



Norsk Jernbaneklubb

Jernbanepolitisk utvalg

Postboks 1492 Vika
0116 Oslo

Telefon 22 27 00 10

E-post
jernbanepolitikk@njk.no

Internett www.njk.no

Oslo, 22. juni 2016

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Uttalelse til Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Norsk Jernbaneklubb samler landets jernbaneinteresserte. Vi tillater oss å kommentere noen av avsnittene i NTP-grunnlaget med særlig vekt på korridorene, og benytter samme avsnittsnummerering.

7.3 Overføring av gods fra veg til sjø og bane

Jernbanetransport

Vi gir vår uforbeholdne støtte til strategien som her legges frem. Bedre fremkommelighet for godstransport på bane vil føre til at næringslivet i større grad vil benytte tog for dertil egnede transporter.

I årets Jernbaneforum ble det presisert at flaskehalser må fjernes ved å innføre rasjonelle kjøremønstre, nye banekoblinger og å opprette industri og havnespor.

Å tillate større vogntog anser vi for lite heldig. Det vil føre til lavere kostnader for vegtransport. Jernbanen har i dag vanskelig for å konkurrere på pris, og vil med dette få ytterligere problem. Et annet forhold som bør tillegges vesentlig vekt ved de lange og tunge kjøretøyene, er redusert trafiksikkerhet.

14.1 Langsiktig jernbanestrategi

Jernbanestrategien for persontransport dreier seg utelukkende om InterCity-strekningene samt lokaltrafikk i Bergens, Stavanger og Trondheimsområdet. Tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn er viet stor oppmerksomhet. Når det gjelder *Fjerntog og tog utenom storbyområdene*, vies disse liten oppmerksomhet. Det sies at strategien må utvikles i sammenheng med konkretisering av den fremtidige godsstrategien.

Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig. Selvsagt har reisetiden stor betydning for konkurransekraften. Det er derfor viktig å fremlegge konkrete tiltak for lengre dobbeltsporstrekninger og linjeomlegginger for avstandsreduksjon.

Med velvalgte tiltak er det mulig å redusere reisetiden Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim ned mot fire timer og Oslo-Stavanger ned mot fem.

Mange steder ligger forholdene til rette for anlegg av lengre dobbeltsporparseller f.eks. 50 km, til erstatning for kurverike strekninger.

I utlandet bygges en del strekninger som lave viadukter. Dette kan være et godt alternativ for flomutsatte områder. De kan fremstå som mindre naturinngrep, og samtidig eliminere planoverganger.

Mange steder er kjørehastigheten nedsatt på grunn av planoverganger. I tillegg til trafiksikkerhet, bør økt hastighet veie ved planlegging av planfri krysning. Disse momenter bør også telle sterkt når banestrekninger legges ut på anbud.

21.1 Korridor 1 Oslo-Kornsjø

Situasjonsbeskrivelsen viser at jernbanen har en svært lav markedsandel både for gods og persontrafikk. Utbygging av dobbeltspor til Halden vil i liten grad bedre situasjonen for godstrafikk.

Jernbanelinjen opp Tistedalen bør erstattes med en dobbeltsporet tunnel med moderat stigning. Toglengden kan da økes og økonomien i godstrafikken bedres vesentlig. Investeringen kan føres i tabell 20, *Prosjekter basert på samfunnsøkonomi*.

Intercity planen syd for Råde synes vi ikke er god. Dobbeltspor frem til Seut gjør at Fredrikstad får en utmerket forbindelse med Oslo.

Reisetiden mellom Sarpsborg/Halden og Oslo blir for lang med planlagt dobbeltspor fra Fredrikstad langs Glomma. Isteden bør planlagt dobbeltspor utgå, og nytt dobbeltspor legges fra Råde langs E6 frem til eksisterende linje vest for Sarpsborg stasjon. Dette må også sees i sammenheng med behovet for bedre forbindelse til utlandet.

For Østfoldbanens Østre linje er det regnet med planskilt avgrening syd for Ski. Dette er lagt inn i *Tabell 21, middels –høy ramme*. Vi mener Ski stasjon har mer enn tilstrekkelig kapasitet med foreliggende sporplan med krysning i plan i nordenden av stasjonen. Vi foreslår at dette tiltaket utgår.

21.3 Korridor 3 Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger

Det er pekt på at man må tilstrebe større driftssikkerhet. En strekning som absolutt bør inn i NTP, er den rasfarlige Drangsdalen vest for Moi. Her må det bygges en ny linje. Prosjektet må inn i *Tabell 27 Prosjektportefølje basert på samfunnssikkerhet*.

KVU for Grenlandsbanen blir ferdigstilt 2016. Med denne linjen får man et godt jernbanetilbud. Det er særdeles viktig at dette blir igangsatt og kommer inn i NTP.

For Vestfoldbanen er det flere uavklarte strekninger. Gjennom Tønsberg i retning Sandefjord foreligger et alternativ basert på undersjøisk tunnel over til Nøtterøy. Dette er et særdeles kostbart og usikkert prosjekt og bør utgå til fordel for et rimeligere alternativ.

21.5 Korridor 5: Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Bergensbanen har flere rasutsatte strekninger. En av disse er Vossebanen. Den er ført opp i *Tabell 34*. Her er det imidlertid i ettertid vedtatt utbygging sammen med ny E16 utover det som fremgår av tabellen. Det er meget bra.

Raundalen mellom Voss og Myrdal er sterkt utsatt for snøras og bør sikres ved ny trase i tunnel eventuelt i kombinasjon med betong-overbygg.

21.6 Korridor 6: Oslo-Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

På Dovrebanen er det nesten bare IC-utbyggingen som er tildelt midler. På bakgrunn av de senere års erfaringer med ras er det et meget sterkt behov for tiltak. Dette gjelder særlig linjen gjennom Soknedal.

Tabell 38 Prosjektportefølje jernbane- 2018-2029 basert på samfunnssikkerhet.....

Tilføyes: Bygging av rassikker trasé gjennom Soknedal.

Avslutning

Vi håper våre innspill vil være til nytte, slik at jernbanen fortsatt kan være viktig i fremtidens samferdsel.

Vennlig hilsen
For Norsk Jernbaneklubb

Odd Fjeldstad
tel. 975 10 354
e-post: oddfj@online.no

Cato Rehn