
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 1. juli 2016 23:04
Til: postmottak SD
Emne: Nytt hørings svar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 01.07.2016 23:03
Svar type: Med merknader
Kontakt avsender: Frode Tennebø
Kontaktperson: Frode Tennebø
Kontakt-e-post: frode@tennebo.com
Tittel: Luftfart og Jernbane
Uttalelse:
Luftfart

I stedet for å bygge en tredje rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen, bør eksisterende kapasitet på Torp og Rygge tas med og legges under Oslo lufthavn. Rygge tar allerede i dag unna en ikke ubetydelig kapasitet som ved en evt. nedleggelse av Rygge potensielt vil akselerere behovet for en tredje rullebane. Dette er transportøkonomisk og miljømessig ugunstig ettersom det vil føre til mer biltrafikk gjennom Oslo og ring 3, med tilhørende kødannelse, tidsforbruk for kollektiv- og nyttetransport og utslipp av forurensning.

Nedleggelse av Rygge bør derfor unngås, f.eks. ved at Avinor tar over og samordner tilbudet med OSL.

Dette må også sees i sammenheng med utbygging av Østfoldbanen. Skytteltog mellom Gardermoen og Rygge kan da potensielt ta under en time.

Rullebane 3 bør uansett ikke bygges uten at E6 fra sør legges utenom ring 3.

Jernbane

Den utbyggingen av jernbane som nå er forestående må sees på i et langtidsperspektiv, 50-100 år er ikke usannsynlig. Lønnsomhetsvurderingen må også være over samme tidsrom.

De negative konsekvensene av et nytt dobbeltspor gjennom sentrum av Fredrikstad og Sarpsborg vil bli langt større enn tidligere forespeilet. Jeg ber derfor om at rett linje og felles stasjon på Rolvsøy vurderes på nytt. Det vises til alternativ 2B i Jernbaneverkets

mulighetsstudie av 2011. Ifølge denne skulle det også opprettholdes lokaltrafikk på eksisterende trase og intercityavganger fra Fredrikstad sentrum mot Oslo.

Videre må Østfoldbanen planlegges helt til riksgrensen mot Sverige gjennom Halden.

Alternativ 2B kan her gå nord om Høyåsmarka, alternativt gjennom Høyåsen, så over Tista/Femsjøen ved Veden/Bjørnstad. Her kan linja gå videre på eksisterende trase. Ny stasjon plasseres i dette området. Dette vil også løse problemet med stor høydeforskjell inn og ut av Halden.

Både for Fredrikstad, Sarpsborg og Halden kan eksisterende linje brukes til helautomatisk tilbringertjeneste til og fra sentrumene, som korresponderer med avgang og ankomst.

I det hele tatt bør også andre nyere teknologier utredes i stedet for eksisterende, tradisjonell jernbane. Autonome kjøretøy vil innen 5-10 år bli normen for veitransport. Dette vil påvirke hvordan transport, både av gods og mennesker, vil skje. En mulighet vil være at transport vil bli mer tilgjengelig og derfor øke i omfang. En annen mulighet er at effektiviteten går såpass mye opp at videre utbygging ikke er nødvendig. Man kan tenke seg samvirke av jernbane som massetransport over lengre avstander, og autonome biler for kortere strekninger. En sømløs integrasjon av disse vil være overlegent, og en slik teknologi vil også være eksporterbar.

Mulig teknologier å vurdere som erstatning for jernbane er Hyperloop One og Hyperloop Alpha. Andre muligheter er monorail f.eks. over eksisterende motorveitraseer.

-Frode

Vedlegg:

-