

19.10.2020

HØRINGSNOTAT FRA FOR JERNBANE

www.jernbane.no, kontaktperson Kjell Erik Onsrud, leder, mob. 97684811

St. prop. 1 2020–2021 Samferdselsdepartementet

Kap 1321 Nye Veier A/S: - mill. kr 2.892,55

Vi foreslår at 4-feltsprosjektene nedskaleres og midlene omprioriteres til investeringer for bedre sikkerhet og trafikkflyt slik som fysisk midtdeler, kryssutbedringer, sanering av avkjørslers, belysning, sikring av sideterreng og vedlikehold. Dette kan gjøres over lengre stekninger.

Vi foreslår at 4-feltsbygging på Østlandet avsluttes ved Moelv og avkjøring til Porsgrunn. E6 Ranheim – Kvithammar er god nok som den er med 2-4 kjørefelt, planfrie kryss og midtdeler. E6 Moelv – Øyer er også bra nok. Eventuelt kan krysset Rv 4 og E6 utbedres og det kan vurderes 4 kjørefelt på strekningen mellom Lillehammer bru nord og Gausdalvegen. E6 Ulsberg Melhus, E39/E18 Sandnes – Kristiansand og Rv 4 Roa – Gran foreslås nedskalert på samme måte, og sparte midler overført til jernbane. Riksveg 555 Sortasambandet. Vi foreslår samanhengende bussfelt langs dagens Rv 555 mellom Storavatnet og Straume, for å få 2 felt for ordinær trafikk og 2 kollektivfelt – inkludert ei ny 2-felts Sotrabru parallelt med dagens bru med god plass til gang- og sykkeltrafikk. På sikt foreslår vi å utrede en togtrase. Det er planlagt storstilt utvikling på Litlesotra og Bildøy. Også flytting av havneterminalen fra Bergen sentrum til Ågotnes, er et argument for jernbane til Sotra.

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet: + mill kr. 2.892,55:

Post 71 Drift og vedlikehold: + mill kr. 1.300,00

Fornyelsen må minst følge NTP hvor det antydes innhenting av 1/3 av vedlikeholdsetterslepet i løpet av perioden. I 2021 bør nivået minst opp på beregnet likevektsnivå.

Post 72 og 73 planlegging og investeringer: + mill kr. 1.592,55

Vi synes det er klokt å øke jernbanebevilgningene og satse på Dovrebanen Kleverud – Sørli – Åkersvika slik Regjeringen foreslår. Vi er derimot bekymra for uteblitte bevilgninger til en mer lønnsom godstransport på bane, og for den årvisse nedgangen i bevilgningene til planlegging av ny jernbane.

Gods. Begrunnelsen for miljøstøtteordningen til godstog var at mange av de planlagte godstiltakene ikke var på plass. Siden tiltakene fortsatt ikke er på plass, må støtteordningen forlenges ut over 2021. Vi foreslår at det bevilges slik at prosess og framdrift for oppgradering av Alnabruterminalen i Oslo, Fagernesterminalen i Narvik og Nygårdsterminalen i Bergen opprettholdes som planlagt, slik at man kan komme i gang med oppgraderingsarbeid i neste NTP-periode. Vi foreslår at det bevilges til videre arbeidet med ny terminal i Trondheim som skal erstatte dagens terminaler på Brattøra og Heggstadmoen. Vi mener en ny utvida og effektiv

terminal på Heggstadmoen er riktig. Det bør komme et beslutningsgrunnlag på bordet raskt slik at vi kan komme i gang med oppgraderingen og en løsning med én terminal i Trondheim. Krysningsspor på Nordlandsbanen og Dovrebanen vil gjøre det mulig å kjøre lengre, raskere og flere tog. Det er stor etterspørsel etter godstog på disse strekningene. Den må ikke politikerne svikte. Da er fremføringstid, rutetider og kapasitet kritisk. Kjøreveisavgiften bør kraftig ned. Den medfører svekket konkurransekraft mot veitransport. EU har nylig hurtigbehandlet en forordning som åpner opp for å fjerne eller redusere baneavgifter. Dette bør også vi kunne gjøre.

Dobbeltsporbygging. I vår NTP-uttalelse gjorde vi en enkel beregning som viste at det i gjennomsnitt per år ble bygd ca 4,5 km mér dobbeltspor på 90-tallet enn i tiåret 2014–20204.

Planlegging. Vi foreslår at at det tas sikte på å realisere en flerbruks høgfartsbane på strekningen **Åkersvika – Lillehammer – Ålesund/Trondheim – Steinkjer**. IC kombinert med videre høg fart betyr i følge konseptanalysen fra 2012 vesentlig bedre samfunnsøkonomi. Størst var effekten for Oslo – Trondheim. Norge har de største avstandene på langs. Tog er en suverén milsluker uten angst for rekkevidde eller vekt.

Europabane. Vi foreslår at det utredes nærmere en direkte bane for både gods og persontog Ski – Sarpsborg med avgreining til Fredrikstad og mulig stasjon ved Sykehuset Østfold Kalnes. Uansett planer vil Vestre linje aldri bli noen høgfartsbane/Europabane. Til det blir det for mye lokal/regionaltrafikk og for mange kurver som begrenser farta.

Tønsberg Farriseidet har kommet langt i planlegginga og bør videreføres. **Porsgrunn – Skorstøl** bør få planmidler tidligere enn vedtatt i NTP. **Ålgårdbanen** bør inkluderes i planleggingen av dobbeltspor Skeiane – Nærbø. En gjenåpning kan gjennomføres for under 1/3 av prisen på ny parallell 4 felts E39. Reisetida reisetida Ålgård – Stavanger vil nær halveres.

Rogfast. På grunn av omstendighetene mener vi det fortsatt er tid til å endre på planene for Rogfast. Rogfast bør kunne bli Norges første og (eneste?) undersjøiske jernbaetunnel. Rogfast kan bli første trinn i et Vestlandsk IC og et nytt samband vest aust. Det kan legges til rette for biltog i tillegg til person- og godstog. Vi viser til Eurotunnel under den engelske kanal. Et fellesprosjekt vil bli billigere enn to separate anlegg, da en vegtunnel vil være ubrukelig til jernbaneformål.

Fellesprosjektet E16/Vossebanen. Regjeringens forslag bekymrer oss: "Midlene vil i hovedsak bli brukt til å finansiere arbeidet med reguleringsplaner for E16 på strekningen Stanghelle – Arna som inngår i fellesprosjektet E16 Stanghelle – Arna/Vossebanen i Vestland." Vi mener det er uakseptabelt å forsinke utbygginga av Vossebanen. Samtidig foreslår vi at det ses nærmere på en enklere og rimeligere løsning for fellesprosjektet. K5-konseptet er problematisk på grunn av svak auke i kollektivandelen, høg kostnad, nær 100 % tunnel og følgelig store mengder tunnelstein og lite utsyn til den vakre naturen som er viktig for turist-trafikken.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16. Utredninger og fakta peker i retning av at dette ikke vil være noen god investering for helheten og nasjonen. Vi foreslår at bevilgningen på kr. 170 mill. overføres til planlegging/utredning av ny sør-nord-akse gjennom Oslo.

Sør-nord-akse gjennom Oslo og FRE16. En sør-nord-akse må planlegges samtidig med ny Oslostunnel. Den vil skape nye direkte forbindelser, en mer balansert regional utvikling og mer effektiv utnyttelse av togpark og personale. Aksen muliggjør nytt dobbeltspor på Gjøvikbanen sør for Grua og innkorting av Bergensbanen via Jevnaker.

Nord-Norgebanen. De 10 mill. kr. som regjeringen har satt av for å utrede hele transport-systemet i nord vil være for tynt til å danne noe forsvarlig beslutningsgrunnlag. Det bør settes av tilstrekkelig med penger til å utrede traséer på et mer nøyaktig nivå som et beslutnings-grunnlag.