

Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité

Kopi: Regjeringen, politiske partier, jernbanebransjen

VEST FOR OSLO S

31.05.2024

Lavere fart og kapasitet

Hastigheten og kapasiteten vest for Oslo S er lavere enn mot sørøst (Follobanen og Østfoldbanen) og nordøst (Gardermobanen og Hovedbanen).

Drammen-Oslo er en strekning på 41 km og tar 33 min. for både region- og fjerntog.

Mot sørøst går 42 km unna på hhv. 27 min. for Mossetoget og 22 min. for Haldentoget. På en time er du i Fredrikstad, 97 km fra Oslo S.

Mot nordøst kommer du i 2027 på én time til Hamar, 120 km fra Oslo S.

På én time befinner Stavangertoget og Bergenstoget seg hhv. på Krekling og Åmot som er 74 og 73 km fra Oslo S.

R12 Oslo S-Eidsvoll, 64 km, kjører på 35 minutter. Toget har 3 stopp underveis.

Mot vest har Bergenstoget kjørt 64 km når det er halvveis mellom Hokksund og Skotselv stasjoner. Kjøretid 53 minutter, og 3 stopp underveis.

Toget til Stavanger har kjørt 64 km når det passerer Vestfossen stasjon. Kjøretid 53 minutter, og 3 stopp underveis.

Rikstunnelen

Strekningen Lysaker-Oslo S er erklært som overbelastet hele døgnet. Det begrenser mulig tilbudsutvikling også langt unna Oslo. Derfor bør Rikstunnelen være 1. prioritet vest for Oslo S. Planlegging av ny tunnel har vært starta og stoppa tidligere. Vi oppfordrer sterkt til tverrpolitisk oppslutning om dette prosjektet nå.

FRE16 og alternativer (Drammen, Nittedal, Hadeland)

Mange vil ha FRE16 Sandvika-Hønefoss. For Jernbane mener Stortinget heller bør bygge ut de jernbanekorridorene som allerede finnes med nye dobbeltspor via Nittedal/Hadeland og Buskerudbyen til Hønefoss. Dette vil ha betydelig sterkere nettverkseffekter enn FRE16 som er en diagonal som skjærer gjennom en ring, og dermed høyere vedlikeholdskostnader i fremtiden.

Med FRE16 frykter vi at Nedre Buskerud blir henvist til overgang i Sandvika og at Drammen-Hokksund-Vikersund-Hønefoss blir holdt på et sparebluss. Kommunene Asker, Lier, Drammen, Øvre

Eiker og Modum har til sammen 267.216 innbyggere, noe som utgjør 56,4 % av befolkningen langs Bergensbanen mellom Oslo og Bergen. Dette utgjør også Buskerudbyen, minus Asker, hvor det er behov for et togtilbud bare et nytt dobbeltspor Drammen-Hokksund kan gi.

Nytt dobbeltspor via Hadeland kan også inngå i en ny Sør-Nord-Korridor på jernbanen -Moelv-Gjøvik-Hadeland-Oslo-Ski-Halden- hvor tog kan pendle gjennom Oslo uten å måtte vende kjøreretning. Med ny bane Grua-Jevnaker i tunnel og oppgradering Jevnaker-Hønefoss kan fjerntog kjøres på tilsvarende tider som FRE16, og det vil være grunnlag for å kjøre regiontog via Drammen til Hønefoss og kanskje lenger opp i Hallingdal for overgang til fjerntog.

Bane Nor kunngjorde sommeren 2023 at strekningen Drammen-Kongsberg snart er overbelastet. Tilbudet kan ikke forbedres. Dette er fellesstrekning for fjern- og godstog på Sørlandsbanen og Bergensbanen og regiontog til Kongsberg/Buskerudbyen. Betydelig tid går med til venting på møtende tog. Det foreligger godkjent reguleringsplan for dobbeltspor Gulsbogen-Mjøndalen. Imidlertid har ikke Bane Nor og direktoratet foreslått å prioritere prosjektet i ny NTP.

Med dobbeltspor Drammen-Hokksund kan vi få 2 lokaltog i timen til Hokksund, muligens også til Kongsberg noe som sannsynligvis vil kreve ekstra tiltak. Vi kan også få lokaltog til Vikersund eller videre i retning Hønefoss ved å forlenge en av toglinjene som i dag vender i Asker/Drammen.

Innspart ventetid Drammen-Hokksund vil ligge mellom 1 - 28 minutter avhengig av avgang. For Hokksund-Kongsberg kan nytt dobbeltspor spare 8 - 42 min. ventetid.

Dobbeltspor vil også være nyttig for godstrafikken mot Sørlandet, Rogaland, Bergen samt Møre/Trøndelag dersom Gjøvik-Moelv bygges. FRE16 er tiltenkt gods bare i avvik.

Både Krokskogtunnelen og en alternativ tunnel lenger øst vil være krevende, vi er tross alt i det geologiske Oslofeltet. For Jernbane synes vi heller bør bruke ressursene på en felles tunnel for Bergensbanen (nordvest) og Gjøvikbanen (rett nord) i stedet for at de skal ha hver sin nye bane.

Fortsatt er vi heller ikke helt ferdig med Follobanen. FRE16 vil også være et megaprojekt og dyrt å bygge. Geologien er nevnt. Hvorfor ikke løfte 2 baner i 1 felles tunnel? Krokskogtunnelen er plassert i kategori 3, 4 er atomanlegg. Røysehalvøya og Storelva byr på tjukke lag av løsmasser av ulike slag, også kvikkleire, og mye vann i grunnen og i bevegelse. Vi tror knapt man kan finne noe mer utfordrende terreng og geologi å bygge i? Vi tror Stortinget alternativt kan få til mye jernbane ellers for den samme summen, herunder også videreutvikling av Bergensbanen.

Bergensbanen og en fremtidig Haukelibane

Vi regner med at Stortinget bevilger til anleggsstart på Arna-Stanghelle fra neste år. For Jernbane oppfordrer sterkt til å kreve at regjeringa også legger prosjektet til rette for en planfri avgreining for en framtidig Vestlandsbane i området ved Trengereid. Dette for å spare framtidige kostnader, inngrep og ulemper, jfr. NTP 18-23 punkt 3.4.3 "ambisjoner for jernbanen".

Videre bør alle stasjoner på Bergensbanen bygges ut med 2 spor til plattform, planfri adkomst mellom plattformene og signaler for samtidig innkjør av tog. Sporveksler for lav fart (40 km/t) bør byttes ut med nye som tillater det som ellers er strekningshastigheten. Det vil gi en betydelig mer effektiv trafikkavvikling. Det er også behov for økt kryssingskapasitet slik at det kan kjøres flere tog med gods og passasjerer.

På denne måten kan Stortinget utvikle Bergensbanen som en region- og turistbane.

FRE16 vil peke på Hallingdal og Høgfjellet som framtidig høgfartskorridor. Det er imidlertid ikke sikkert at det som framstod som den beste traséen på 1890-tallet også er den beste høg fartstraséen i det 21. århundret. Hallingdal er trang. Det vil bli mye tunnel. Nye stasjoner kan havne på ugunstige steder i forhold til dagens tettsteder. Høgfjell og høg fart er utfordrende. Det er også den store høgdeforskjellen mellom Høgfjellet og Voss på få kilometer.

Vi oppfordrer til ikke å klusse med Bergensbanen. Den er et arvesølv og den er kåra til en av verdens vakreste turistbaner. Vi oppfordrer Stortinget til heller å bygge nytt med blanke ark via Haukeli. Haukeli vil samle flere samband i ett med kjøretider godt under 3 timer. Vi mener Bergensbanen vil leve bedre sammen med Haukelibanen enn med dagens omfattende flytrafikk.

E16

Veien bør oppgraderes i og nær eksisterende trasé også som en bussvennlig vei. Tiltak kan være mindre omlegginger i tunnel, forsiktig breddeutvidelse, kollektivfelt, midtdeler, kryssutbedringer og sanering av avkjørslser. Dette til glede for alle dem som skal betale bompenger, for dem som kan glede seg over en raskere buss og unik natur og landbruk i behold i Hole og Ringerike.

Dersom Stortingsflertallet likevel vil bygge E16 i fellesprosjektets trasé, mener For Jernbane at da skal også jernbanen bygges som i FRE16. FRE16 bør da få en helt egen finansiering utenom statsbudsjettet. FRE16 bør under ingen omstendigheter gå ut over øvrige prosjekter og lenge forsømt fornyelse og vedlikehold. Vi mener også det fortsatt vil være en klok investering å bygge dobbeltspor Drammen-Hokksund (løfter og utvider lokaltrafikken i Buskerudbyen samt gods Drammen-Hønefoss samt Sørlandsbanen), Moelv-Gjøvik og nytt dobbeltspor Grua-Oslo (ny Sør-Nord-akse, nye direkteforbindelser mellom nord og sørøst, spart tid og kapasitet på mindre vending på Oslo S).

Vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder