Postboks 3455 Bjølsen, NO-0406 Oslo
Telefon: +47 22 18 30 12 / +47 976 84 811
Org.nr. 989 085 107
Konto: 1254.20.33523
E-post: leder@jernbane.no
www.jernbane.no

Til Tekna Jernbane 2024-02-29

Innspill om Dovresambandet foran fagseminaret i Trondheim 2024-03-06

FOR JERNBANE (FJ) er en landsdekkende organisasjon som på fritt grunnlag arbeider for at jernbanen skal utføre en langt større andel av det totale transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa. Dette er nødvendig for å redusere skadevirkningene på helse og miljø fra transportsektoren og for å bygge opp en mer bærekraftig økonomi.

Tema for seminaret er utbygging av kollektivtransporten i Midt-Norge, herunder færre flyreiser Oslo–Trondheim. Når det gjelder jernbaneutbygging Oslo–Møre/Trøndelag, er FJ særlig opptatt av følgende:

1. En moderne stambane Oslo–Tromsø: høyfart, dobbeltspor, slake traséer

Høyfart Oslo–Trondheim–Steinkjer, Oslo–Ålesund og Ålesund–Trondheim vil, sammen med en moderne Nordlandsbane, bli en svært viktig del av stambanen. Kraftig reduserte reise- og frakttider og høyere kapasitet sør for Fauske/Bodø er nødvendig for å sikre Nord-Norge-banen (NNB) et solid økonomisk utgangspunkt: inntekter fra fjerntrafikken – flymarkedet, langdistanse biltrafikk og gods. Dette er uoppnåelig med dagens banestandard mellom Hamar og Bodø/Fauske (gamle, svingete, delvis bratte enkeltspor og sprengt kapasitet), men også ut fra KVU-ens ambisjoner for NNB: dim. fart 160 km/t – stedvis lavere – samt enkeltspor.

2. Dovresambandet nord for Hamar og Y-samband til Ålesund

Gjenopptatt planlegging og fullføring av intercity Hamar–Lillehammer må framskyndes. Prosjektet bør forlenges til Øyer for å svare opp E6-utbyggingen. Øyer kan også bli et gunstig utgangspunkt for parsellvis utbygging videre nordover. Imidlertid må hele nettet Hamar–Steinkjer og Y-sambandet fra Ålesund mot Øst-Norge og Trondheim planlegges som en helhet med klare mål for kjøretider og kapasitet. Målet bør være en kjøretid Oslo–Trondheim via Hamar på 2.45 timer for persontog og 5 timer for godstog. Dette vil trolig kreve et fleksibelt konsept for 270–320 km/t, slik banen er bygd og bygges fram til Hamar.

Det er ønskelig at nettet nord for IC-strekningen planlegges og utbygges mest mulig parallelt med denne. Gudbrandsdalen og Dovre–Trondheim–Steinkjer er muligens egnet for lengre delprosjekter som raskt kan få ned reisetiden før hele strekningen er utbygd. En slik framgangsmåte synes minst like interessant for en Nordlandsbane med midlertidig batteridrift: nye lange elektrifiserte (stikkord batterilading) dobbeltsporparseller der dagens bane gjør store omveger, er bratt eller generelt av lav standard.

3. Korridor på vestsiden av Mjøsa med vestlig innføring til Oslo

Vi mener nettet bør utvikles videre ved en enda raskere korridor Oslo–Lillehammer på vestsiden av Mjøsa via Gjøvik og Moelv, med en vestlig innføring til Oslo S.

Det siste innebærer et sømløst samband mellom sør og nord gjennom hovedstaden. En moderne bane Oslo–Nord-Norge med sømløs kobling til Østfold og Europa-korridoren kan bli en viktig del av EUs TEN-T kjernenett i framtiden. Utover dette vil en vestlig innføring bl.a. gi

en mer balansert trafikksituasjon på Østlandet og rundt hovedstaden, inkludert redundans: Region- og fjerntog fra nord vil kunne kjøres inn mot Oslo fra to retninger. Et slikt prosjekt og ny Rikstunnel bør samordnes.

Av korridorer ser vi bl.a. på:

- Nittedal via Majorstua/Blindern og med tunnel under Lillomarka
- Lommedalen via Frogner/Majorstua, Østre Bærum, tunnel under Krokskogen og videre til Jevnaker og Gran, med avgrening til Hønefoss og Bergensbanen fra Åsa.

Med vennlig hilsen
Per Kvernmark, styremedlem
Kjell Erik Onsrud, leder