

FOR JERNBANE

Postboks 3455, NO-0406 Oslo
Org. nr. 989 085 107
www.jernbane.no

Framskynding av høyfartsbaner i Norge

Innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029

Vi viser til grunnlaget for den seneste høyfartsutredningen fra perioden 2009-2012 og argumentene for et moderne banenett mellom landsdelene. Formålet den gang var byggestart.

Slik gikk det ikke. Høyfartsbaner er på ubestemt tid lagt på is. Intercity blir heller ikke bygd i korridorer og av en standard som senere kan inngå i et nasjonalt høyfartsnett, slik transport- og kommunikasjonskomitéen har forutsatt ved flere høve.

Dersom høyfartsbaner skal vente til etter den planlagte fullføring av intercity-utbyggingen i 2030, vil første norske høyfartsbane kanskje først stå ferdig etter 2050. Da vil andre EØS-land ha kommet svært langt med et nettverk av moderne baner mellom de største byene. Samtidig vil norske utslipp fra fly og delvis langdistanse biltrafikk (avhengig av el-teknologien) ventelig ha økt kraftig.

Siden 2009 har også tilstrømmingen til Oslo-regionen tiltatt. Moderne bane mellom landsdelene (eventuelt i samspill med fergefri E39 og halvert reisetid langs kysten) har vært lite diskutert som virkemiddel mot sentralisering rundt storbyene.

For Jernbane ønsker derfor en kraftig framskynding av høyfartsbaner i Norge og vil rette søkelyset mot to mulige prosjekter i en startfase:

- Lillehammer – Trondheim parallelt med IC-utbyggingen via Hamar
- Stavanger – Odda – Bergen som del av Vestlandsbane Oslo – Stavanger, Bergen og Haugesund via Haukeli

Det første forslaget vil gi stor uttelling sammen med intercity. Det andre vil knytte to av de største byene sammen og er interessant i sammenheng med E39 og E134. Det foreligger relativt detaljerte planer for begge prosjekter. Nærmere begrunnelse og beskrivelse følger.

Lillehammer - Trondheim

Høyfartsbane Oslo – Trondheim fase 1

Utbygging Lillehammer – Trondheim parallelt med intercity via Hamar vil som fase 1 få reisetiden Oslo – Trondheim ned under tre timer og gi stor uttelling.

JBVs konseptanalyse for intercity 2012 viser at intercity som del av en høyfarts-korridor vil gi flere ganger så stor trafikk og langt bedre samfunnsøkonomi enn intercity isolert. Effekten vil bli størst for korridoren Oslo – Lillehammer – Trondheim.

I fase 2 bør reisetiden ned i snaut 2,5 t.

FJ ønsker en korridor på vestsiden av Mjøsa via Gjøvik og Moelv, nært samband til Vestlandet, Telemark og Sørlandet. Korridoren¹ bør gå i tunnel Oslo sentrum – Majorstua – Nittedal med en gren Nittedal – Gardermoen. Da kan Follobanen pendles mot korridorene på hver side av Mjøsa. Dette vil gi et radikalt nytt pendlingstilbud for store deler av Østlandet.

Tunnelen Oslo – Majorstua – Nittedal med gren til Gardermoen må utredes detaljert, helst sammen med Oslo-navet. For det øvrige nettverket Oslo – Trondheim og Ålesund via Gjøvik har Norsk Bane detaljerte planer (2009-2012), et grunnlag å bygge videre på.

Stavanger – Odda – Bergen

Stavanger – Odda – Bergen inngår i forslaget til Vestlandsbane Oslo – Stavanger, Haugesund og Bergen, men åpner også interessante perspektiver i regional samferdsel.

Banen kan gi en gunstig arbeidsdeling mellom E39 langs kysten og et hurtig togsamband lenger inn i landet (reisetid Stavanger – Bergen ca 1.25 – 1.30 t).

Vi registrerer at kostnadene for fergefri E39 er blitt nesten tre ganger så høye som i utgangspunktet. Bane vil avlaste E39-korridoren. Denne kunne utformes mindre ambisiøst, alternativt føres via Fusa og utenom Bergen på baksiden. Dermed unngås den krevende kryssingen av Bjørnefjorden.

Så vidt vi kjenner, er lokalisering av vegkorridoren, vegkapasitet og reisetid i liten grad sett i sammenheng med en mulig parallell bane.

Det er ønsket i regionen om et banesamband, og Bergen Næringsråd har engasjert seg for en kystbane via Stord. Men en slik trasé krever en teknologi som knapt fins. Trase via Odda og Jondal kan derimot baseres på kjent teknologi. To store fjordkryssinger vil inngå. Veiledende data:

Jernbanetunnel under Boknafjorden blir delvis en kopi av Rogfast, på samme fjordterskel 375 m under havet, med gradient 20 promille og lengde 43 km. Den vil kunne trafikkeres av godstog, med mulige omlastingsterminaler på Forus og Kårstø. Hardangerfjorden krysses ved Jondal med kombinert bru for bane og veg (ny E134?). Hovedspenn 1550 m og seilingshøyde 80 m.

Kilde: Norsk Bane AS

Utover bane Stavanger – Bergen mener vi at Statens vegvesen, Jernbaneverket og alternative fagmiljøer bør innlede et plansamarbeid om hele Haukeli-korridoren med E134 og bane. Her bør en også vurdere felles veg- og banekryssing av Oslofjorden (K2 Hurum-konseptet) som en alternativ banekorridor ut av Oslo.

¹ En mulig korridor er via Ringerike: Skøyen – Lommedalen – Sundvollen – Hønefoss – Jevnaker – Gran. Men denne blir lenger, og en oppnår ikke den viktige koplingen Follobanen – Gardermoen og Hamar.

Nasjonal korridor Trondheim – Nord-Norge

Nord-Norgebanen

Det er ønskelig at planen fra 1992 oppgraderes og utvides. Den må omfatte en sammenhengende høyfartsbane Trondheim – Steinkjer – Narvik – Tromsø for fjerntrafikk, regiontog og gods (flerbrukskonsept).