



Postboks 3455 Bjølsen 0406 OSLO

Tlf. 22 18 30 12 Org.nr. 989085107

www.jernbane.no post@jernbane.no

Samferdselsdepartementet

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: BS	S.BEH.: LK
15 AUG. 2008	
S.NR.: 08/173-202	
ARKIV: 412.3	UTSKREVET

11. August 2008

Orientering om forslaget til "Nittedalsbanen" – en sak til NTP 2010-2019

- Alternativ til Ringeriksbanen
- Innkorting av Bergensbanen via Nittedal og Jevnaker.
- "Kjent konsept" – Samme korridor, men ny trasé; Bergensbanen for gods går fortsatt via Nittedal og Jevnaker, tidligere gikk også persontogene her.

Utkastet

- Idéen kommer opprinnelig fra Norsk Bane.
- For Jernbane har lagd et eget utkast basert på kart og terrengstudier.
- Vi har sett på stigning og fall i terrenget, bebyggelse, kurvatur og reisetider.
- Et grovutkast til hvordan det eventuelt kan gjøres.
- Ikke meternøyaktig
- Vi har ikke sett på geologiske forhold.
- Presentert for Jernbaneverket (Anita Skauge og Øyvind Rørslett) den 25.10.07
- Presentert for NSB, NSB Gjøvikbanen og CargoNet (bl.a. Ulf Bakke, Margareth Nordby, Johan Selmer) den 30.01.08
- Presentert i infomøte for berørte kommuner den 27.2.08 på Sørli skole i Nittedal. (Nittedal, Hadelandsregionen, Lunner, Gjøvik, Ringerike AP, Forum Nye Bergensbanen var representert)
- Lagt fram på KS 1 – kvalitetssikringsseminar i tidligfase for Ringeriksbanen på Klækken Hotell den 20. og 21.11.07

Traséen

Kort fortalt går "Nittedalsbanen" ut på å bygge dobbeltsporet bane mellom Alnabru på Hovedbanen – i tunnel under Lillomarka – opp i dagen fram mot Rotnes i Nittedal hvor det også anlegges en stasjon. Deretter i hovedsak i tunnel fram til Hakadal/Elnes hvor det blir felles stasjon og påkopling til gammel bane (Gjøvikbanens søndre del). Deretter i daglinje fram til Jenserud og siden i vekselvis tunnel/daglinje fram til Rundelen sør for Grua. På denne strekningen legges dagens bane ned. Fra Rundelen greiner "Nittedalsbanen" av fra Gjøvikbanen og fortsetter som enkeltsporet bane i en 12 km lang tunnel fram til Jevnaker stasjon. Baneutbedringer mellom Jevnaker og Hønefoss inngår ikke i utkastet, men vil kunne kutte reisetida ytterligere.

Fordeler med "Nittedalsbanen"

1. Forkorter reisetida Hønefoss – Oslo omtrent som Ringeriksbanens Åsaalternativ.
2. Kutter frakttida for gods mellom Alnabru – Hønefoss med ½ time.
3. Muliggjør en stor ringbane Oslo – Nittedal – Jevnaker - Ringerike – Modum – Eikerbygdene – Drammen – Asker – Bærum – Oslo, med timesfrekvens begge veier. Reisetidene på ringen med lokaltog blir grovt anslått 50 min Oslo S – Hønefoss, 50 min. Hønefoss – Hokksund og 50 min Hokksund – Oslo S. For mer detaljert ruteplan se vedlegg.

4. Gir Gjøvikbanen et løft med reisetidsforkortelser omtrent som i Jernbaneverkets stamnettutredning.
5. Frigjør Gjøvikbanens søndre del samt Alnabanen for økt lokaltrafikk.
6. Bedre intern trafikkavvikling på Alnabruterminalen
7. Nittedalsbanen peker fremover; Oslo-Lillehammer-Mørebyene/Trondheim også over Gjøvik. Stor restverdi selv om høyfartsbanen Oslo-Bergen ikke blir lagt til Hallingdal.

Sammenlikning; Ringeriksbanens Åsaalternativ (RBÅ) / Nittedalsbanen (NB)

- NB er tiltenkt dobbeltspor dimensjonert for 200 km/t mellom Rundelen/Grua og Alna/Oslo S. RBÅ er planlagt med enkeltspor og lavere dimensjonerende fart.
- Kjøretid Hønefoss – Oslo S uten stopp; RBÅ 32 min. / NB 35 min.
- Mulig å kjøre Bergenstoget Drammen – Oslo S – Hønefoss med samme reisetid Drammen – Hønefoss som i dag med NB. Dette er ikke mulig med RBÅ.
- Ringbane for lokaltrafikk mulig med NB / Ringbane ikke mulig med RBÅ.
- Strekningen -Asker-Drammen-Eiker-Modum- går tapt med RBÅ. Med NB får strekningen Ringbane og til dels Bergensbane.
- Oslo S – Jaren/Gjøvik 0:50 / 1:35 t med NB. Med RBÅ; som i dag 1:20 / 2:00 t
- Gods; RBÅ vanskelig pga Oslotunnelen og Brynsbakken / NB unngår denne problematikken. CargoNet negativ til RBÅ.
- NB; mulighet for bedre trafikkavvikling internt på Alnabruterminalen. RBÅ; ingen forbedring.
- Lengde / Tunnelandel; RBÅ (Sandvika – Hønefoss) ca 47 km / 81 % tunnel. NB (Alna – Jevnaker) ca 55 km / 66 % tunnel.
- NB; Gjøvikbanens søndre del + Alnabanen frigjøres for lokal persontrafikk – ev. integrert med trikk/T-bane. RBÅ; det blir som i dag.

Pris / Prioritet

- Man bør kunne komme langt med det som Ringeriksbanen er tenkt å koste pluss det JBV ser for seg må brukes på Gjøvikbanens søndre del fram mot 2040.
- Innen større jernbaneprosjekter må "Follobanen" og Arna-Bergen få høyere prioritet enn "Nittedalsbanen" Muligens bør også sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen gå foran. Ellers er det naturlig at "Nittedalsbanen" får samme prioritet som "Ringeriksbanen" ville blitt til del.
- På den annen side må jernbaneutbygging også veies mot større veiprosjekter. I Nittedal er det på gang utredning av Rv4 som ny motorvei kl A. Vi spør om motorvei er lurt nå når oljeprisene er på vei oppover, verden siden 1860 har sannsynligvis har utvunnet ca 1/2-parten av oljeressursene, Norges oljeutvinning synker med ca 9 % i året og energien fra verdens oljeforbruket tilsvarer ett nytt atomkraftverk ca. hver 10. dag?

Dersom dere ønsker det stiller vi gjerne til et møte om forslaget. Vårt mål på kort sikt er at alternativet med "Nittedalsbanen" blir omtalt i NTP og av Jernbaneverket får penger til å utrede dette, etter vårt syn svært nyttige prosjektet så fort som mulig.

Vedlegg: - Rutetabell for Ringbanen, Linjekart, topografiske kart

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder

Kjell Erik Onsrud