
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 30. juni 2016 23:33
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: 30.06.2016 23:32
Svar type: Med merknader
Kontakt avsender: Kjetil Kjernsmo
Kontaktperson: Kjetil Kjernsmo
Kontakt-e-post: kjetil@kjernsmo.net
Tittel: Privat høringsuttalelse Nasjonal Transportplan 2018-2029

Uttalelse:

Undertegnede ønsker å peke på at Spikkestadbanen har fått en stemoderlig behandling, og følgene for miljøet er negative.

Norske tog bruker i gjennomsnitt 0,6 MJ/pkm. Det er ikke mye, men det er likevel en del energi. Det er forøvrig sammenliknbart med store elbiler, som Tesla Model S. Energimengden som kreves er etter min oppfatning et sterkt miljøargument for å ha et miljøpolitisk mål om å gjøre dagpendlingsreiser så korte som mulig.

Per idag legger man opp til gjennom Intercity-satsningen, at dagpendling skal gjøres over avstander på opp mot 100 km, som er avstanden Oslo-Fredriksstad. Dette blir åpenbart utifra at man idag har et mål om at Fredriksstad i 2024 skal ha samme reisetid til Oslo S som Spikkestad, som er bare en tredjedel av avstanden. Dette gir ikke miljøpolitisk mening, selv om jeg forstår at samferdselspolitisk er InterCity meget viktig. Miljøpolitisk bør det prioriteres meget sterkt å bygge «innenfra og utover», dvs. i Oslo-navet bør de innerste delene bygges ut først, det inkluderer om nødvendig ny Oslo-tunnel, og så utover, og da bør Spikkestadbanen ligge som et prioritert område, før indre InterCity.

Spikkestadbanen har adekvat kurvatur og dermed ligger begrensningen i reisetid til Oslo først og fremst i at tog ikke kan kjøres fra den nye Askerbanen inn på Spikkestadbanen uten å bruke motspor på Asker stasjon. I 2012 ble derfor togene på Spikkestadbanen lokaltog som stopper ved alle stasjoner helt fra Spikkestad til Lillestrøm. For personer og næringsliv langs Spikkestadbanen er dette en uholdbar situasjon.

En rapport for Grenbaneprojektet skrevet av Civitas viser at et plankryss kan løse dette problemet med en beregnet kostnad på 155 MNOK. Det påpekes dog at dette ikke er en ideell løsning. Det er derfor naturlig å se dette i sammenheng med andre tiltak som er relevant for hele regionen.

Spikkestadbanen nevnes i plandokumentet i forbindelse med hensettingsanlegg. Det er naturlig, og meget interessant, å se på Spikkestadbanen i en slik forbindelse. Hensettingsanlegg har vært utredet av Jernbaneverket, og en av mulighetene som er påpekt er en fjellhall ved Asker stasjon. Det er i den forbindelse videre viktig å notere at alternativene for E18 Vestkorridoren ved Drengsrud vil kreve tunnel i samme ås som fjellhallen og krysningsspor.

Nasjonal Transportplan bør derfor inkludere en målsetting om at E18 Vestkorridoren, hensettingsanlegg for tog og planfritt kryss for Spikkestadbanen skal bygges ut sammen.

Utredningen om hensettingsanlegg anbefalte å se krysning for Spikkestadbanen i sammenheng med hensettingsanlegg. Likevel ble det påpekt mange problemer i denne utredningen, og at fjellhall som skal tilfredsstillere hele behovet vil være meget dyrt.

Jeg ønsker derfor å detaljere en løsning på flere av disse problemene. Nøkkelen til løsningen ligger i at Røyken kommune har ledige arealer og at det er lokalpolitisk konsensus rundt at dette er viktige problemstillinger å løse.

Mange av problemene for lokalisering av hensettingsanlegg bunner i konflikter med enten naturverninteresser, jordverninteresser, tettstedsutviklingsinteresser eller andre interesser. Delvis på grunn av dette ser rapporten på muligheten for å lage to anlegg. Mitt forslag søker å minimere interessekonflikter ved å kombinere områdene som er foreslått i utredningen på en ny måte, minimere de utvilsomt store kostnadene ved å ha en plan for gjenbruk av masser, og samtidig sørge for lite tomtogkjøring, øke kapasiteten i systemet og sørge for bedre kapasitet på Spikkestadbanen. Jeg foreslår en framdriftsplan som følger:

1. Kapasitetssterk krysning for Spikkestadbanen etableres ved Asker stasjon slik at hensettingsanlegg langs Spikkestadbanen kan brukes av tog på Askerbanen.
2. 4 plasser ved Røyken stasjon (område 5 i Jernbaneverkets utredning) som tidligere er opparbeidet for tog kan tas i bruk med minimalt med investeringer.
3. 4 nye plasser ved Røyken stasjon kan etableres med relativt små inngrep. 8 plasser kan dermed betjene tog på Askerbanen, Drammensbanen og Spikkestadbanen.
4. 15-17 plasser etableres i fjellhall ved Asker stasjon (område 1 i Jernbaneverkets utredning).
5. Masser som blir tatt ut fra fjellarbeidene i Asker fraktes, om mulig med tog, til område 6 i Jernbaneverkets utredning "vest for Hyggenveien", der elva legges i rør. Dermed er behovet fram til 2023 dekket.
6. 9 nye plasser bygges ut "vest for Hyggenveien". Dermed er behovet fram til 2040 dekket.

Det er verdt å merke seg her at kun 17 plasser, maksimalt, trengs ved Asker stasjon helt fram til 2040. Dette innebærer betydelig lavere kostnader enn hvis man skulle dekke hele behovet på 40 plasser med fjellhall. Om man trenger 15 eller 17 plasser i denne fjellhallen avhenger av behovsutviklingen, om man kan vente med de to siste plassene til anlegget "vest for Hyggenveien" blir operativt, som muligens kun blir noen få år etter at fjellhallen blir operativ. Det er også viktig å merke seg at dette løser de fleste problemer som utredningen peker på med lokaliteten "vest for Hyggenveien", i og med at den unngår å måtte bruke begge sider av banen.

Dermed imøtekommer man jordverninteressene og løser de operative vanskelighetene som et anlegg på begge sider ville medført. Man får også en betydelig arealreserve. Man kan også vurdere å flytte de 8 plassene fra Røyken stasjon hvis tettstedsutviklingen tilsier det.

Ved å se E18 Vestkorridoren i sammenheng med Spikkestadbanen vil man også kunne få betydelig lavere trafikk, både i utbyggingsperioden og på permanent basis. Allerede før ruteomleggingen i 2012 bidro Røykenveien med 20000 ÅDT i Asker, noe som ganske sikkert økte betydelig som følge av at reisetiden gikk opp med 12-15 minutter.

Grenbaneutredningen estimerte et vekstpotensiale på 5900 boliger innenfor 1 km av stasjonene på Spikkestadbanen. Den nevner også at 80% av togreisene oppstår innenfor 5 km fra stasjonene. Innenfor dette området finner man både store arealreserver og ressurser for at folk kan bosette seg på en måte som gir god livskvalitet. Selv har jeg bosatt meg i nærheten av skogen, vi har beholdt mange av de opprinnelige trærne på tomte og det er rike muligheter for friluftsliv. Ved å utvikle f.eks. Røyken stasjon til et knutepunkt vil man kunne utvikle områder ved både i skogkanten og ved Drammensfjorden til boligområder med meget høy kvalitet, for titusenvise mennesker. Røyken kommune har i store muligheter for å bidra til å lette presset i boligmarkedet i Stor-Oslo, men en oppgradering av Spikkestadbanen er en forutsetning for at det skal skje.

Vedlegg:

-