

Nittedal kommune
Nittedal kommune v/plan
Pb 63
1483 HAGAN

Kopi:
Innlandet, Oslo og Viken,
Samferdselsdepartementet, Stortingets transport-
og kommunikasjonskomité, Jernbanedirektoratet,
Bane NOR, Vy-gruppen, SJ-Nord

SAKSNUMMER 20/03437 – «HØRINGSUTTALELSER KOMMUNEPLANENS AREALDEL» 5.3.2023

For Jernbane er en landsdekkende, frivillig organisasjon som virker for at en betydelig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa skal gå med jernbane, av hensyn til miljø og helse. Vi viser også til at Hurdalsplattformen har en tilsvarende målsetting, se side 42: "Regjeringen vil: - Legge til rette for at jernbanen kan ta en større andel av både persontrafikk og godstrafikk."

Gamle jernbanetraséer

Skal målet om en større andel av transportarbeidet på jernbane nås er en konkurransedyktig infrastruktur grunnleggende. Der er vi ikke i dag. Norsk jernbane består av over 90 % enkeltspor med mange krappe svinger. Norske fjerntog har blant Europas laveste gjennomsnittshastigheter¹. I følge Jernbanedirektoratets oversikt er det få strekninger hvor tog er raskere enn bil, se s. 35².

Gjøvikbanen er intet unntak. Traséen er planlagt på 1890-tallet, har fortsatt enkeltspor og mange svinger. Det er positivt med utbygging av kryssingskapasitet og stasjoner samt helt nye togsett som har skjedd de siste åra, men reisetida er fortsatt den samme. Når utbyggingene av Rv4 på Hadeland er ferdig skal Oslo-Gjøvik ikke ta mer enn 1:40 t, toget bruker fortsatt 2:00 t.

Kommuneplanens arealdel

For Jernbane viser til at arealdelen i gjeldende kommuneplan har hensynsområde ny stasjon ved Mokollen gård, i område S5. Vi oppfordrer kommunestyret til fortsatt å ta hensyn til muligheten for en ny jernbane gjennom Nittedal med tilhørende ny(e) stasjon(er).

Nye Gjøvikbanen

Det som særlig bør være av nasjonal interesse ved Gjøvikbanen er den potensielle nettverkseffekten. I sin tid het det Nordbanene med et nettverk av sidebaner. Alle så nær som Jevnakerbanen er nå

¹ <https://www.nrk.no/rogaland/norske-tog-blant-europas-tregeste-1.13673286>

² <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/jernbanesektoren/sectorstatistikk/>

nedlagt. Den er viktig for godstogene og som omkjøring når Drammensbanen er stengt, men det er en gammeldags bane med lav standard. Over svever ny E16 på bru.

Med Nye Gjøvikbanen foreslår vi å gjenskape nettverket for vår tid. Flere løsninger kan tenkes. Vi arbeider med et forslag der ny Gjøvikbane inngår i et større nettverk, som nytt hovedsamband Oslo–Trøndelag på vestsiden av Mjøsa med vestlig innføring til Oslo over Majorstua/Blindern. Alternativ til den omstridte Ringeriksbanen Sandvika–Hønefoss inngår. Vi vil gjerne komme tilbake med en mer utførlig beskrivelse, trasetegninger og illustrasjoner før sommeren. Her legger vi ved en lenke til Norgeskart med en røff inntegning av korridorer vi har sett på. Ny bane nord for Grua mot Gjøvik og Lillehammer er ikke inntegnet, og helheten i trafikksystemet framgår ikke. Gule punkter er kryssing med veg/mulig sted å hente ut tunnelstein. Skissa viser ikke forskjell mellom tunnel og dagsone:

<https://www.norgeskart.no/#!?project=norgeskart&layers=1002&zoom=9&lat=6660927.81&lon=248519.25&markerLat=6663032.099296702&markerLon=268853.42002032&p=searchOptionsPanel&ok=Vintermyrberget&drawing=XTgjnoYBXDWW3rmMWUcx>

For Rotnes/Mo kan flere løsninger for ny bane og stasjon tenkes. Dette kan være noen muligheter:

- Jernbanen overtar dagens Rv4-trasé forbi Rotnes og veggen legges i tunnel som skissert i kommuneplanen. Ny stasjon omtrent ved Bjertnes/idrettsbanen - vi antar at det i stor grad må bli en bane på bru som ny og gammel Rv4 føres under. Det må finnes en løsning for lokalvegfunksjonen til Rv4 her.
- Ny bane/stasjon legges via Mokollen/Motajet og nordover forbi ungdomsskolen. Trase via tunnel, kulvert eller bru.
- Trase og stasjon i fjellhall litt nord for Stasjonsveien.
- Man kan óg se for seg et par varianter av traséer som krysser Kruttverksvegen og Movassbekken lenger opp i høyden. Det vil gi en kort dagsone mellom tunnel sør og nord for bekken/vegen. En slik løsning vil være i konflikt med H570 bevaring kulturmiljø. Her er det óg spørsmål om tilstrekkelig fjelloverdekning mellom tunneltak og bebyggelse nord for Svartkruttvegen. Bekken ligger på ca. 167 moh. og Svartkruttveien nr. 154 på 187 moh., så det kan være muligheter. Det er óg spørsmål om det kan og bør anlegges stasjon på en slik kort dagstrekning. Uansett vil det være gunstig å få "lufta" en så lang tunnel som fra Oslo S til Hakadal.
- Helt i vest kunne man sett for seg at ny trasé fra sør ble ført inn til eksisterende bane ved Sørli. Ulempen er at en slik bane vil måtte gå på ei bru et par km mellom en tunnelåpning og eksisterende spor, innafor Markagrensa. Kanskje ikke lurt med overkjøring mellom ny og gammel bane her.

Det kan og tenkes at det ikke blir noen ny stasjon på Mo/Rotnes, men på Varingskollen/Hakadal. En slik stasjon bør sannsynligvis legges litt nord for dagens Varingskollen holdeplass og kan tjene som knutepunkt mellom gammel og ny bane. Vi har i hvert fall i tidligere forslag foreslått å beholde dagens bane Oslo-Hakadal for lokaltrafikk og gods. Nye beregninger kan vise noe annet.

Videre foreslår vi nytt dobbeltspor i samme korridor som dagens bane, men i ny trasé for gjennomgående høy fart. Et alternativ til å bygge helt ny Harestua st. kan være å bruke deler av dagens bane som en avkjøring. Sør for Grua foreslår vi ny bane lagt i tunnel over til Jevnaker og en oppgradering av banen Jevnaker-Hønefoss.

For nettverket må også Gjøvikbanen koples til Dovrebanen ved Moelv. Dette må planlegges sammen med ny Mjøsbru for E6, og bør bygges ut samtidig.

Ny bane Grua-Gjøvik må også utredes.

Med Nye Gjøvikbanen får vi en sør-nord-akse hvor tog kan pendles direkte mellom Østfoldbanen og Gjøvikbanen/Bergensbanen/Dovrebanen. Fordelene er sterkere nettverk, nye direkteforbindelser, mindre tid brukt på vending av tog på Oslo S, løse opp i tvungen pendling av tog mot Oslos vestkorridor og avlaste T-banen Jernbanetorget-Majorstua-Blindern og aksene Drammen-Oslo-Eidsvoll, i beste norske distriktspolitiske tradisjon.

Togtilbud

Med utgangspunkt i dagens togpendler, kan Nye Gjøvikbanen eksempelvis trafikkeres slik:

R20G Halden-Ski-Oslo-Mo/Hakadal-Jaren-Gjøvik-Moelv-Lillehammer-. Hver annen time

R20B Halden-Ski-Oslo-Mo/Hakadal-Jevnaker-Hønefoss-Gol-Voss-Bergen. Hver annen time

L21 Moss-Ski-Oslo-Mo/Hakadal-(Harestua)-Jevnaker-Hønefoss. 2 tog/time.

L22 Rakkestad/Mysen-Ski-Oslo-Mo/Hakadal-Harestua-Roa-Gran-Jaren-Gjøvik. Hver time

Politikk

Jernbaneplanlegging tar lang tid. Behovet for nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski ble først beskrevet i et forslag i 1996 i det som ble Norsk jernbaneplan 1998-2007. Kanskje var tanken født også noen år før dette? Da kan det gå 30 år fra ide til virkelighet. Når det gjelder en mulig ny Gjøvikbane så har det tross alt skjedd noe politisk. I prosessen med statsbudsjettet for 2023 pekte både MDG og Rødt på behovet for å utrede alternativer til Ringeriksbanen, og pekte på Nittedal. AP/SP-regjeringen foreslo å oppløse FRE16, men SV stoppa det i budsjettforhandlingene. I 2012 kom Norsk Bane med et traseforslag for høyhastighetsbane på vestsida av Mjøsa³. Det har også vært gjennomført ideverksteder for ny Gjøvikbane og KVU for transportsystemet Oslo-Moelv i 2016⁴. Ny bane via Nittedal er derfor ikke et helt ubeskrevet blad.

Vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder

³ https://www.norskbane.no/upload_images/94AF0A07DB1E48599BA411E5D4B2C12F.pdf

⁴ <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/6737d8f0a9754c868456cadf9461b397/kvu-riksveg-4-og-gjovikbanen.pdf>