

Til politikere og opinion

ER RINGERIKSBANEN BRA FOR NORGE

14.11.2022

For Jernbane jobber for at en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet skal gå med jernbane av hensyn til miljø og helse. I dag har vel 92 % av Norges jernbanenett i ordinær trafikk enkeltspor. Det meste følger 1. generasjons traséer planlagt før 1960, søk på NRK-norske tog blant Europas tregeste.

Tog og bybane er det mest energieffektive motoriserte transportsystemet vi har på land med tilsvarende lav klima- og miljøpåvirkning. Dessverre er også norsk jernbanes andel av trafikkarbeidet lav og godt under snittet i Europa og i våre naboland. Skal vesentlig mer gå med tog må jernbanenettet bygges ut. Til det trengs gode, helhetlige planer med et (inter)nasjonalt perspektiv. Planlegginga i intercity har blitt bedre enn den var, men fortsatt er det for stykkevis og delt.

Planene for Ringeriksbanen over Sundvollen og Sandvika er en gammel prosjektidé som vi mener bør tas opp til ny og uhildet vurdering. Samferdselsdepartementet mente da også i 2012 at utredningene om Ringeriksbanen ikke hadde vært gode nok, og med for sterke føringer på at nettopp en trasé over Sandvika og Sundvollen skulle velges.¹

7. november i år markerte ordførere og samfunnstopper langs Bergensbanen sin misnøye med regjeringas forslag til statsbudsjett og etterlyst bl.a. Ringeriksbanen. Ordfører Ringkjøb på Voss og lederen for Forum nye Bergensbanen Hilde Magnusson hevder at Ringeriksbanen handler om å kutte klimagassutslipp, å kunne kjøre Bergen-Oslo på 4 timer og overføre trafikk fra fly til tog. Dette stemmer dårlig med offentlige utredninger, men det kom ikke fram på nyhetene.

Klimagassbudsjettet for Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE16)² viser at utslippene i et 60-årsperspektiv er 10 ganger større enn gevinsten. Beregnet overført flytrafikk er beskjedne. Største klimagevinsten er overføring fra buss til tog. Ringeriksbanen er heller ikke planlagt for ordinær godstrafikk. E16 med fire felt vil derimot fremme lastebilen.

¹ [https://webdav.ringerike.kommune.no/webdav/Formannskapssaker%20-%20h%C3%B8st%202012-%20v%C3%A5r%202015/Ringerikstinget%2012%2011%2027/Samf%20dep%20Konseptvalgutredning%20\(KVU\)%20for%20Ringeriksbanen%20og%20E16.pdf](https://webdav.ringerike.kommune.no/webdav/Formannskapssaker%20-%20h%C3%B8st%202012-%20v%C3%A5r%202015/Ringerikstinget%2012%2011%2027/Samf%20dep%20Konseptvalgutredning%20(KVU)%20for%20Ringeriksbanen%20og%20E16.pdf)

² <https://www.banenor.no/globalassets/documents/prosjekter/ringeriksbanen-og-e16/banenor-fellesprosjektet-ringeriksbanen-og-e16-klimabudsjett-for-infrastruktur-oppdatert-etter-ks2.pdf>

I ei tid hvor miljø og matsikkerhet står i fokus bør man også ta med at FRE16 er planlagt gjennom internasjonalt verna våtmark og over Norges mest produktive matjord³. I tillegg legger krevende grunnforhold med Krokskogens geologi, djupe lag løsmasser, også kvikkleire, og mye vann godt til rette for budsjettoverskridelser.

Det er et gap mellom 4 timer som Ringkjøb og Magnusson snakker om og den kjøretida som kan oppnås ved bygging av Arna-Stanghelle og FRE16. I dag bruker persontog Bergen-Oslo 6:30 - 7 t. Med dobbeltspor Bergen-Stanghelle og FRE16 vil kjøretida i følge Jernbanedirektoratet sin Fjerntogstrategi⁴ være 5:45-6 timer, gitt fjerntog hver annen time. Skal det bare kjøres ekspresstog kan man komme ned i 5:10-5:15 t men da med bare fire daglige avganger og færre stopp. I begge tilfeller skal også godstogene ha plass på sporet.

Skal vi nå 4 timer og vesentlig flere avganger må det bygges mye mer enn de to etterlyste fellesprosjektene. F. eks. bygges det nesten 60 km nytt dobbeltspor på Dovrebanen for å spare 30 min. mellom Oslo og Hamar.

4 timer høres bra ut, men har en vesentlig ulempe. Erfaring fra flere land viser at 4 timer reisetid med tog bare vil gi toget en andel av samlet tog- og flymarked på 40-50 %. Det gir svakere klimagevinster og lavere inntektsgrunnlag for en ny bane. Da mener vi nasjonen like greit bør ta steget fullt ut og bygge for reisetid 3 timer eller kortere. Da tar toget minst 70-75 % av markedet.

FRE16 vil legge tunge føringer på at en høgfartsbane skal bygges i nær samme korridor som dagens Bergensbane. Denne er omtalt som Hallingdalslinja i Høyhastighetsutredningen fra 2012, alt. D1. Bergensbanens korridor er problematisk for høg fart med stor stigning mellom Voss og høg fjellet og med Hallingdal som et trangt dalføre. En tunnell Voss-høg fjellet vil bli mer enn 40 km og med maksimalt tillatt stigning. Det betyr stor belastning på togmateriellet. Ny linje vil også ellers i stor grad gå i tunnel, og mye av reiseopplevelsen vil bli borte. Nye stasjoner kan bli ugunstig lokalisert i forhold til tettstedene.

Det er ikke sikkert at det som framstod som den beste trasékorridoren på 1890-tallet også vil være den beste i det 21. århundret. Da mener vi det er riktig med en åpen og uhildet debatt om hvordan et nytt jernbanesamband mellom Østlandet og Vestlandet bør se ut.

For Jernbane mener Haukelikorridoren vil være den mest fremtidsrettede. Her kan vi få 5-6 togsamband i ett og reisetider godt under 3 timer. Nye Veier AS har skissert kjøretid 4 timer på en 4-felts E134 over Haukeli. I så fall er endepunktstrafikken både på Sørlandsbanen og Bergensbanen

³ <https://www.fylkesmannen.no/nb/oslo-og-viken/landbruk-og-mat/aktuelle-nyheter---landbruk-og-mat/2020/06/landets-kornkammer/>

⁴

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

drenert vekk. E134 bygges ut bit for bit, uten den prinsipielle debatten. Vi er for en vintersikker E134 dimensjonert for et samspill med en Haukelibane hvor det som kan gå med tog skal gå med tog.

Videre bør planene for fellesprosjektet Arna-Stanghelle legges til rette for en avgreining for en Haukelibane i området ved Trengereid. Det koster ikke mye å gjøre nå. Det vil spare penger, ulemper og miljø på et seinere tidspunkt.

Bergensbanen mener vi bør utvikles videre som en region- og turistbane. Vi foreslår at den kortes inn mellom Hønefoss og Oslo via Jevnaker og Nittedal. Deler av en slik trasé kan gjerne kalles Ringeriksbanen Nord. Her foreligger det allerede en god del materiale å bygge videre på, så om det fins en vilje burde man raskt kunne komme i gang med grunnundersøkelser. På kjøpet kan vi få et løft for godstrafikken og Gjøvikbanen. Med dagens planer og utbygginger vil Gjøvikbanen få 20 min. lenger reisetid enn Rv4. Vi sparer en separat utbygging av Gjøvikbanen og gjør det vesentlig mer interessant å kople Gjøvikbanen til Dovrebanen. Randsfjordbanen Drammen-Vikersund-Hønefoss bør da også bygges ut og oppgraderes med mål om å forlenge en av dagens timespendler, f.eks. L14 Kongsvinger-Asker, til Vikersund og Hønefoss. Det vil være konkurransedyktig med bil. En slik løsning vil gi Norge et vesentlig mer robust jernbanenettverk.

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder