

HØYRINGSFRÅSEGN TOGETATANE SINE NTP-SVAR

Eg har desse kommentarane:

1. Først føreslår eg eit enkelt tiltak for å redusera trafikken i Oslotunnelen, men samtidig oppretthalda passasjerkapasiteten i Vestkorridoren ut frå Oslo: eg føreslår å greia ut mulighetane med ny passasjerterminal ved Norske Tog AS sitt anlegg på Filipstad, særleg for myldretidavgangar (innsatstog), jf dagens avgangar på RE 13 frå Skien til Oslo/Lillestrøm mandag – fredag kl 6:45, 7:45, 8:25 og 8:45 te Oslo S. Og frå Oslo S til Skien mandag – fredag kl 14:05, 15:05, 15:33, 16:05 og 16:33. Samt avgangen på R 12 mandag - fredag 7:30 frå Drammen te Oslo S kl 8:05.

Viss slike myldretidsavgangar startar og sluttar på Filipstad istadenfor Oslo S, får Oslotunellen 10 færre avgangar (5 i kvar retning) i den travlaste myldretida mandag-fredag. Og mtp krisesituasjonar kan ein stasjon på Filipstad riggast slik at den kan ha kapasitet til hyppige togavgangar. Særleg for å kunna unngå storstilt buss-for-tog under planlagd vedlikehald i Oslotunellen, kan ein slik stasjon på Filipstad ha mykje for seg.

No ligg Filipstad mindre sentralt enn Nationaltheatret stasjon, men pdas medfører Nat.th. stasjon langt under bakken ein ulempe samanlikna med ein Filipstad stasjon på bakkenivå. Og Filipstad ligg eit stykkje vekke frå Oslo S, men som enkelt strakstetak ligg trass alt Filipstad sentralt nok te å kunna fungera som ein sentral avlastningsstasjon i unntakssituasjonar.

2. Strammare tider inneber sjølsagt innskrenka muligheter te å løyva store summar øve kort tid. Difor støttar eg prioriteringa av mindre tetak som e vurdert å ha stor nytte/kost-verdi, for å auka driftsstabiliteten og tryggleiken (inkludert tetak mot dyrepåkjørslar). Og grunna godstransporten sin store konkurransefordel samanlikna med godstrafikk på bilvei (grunna mindre friksjon som medfører mindre enersjiforbruk og slitasje), bør tetak som aukar pålitelegdomen for godstransport prioriterast. Lika eins prioriteringa av ERTMS + ATO og tetak for enkle billettkjøp og betre kommunikasjon med dei reisande, særleg i situasjonar med driftsforstyrningar.

3. Men eg e meir skeptisk te enkelte delar av den prioriterte tilbodsforbetringa, m.a. satsinga på endå fleire avgangar i Oslo-navet med 'ny rikstunell'. For den store trafikken i Oslo-navet bidrar ekstra te slitasje på infrastrukturen, og driftsforstyrningar ein plass forplantar seg lett som ein kjedereaksjon te andre delar av Oslo-navet. Og med stor trafikk skaper detta store ulemper for mange. Isolert sett vil sjølsagt ein ny Oslotunell dempa presset på tog-infrastrukturen kring Oslo, men når planen samtidig e å auka tebudet betydeleg, kan den store risikoen for nye driftsforstyrningar som vil vera ein naturleg følge av svært stor trafikk, lett henta fordelane inn att.

No ser eg trongen for å fjerna den flaskehalsen som dagens trase Lysaker-Oslo S representerer, men eg trur følgjande alternativa løysing for auka kapasitet i vestkorridoren vil vera betre: ny tunell som ei påkopling te Oslotunellen ved Nationaltheatret (eller litt nærmare Oslo S.) og vestover, via Radiumhospitalet, Øvre Bærum/Bærum sykehus og

Lierbyen, fram te Pukerud 4,5-5,0 km vest for Drammen stasjon, med kopling te Drammensbana ved Tanumtunellen/Astaddammen og ved Brakerøya hovudsakleg ved å reetablere gamle togtraséen mellom Lierbyen og Brakerøya utvida te dobbelspora trase.

For slik får me ein heilt ny togkorridor som ved rutinemessig vedlikehald av Drammensbana og i ekstraordinære situasjonar, kan fungera som ei avlastning for store delar av trafikken mellom Drammen og Oslo S, og slik unngå omfattande buss-for-tog sjølv om store delar av dagens Drammensbana e ute av drift.

Vidare vil eg byddja ei ny kopling mellom Grefsen stasjon og Radiumhospitalet/Øvre Bærum, for å etablere ein godstrase i Vestkorridoren utanom dagens tunge passasjerkorridor Oslo S-Nationaltheatret-Skøyen-Lysaker-Sandvika-Asker-Drammen. Ny godstrase blir dermed slik: Alnabru-Alnabana-ny tunell Grefsen-Rikshospitalet/Forskningsparken-Radiumhospitalet- ... Pukerud.

Denne nye ekspresskorridoren, som kan starta alt frå Bø i Telemark og gå utanom både dagens Kongsberg og Hokksund stasjonar, skal byddjast primært for godstransport og fjerntog, for å korta inn reisetida mellom Bø/Drammen og Oslo S for langdistanse togtrafikk, som har vist seg meir bedriftsøkonomisk lønsam enn IC-trafikken kring Oslo.

Te samanlikning legg ny rikstunell for å utvida kapasiteten i dagens korridor om Skøyen, Lysaker, Sandvika, Asker og Drammen, opp te utviding av eksisterande stasjonar, m.a. utviding av Sandvika stasjon frå 4 te 6 spor.

Og slike stasjonutvidingar e underkommuniserte tilleggsprosjekt i Vestkorridoren, som grunna den store trafikken vil pressa seg fram i køen i konkurranse med prosjekt utanom da sentrale Austlandet.

Sett på spissen betyr dagens jernbanepolitikk at Jernbanedirektoratet med ein viss grunn kan skifta navn te Osلودirektoratet, og BaneNOR skifta navn te BaneOslo. Og taparen blir andre norske distrikt, inkludert byområda kring Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand m.fl.

T.d. kan ei satsing på lokaltog kring Bergen te både Sotra, Os/Haljem og Åsane*, gje ein utvida bu- og arbeidsmarknad kring Bergen i eit mykje meir edrueleg omfang enn IC-visjonane kring Oslo.

(*inkludert ringbaner mellom Bergen lufthavn, bruer te søre Sotra og trase på Sotra mot nordre Sotra/Øygarden, og attende om Straume og Loddefjord-Fyllingsdalen-Minde-Haukeland sjukehus – Arna, og/eller - Laksevåg- Dokken - Bergen stasjon – Arna, og ei ringbana Bergen stasjon – Sandviken – sentrale Åsane – Flaktveit – Ytre Arna – Arna stasjon – Haukeland sjukehus/Fløen – Bergen stasjon)

Eg vil imøtegå teorien om at store bu- og arbeidsmarknader aukar den samfunnsøkonomiske lønsemda. For utviding av bu- og arbeidsmarknadane betyr meir dagleg reising, samt også meir vekependling, som alternativ te å flytta. Og meir reising betyr auka enersjiforbruk, sjølv med tog. Vidare kan auka tidsbruk te å reisa gå utøve kontakten med dei ein bur i lag med, og utgjer slik ein risiko for oppsplitting av familiar. Og langpendling bidrar te einsidige

arbeidsplass-område og einssidige bu-område, og står slik i veien for eit kortreist og meir miljøvenleg samfunn med integrering av arbeidsplassarkkkkkkkkk, utdanning/barnehage og kulturliv også i mindre lokalsamfunn.

Detta prinsippet kan òg anvendast på da folkerika Austlandet; med meir vekt på regionsatsing i Mjøsregionen, Østfold/Follo, Drammen/Buskerudbyen og Larvik/Grenland/Notodden, enn långpendling te/frå Oslo. Og føljeleg arbeida for å forlenja Gjøvikbano te Moelv (særleg etter vedtaket om nytt hovud-lokalsjukehus ved Moelv) og slik kunna oppretta lokale ruter Lillehammer-Moelv-Gjøvik-Raufoss (-Skreia); m.a.o. attopning av ei tidlegare lokalbana) og (Skreia-)Raufoss-Gjøvik-Moelv-Brumunddal-Hamar-Elverum.

Og indre Follo/Østfold-ringar: Ski-Askim-Mysen-Rakkestad-Sarpsborg-Kalnes sjukehus-Sarpsborg-Fredrikstad-Moss-Ski, samt direktespor Karlshus-Kalnes.

4. Eg vil også imøtegå prioritering av auka kapasitet på dagens Østfoldbana motivert av å få endo meir dagpendling Østfold-Oslo istadenfor prioritering av å få øvegång frå motorvei og fly for både passasjerar og gods, med utgreiing av ny ekspressbana mot Europa om Svinesund utanom Fredrikstad som konkret prioritert tiltak.

For potensialet for øveført trafikk frå fly og bil te tog i korridoren Oslo-Malmø/København må vera stort, grunna folkerik transportkorridor og dagens relativt dårlege standard på togtraseæn (inkludert den bratte Tistedalsbakken sør for Halden) og den høge standarden på E6.

Men Jernbanedirektoratet og BaneNOR har ikkje eingong nevnt ei utgreiing av ei ekspressbana om Svinesund – sjølv ikkje i fjerntogstratesjen av 2019.

Og siste delstrekninga Sandbukta-Moss på Østfoldbana, for å auka frekvensen på tog mellom Oslo og Moss, har vist eg ekstra vanskeleg å byddja – grunna ekstra dårlege grunnforhold, samt svært vanskelege grunnforhold åg vidare mot Fredrikstad og Sarpsborg langs dagens trase. Men likavel skal utviding av IC-tebudet Oslo-Fredrikstad prioriterast.

Slik har norske jernbanestyresmakter alt sløst vekk ein god del pengar, og trass i ekstra dyr trase siste stykkjet te Moss, føreslår togetatane å fullføra som planlagd te Moss. Jf Norsk Bane sin sterke kritikk av planen for den enno ikkje fullførte strekninga Sandbukta-Moss (norskbane.no/aktuelt/milliardsluket-i-moss-bor-ogsa-granskes).

5. Også den planlagde 'Ringeriksbane' (RRB)-traseæn Hønefoss-Sundvollen-Sandvika bør ut av dagens prioriteringslista, for å istaden bruka tid, pengar og krefter på å planleddja ein alternativ trase Hønefoss-Nittedal-Oslo S.

For øydinga av naturverdiar langs traseæn må diskvalifisera dagens prosjekt, særleg grunna nærleiken te Synnern natur-reservat ved Tyrifjorden/Storelva.

Slik at eit nytt togtebud Hønefoss-Sandvika-Oslo S. vil pressa kapasiteten i vestkorridoren endo meir, og dermed gje ein farleg stor risiko for forseinkingar

Og den alternative korridoren om Nittedal vil truleg korta reisetida Bergen-Oslo lika mykje inn som den planlagde traseen om Sandvika, trass i lenger distanse. For kapasiteten på dagens spor Sandvika-Oslo S og særleg på strekninga Lysaker-Oslo S, e alt sprengd.

Mens ny trase om Jevnaker og ny tunell Jevnaker-Grua/Harestua og ny trase i Nittedal kommune, anten mot Grorud-dalen eller mot Kjelsås/Grefsen, før kopling i Grorud-dalen te Hovudbana eller te Gjøvikbana ved Kjelsås eller Grefsen, vil opna ei heilt ny snøgg togruta Hønefoss-Oslo, og på strekninga Harestua-Oslo kan den åg inngå i ei oppgradert Gjøvikbana – som vidareført te Moelv i Ringsaker, også kan bidra te ein snøggare togkorridor Oslo-Trondheim, både for passasjerar og gods, samt te utvida lokaltog-tebud i Mjøs-regionen (jf punkt 3 mot slutten).

Elles e eg sjølsagt samd i at veidelen i RRB--prosjektet bør fjernast, fordi veiprojektet vil konkurrera med togdelen. Dagens 2-felts E16 frå Skaret i retning Hønefoss bør maksimalt utvidast te 3 felt, og gå i same trase som i dag.

6. Vidare vil eg åg ta ut da vedtekna men ikkje påstarta K5-prosjektet på Vossebana/Bergensbana, og erstatta da med eit meir moderat prosjekt som sikrar ein meir reiselivsvenleg dagandel. For liksom 'Ringeriksbane'-prosjektet e åg detta rekna som ulønsamt, og den svært høge tunellandelen vil svekka Bergensbana/Flåmsbana som reiselivsbana.

Den høge risikoen for ras særleg vest for vass-skjiljet, og målet om mindre reisetid langs heile denne viktige banestrekninga, talar for å investera ein del i Bergensbana. Men konflikten reiseliv/ras-sikker trase inneber ei ekstra utfordring. Prosessen fram te vedtak av K5-konseptet (som prioriterer tog og E16 lika høgt) framføre t.d. K3-konseptet som prioriterer tog framføre E16, var mangelfull. For ein moderat (verken ein rådyr eller ein svært billeg) K3-variant var fråverande, og dermed vart prosessen i røynda styrt mot å vraka K3 te fordel for K5.

Desverre har ropet om 'dødsveien' – også frå media, hindra eit sindigt ordiskifte for å få ei tenleg oppgradering av Arna-Voss te ein øvekommeleg pris. Da rasar mange plassar på Vestlandet og i heile Noreg, og skal alle rasutsette vei- eller togstrekningar i landet få ei lika dyr løysing som noverande K5-plan inneber, får me ikkje råd te alle nødvendige ras-sikringar.

7. Eg vil påpeika mulighetane ved 'Jyllandskorridoren' med Kristiansand og Larvik som norske jernbaneteknytt havner, som vart nevnt i svaret frå J.dir og BaneNOR om da eurpeiska transportkorridor-nettverket TEN-T. Dette betyr at korridorane Larvik-Skien Hokksund-Hønefoss – Bergensbana/Gjøvikbana (for å unngå den te dels svært trafikerte korridoren Larvik-Drammen-Oslo) - og Kristiansand-Grenland/Stavanger, kan få større betydning enn i dag. Og at desse strekningane av den grunn må vurdeast å bli prioritert høgare.