

Til politikere, media, jernbanebransjen og relevante organisasjoner

Perspektiver på ny bane og europaveg Hønefoss-Oslo

10.09.2021

Regjeringen har lekket at de vil bevilge 500 millioner til anleggsstart på Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE16), se avisa Hadeland.¹ Spørsmålet om innkorting av jernbanen Hønefoss-Oslo er en bit i en stor helhet. For Jernbane håper derfor et nytt Storting vil gjøre en revurdering av prosjektet. Det er flere gode grunner til det:

Framtidig høgfart

FRE16 vil legge tunge føringer på at en framtidig høgfartsbane øst-vest skal gå via Hallingdal og Høgfjellet. Vi mener det blir feil å gjøre dette uten at nasjonen og Stortinget har tatt den prinsipielle debatten om hvor en ny framtidig jernbane øst-vest bør gå. Høgfart betyr rimelig rette traséer og slake svinger. Hallingdal er trang. Det innebærer mye tunell. Reiseopplevelsen som er så viktig på Bergensbanen vil svekkes. Tettsteder kan miste sin stasjon og nye stasjoner kan bli anlagt på mindre gunstige steder. Høgfjellet må krysses med en minst 40 km lang tunnel med maksimal stigning, det er heller ikke gunstig. Vi viser til Høyhastighetsutredningen fra 2012, s. 15-43.²

4-timersmålet

Flere partier har tatt til orde for et 4-timers mål for Bergensbanen. I dag bruker persontogene 6:30 til 7 timer mellom Bergen og Oslo. Med dobbeltspor Bergen-Stanghelle og FRE16 vil kjøretida i følge Jernbanedirektoratet være oppunder seks timer, gitt fjerntog hver annen time og flere godstog, se Fjerntogstrategien s. 39.³ Som man kan lese av rapporten kan det kjøres ekspressavganger på under 5 timer, men da kuttes stopp på alle mellomliggende stasjoner.

E134, Haukeli/Vestlandsbanen og Bergensbanen

Under arbeidet med ny nasjonal transportplan, ga regjeringen Solberg Nye Veier AS i oppdrag å skissere E134 over Haukeli som en 4-felts veg for 110 km/t med kjøretid Oslo-Bergen på 4 timer⁴. I så fall er endepunktstrafikken både med Bergensbanen og Sørlandsbanen drenert bort.

¹ <https://www.hadeland.no/lover-500-millioner-til-e16-og-ringeriksbanen-i-nytt-statsbudsjett-skal-starte-arbeidet-neste-ar/s/5-21-923888?&session=a0ff94d4-817f-44e6-9295-b2a3481ce93d>

² https://www.banenor.no/contentassets/81d4aeb228a748ba90ad5cd13eeb7790/rapport_del_2.pdf

³

<https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/23680c9929e9468caab3474a368541cb/jernbanedirektoratets-fjerntogstrategi-sluttrapport.pdf>

⁴ <https://www.veier24.no/artikler/ny-e134-kan-gi-reisetid-pa-fire-timer-mellom-oslo-og-bergen/485303>

E134 bygges nå ut bit for bit, uten den prinsipielle debatten. Nå skal E134 Hordalandsdiagonalen utredes. Det presiseres i tildelingsbrevet fra Samferdselsminister Knut Arild Hareide til Statens Vegvesen⁵ at forholdet til høyhastighetsbane mellom Bergen/Haugesund og Drammen ikke skal vurderes i KVUen, noe Statens Vegvesen tydeligvis hadde lagt opp til i sitt forslag. Det er skuffende. For Jernbane tilrårer å se bane og veg i sammenheng i Haukelikorridoren. I motsetning til en trase over Finse som vil være en Oslo-Bergen-forbindelse vil en Haukeli/Vestlandsbane knyte sammen det sentrale Vestlandet og det sentrale Østlandet. En Haukelibane bør være velegnet etappevis utbygging, for eksempel: Stavanger-Haugesund, Drammen-Kongsberg-Notodden, Arna-Odda, Notodden-Grenland/Bø og Bø-Haugesund/Odda. E134 bør oppgraderes som en vintersikker og ikke overdimensjonert veg. Bergensbanen bør utvikles som en region- og turistbane og kortes inn i vest med fellesprosjektet K5 og i øst via Nittedal.

Gods

Ringeriksbanen planlegges ikke for ordinær godstrafikk. E16 med fire felt til Hønefoss vil derimot gjøre det mer gunstig å kjøre godset med lastebil. Etter regjeringens plan skal godstogene Bergen-Oslo fortsatt følge den overbelastede, svingete, bratte og enkeltsporede Gjøvikbanen til Roa. Å få mer gods over på bane gir klimagevinst, trafiksikkerhetsgevinst og mindre vegslitasje. Er det riktig å bruke over 35 mrd. kroner på et prosjekt som vil føre godset over på lastebil?

Klima og miljø

FRE16 har et dårlig klimaregnskap. Bane NOR og Vegvesenets rapporter viser at prosjektet i løpet av sin levetid vil være langt unna klimanøytralt⁶ (første rapport viste ca. 13 ganger mer utslipp enn innspart over 60 år. Ny rapport viser ca. 10 ganger høyere utslipp enn innspart. Utslipp fra arealbruksendringer, antatt 10 %, kommer i tillegg). Dette kommer av høye utslipp ved bygging, lite beregnet overført trafikk fra fly til tog og økt biltrafikk. Det dårlige klimaregnskapet er et punkt de fleste partiene har oversett.

Regjeringen vil bygge traséen gjennom Nordre Tyrifjorden våtmark. Den er biotop for mange rødlistede arter og vernet etter den internasjonale RAMSAR-konvensjonen.

Nittedal

For Jernbane foreslo i 2007 til arbeidet med konseptvalgutredningen (KVU) for Ringeriksbanen å korte inn Hønefoss-Oslo via Nittedal. Fordelene med dette alternativet er at vi i et prosjekt kan gi både Bergensbanen og Gjøvikbanen et løft. Alternativet er at ny Gjøvikbane bygges på et seinere tidspunkt, uten noen fellesgevinst med Bergensbanen og følgelig større totale kostander og miljøinngrep.

Nittedalsalternativet vil også gi økt kapasitet og kortere kjøretider for godstog. Nytt dobbeltspor inn mot Oslo vil også gjøre det mer aktuelt å kople Gjøvikbanen til Dovrebanen ved Moelv. Det gir nye

⁵ <https://www.regjeringen.no/contentassets/d28f732e8eac46f5b65ccc9bd0c45318/supplerende-tildelingsbrev-nr-15-til-statens-vegvesen-for-2021-fastsettelse-av-mandat-for-kvu-e134-arm-til-bergen-l2076039.pdf>

⁶ <https://www.banenor.no/globalassets/documents/prosjekter/ringeriksbanen-og-e16/banenor-fellesprosjektet-ringeriksbanen-og-e16-klimabudsjett-for-infrastruktur-oppdatert-etter-ks2.pdf>

forbindelser og gjør jernbanesystemet mer fleksibelt og robust. Går vi ett skritt videre kan vi ved å føre det nye dobbeltsporet inn til Oslo S fra vest i stedet for fra øst oppnå en ny sør-nord-akse på jernbanen. Tog kan da pendles direkte mellom Østfold og Bergensbanen, Gjøvikbanen og Dovrebanen. Vi får nye direkteforbindelser og mindre tid brukes på vending av tog i Oslo sentrum. Alt dette er muligheter som en Nittedalsløsning åpner for. FRE16 gir mulighet til å pendle tog mellom Østfold og Bergensbanen, men ikke Gjøvikbanen eller Dovrebanen. Nittedal vil medføre en ca. 23 km lenger bane Oslo-Hønefoss enn Sandvika. Det er omtrent som Follobanen som skal ta 12 min å kjøre. Vi antar at det ikke er av stor betydning for regiontogene. Det vil uansett være en betydelig innkorting for alle tog på Bergensbanen. Hønefoss og Jevnaker vil også her få lokaltog med minst halvtimesavgang, mot dagens fire regiontog.

KVU

Samferdselsdepartementet underkjente i 2012 konseptvalgutredning (KVU) for Ringeriksbanen fordi den ikke var god nok.⁷ Begrunnelsen var at de samfunnsøkonomiske analysene var for svake, og føringene på nettopp å velge en trase via Sandvika og Hole kommune hadde vært for sterke. Siden har regjeringen Solberg "rehabilitert" KVUen fra 2008 ved å si at den er god nok. Alternative traséer har derfor ikke fått en ny vurdering. Innvendinger fra NVE og Miljødirektoratet har også vært hysjet ned.

Matjord

Samferdselsminister Knut Arild Hareide påstod i en debatt på NRK P2 den 7.9 at det vil gå med mer matjord via Nittedal enn via Hole. Vi stiller oss undrende til utsagnet. Vi spør om det betyr at han vil legge ny trasé midt i dalføret der matjorda og Nitelva er? Det naturlige bør være å finne en trase i området langs vestre dalside der dagens bane, hovedtyngden av bebyggelsen og kommunesenteret er. Der er det lite matjord.

FRE16 vil legge direkte beslag på 550-600 mål av landets mest produktive matjord. Hole kommune, hvor mesteparten av FRE16-traséen er planlagt, har landets høyeste avkastning på korn per daa med 510 kg.⁸ Dette er et vakkert og historisk kulturlandskap. FRE16 skaper ytterligere utbyggingspress med planer om boliger og næring.

Ny planprosess

En planprosess i Nittedal behøver ikke starte helt på bar bakke. Det har vært flere idéverksteder for ny Gjøvikbane. I 2016 utarbeidet Vegvesenet og Jernbaneverket en konseptvalgutredning for Gjøvikbanen og Riksveg 4.⁹ I 2012 la Norsk Bane fram en trasérapport Oslo-Nittedal-Gjøvik-Moelv

⁷ [https://webdav.ringerike.kommune.no/webdav/Formannskapssaker%20-%20h%C3%B8st%202012-%20v%C3%A5r%202015/Ringerikstinget%2012%2011%2027/Samf%20dep%20Konseptvalgutredning%20\(KVU\)%20for%20Ringeriksbanen%20og%20E16.pdf](https://webdav.ringerike.kommune.no/webdav/Formannskapssaker%20-%20h%C3%B8st%202012-%20v%C3%A5r%202015/Ringerikstinget%2012%2011%2027/Samf%20dep%20Konseptvalgutredning%20(KVU)%20for%20Ringeriksbanen%20og%20E16.pdf)

⁸ <https://www.fylkesmannen.no/nb/oslo-og-viken/landbruk-og-mat/aktuelle-nyheter---landbruk-og-mat/2020/06/landets-kornkammer/>

⁹ <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/6737d8f0a9754c868456cadf9461b397/kvu-riksveg-4-og-gjovikbanen.pdf>

hvor de også anbefalte ny avgreining til Jevnaker og Hønefoss.¹⁰ For Jernbane har også jobbet med traseforslag her som vi har spilt inn siden 2007. Nittedal kommune holder også av en hensynssone for mulig ny stasjon ved kommunesenteret.

Randsfjordbanen

Uansett Sandvika eller Nittedal vil Drammensregionen miste dagens direkte regiontog. Med FRE16 kan de fort bli henvist til å ta overgang i Sandvika. Med Nittedal vil myndighetene måtte ruste opp Randsfjordbanen Drammen-Hokksund-Vikersund-Hønefoss, noe som kan gi bygdene og tettstedene langs banen timestog.

E16

Motorveg fremmer personbilen framfor bussen og toget. Buss på motorveg blir aldri raskere enn egen bil. Motorveg fremmer også lastebilen på bekostning av godstoget. E16 bør heller gis en rimeligere oppgradering i hovedsak i eksisterende trasé. Det var også et av alternativene for E16 tidlig i prosessen, og vil uansett gi et løft i forhold til dagens situasjon. Det vil skåne de unike landskapsverdiene i Hole/Ringerike, og bilistene for en langvarig og stor bompengeregning. E16 må også gjøres mer bussvennlig enn det som ligger i dagens planer. Med tog minst hvert 30 min via Jevnaker og Nittedal og buss like ofte via Sandvika vil Hønefoss få et kollektivtilbud få andre kan vise til.

Med vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, lede av For Jernbane

¹⁰

https://www.norskbane.no/download?objectPath=/upload_images/94AF0A07DB1E48599BA411E5D4B2C12F.pdf