 256,5 moh, deretter jamn stigning på grensa av det tillatne opp mot Haugastøl. Det inneber ei tung teknisk påkjenning for toga og ein tunnel på rundt fire mil under Hardangerjøkulen, sør for Finse. Ei høgfartsbane vil òg gå mykje i tunnell forbi Geilo og gjennom Hallingdal, med ugunstig lokaliserte stasjonar. Bergensbanen vil truleg mista rolla som region- og turistbane. Sjå JBV's høgfartsutgreiing frå 2012, hovudrapport 2⁴, side 24–27.

Samordning

Staten kan unngå store ekstrakostnader, naturinngrep og stengd veg/bane ved å samordna planar. Det inneber å unngå nye prosjekt parallelt med dei som nyleg er utbygde, eller store ombyggingar. Her og no hastar det med å samordna KVVU E134 Hordalandsdiagonalen og Fellesprosjektet Arna–Stanghelle med det som alt finst av planar for Vestlandsbana.

- **Kombinert veg- og jarnbanebru over Hardangerfjorden ved Jondal**
Dette nøkkelprosjektet er nærare omtalt i innspelet 2021-02-11.
- **Bane og veg – felles rømningsvegar langs E134 Hordalandsdiagonalen**
Potensial for store innsparte kostnader ved samordning av lengre tunnelprosjekt og rømningsvegar.
- **Felleskorridor Bergen–Trengereid for Vestlandsbana og Bergensbanen**
To parallelle korridorar ut frå Bergen vert unngått.
Vi foreslår at Fellesprosjektet Arna–Stanghelle får i oppdrag å tilpassa linjeføringa ved Trengereid til ei framtidig gjennomgåande Vestlandsbane frå Bergen mot Haukeli. Vi føreset minst 200 km/t⁵ på denne forbi Trengereid. Endringar og tiltak på heile strekninga Bergen–Trengereid kan òg vera naudsynte.
Jamfør punkt 3.4.3 i NTP 2018–2029.

Med venleg helsing
Kjell Erik Onsrud, leiar

⁴ https://www.banenor.no/contentassets/81d4aeb228a748ba90ad5cd13eeb7790/rapport_del_2.pdf

⁵ Ny bane Arna–Stanghelle er dimensjonert for 200 km/t.

Vedlegg:

Brev frå For Jernbane 2021-02-11

Norsk Bane: oversiktskart over Vestlandsbana. Sjå òg trasékart 1 : 50 000:

<https://www.norskbane.no/aktuelt/trasrapport-om-vestlandsbanen-over-haukeli/>

Samferdselsdepartementet: Supplerende tildelingbrev nr. 151 til Statens vegvesen 2021 – fastsettelse av mandat for KVV E134 arm til Bergen

Kopi:

Statsministerens kontor ved politisk leiarskap (SMK)

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD)

stortingspartia

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

samferdsleutvala i fylkeskommunane Vestland, Vestfold og Telemark, Viken

Jernbanedirektoratet

Vegdirektoratet