

Til politikarar, media, jarnbanebransjen og
relevante organisasjonar

2021-02-11

Koordinert planlegging av Vestlandsbana og E134

For Jernbane merker seg at eit fleirtal på Stortinget vil be regjeringa om ei snarleg konsekvensutgreiing (KVU) for ein arm av E134 Jøsendal–Odda–Bergen, og Knut Arild Hareides kommentar om at det vil krevja tid.¹

For Jernbane har òg merkt seg eit press over tid om E134 utbygd som firefelts motorveg over Haukeli, m.a. Nye Veier AS sitt bidrag til ny NTP som syner ambisjonar om drygt fire timars reisetid med bil mellom Aust- og Vestlandet.

For Jernbane viser òg til Jernbanedirektoratet sin statistikk², sjå s. 35 i 2019-utgåva. Den syner at norsk jernbane i dag er lenger enn veg og at toget bruker meir tid enn bil på mange viktige samband.

For Jernbane ynskjer Vestlandsbana via Haukeli som framtidas hovudsamband mellom Aust- og Vestlandet og E134 som ein ikkje overdimensjonert trafikk- og vintersikker to-/trefelts hovudveg.

Vestlandsbana via Haukeli har mange fordelar:

1. Vestlandsbana er fullt utbygd eit Y-forma nett der tre samband (Oslo–Stavanger, –Haugesund og –Bergen) deler fellesstrekninga under fjellet, mens det fjerde (Stavanger–Odda–Bergen) utnyttar ledig kapasitet i armene. Flysambanda samla hadde i 2019 drygt 4,7 mill. passasjerar. Med reisetider under 2,5 timar mellom Oslo og Stavanger, Haugesund og Bergen vil toget, ifølgje internasjonal erfaring, ta minst 80 prosent av flymarknaden.
2. Fullt utbygd vil bana inngå i eit nettverk med stort regionalt trafikkgrunnlag, med forgreiningar mot Vestfold, Grenland og Kristiansand. Sørlandet får togsamband til Bergen, både via Grenland og bana Stavanger–Odda–Bergen. Om vi føreset ei høgfartsbane Oslo–Trondheim på vestsida av Mjøsa, kan òg Innlandet og Trøndelag knytast til Haukelinettet.
3. Med eit variert stoggemønster, for rundt 20 stasjonar aust for endepunkta på Vestlandet, nord for Porsgrunn/Skien og vest for Drammen, vert toget òg eit sterkt alternativ til mellom- og langdistanse biltrafikk.
4. Høgaste punkt på bana er av Norsk Bane (DBI³) planlagt 649 moh; høgaste punkt på Bergensbano er 1237 moh. Tilhøva for godstrafikken vert m.a.o. vesentleg betre via Haukeli.

¹ https://www.veier24.no/artikler/flertall-for-at-arbeidet-med-kvu-for-e134-arm-til-bergen-igangsettes-i-ar/504334?utm_source=newsletter-v24main&utm_medium=email&utm_campaign=newsletter-2020-12-16

² <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/jernbanesektoren/sekstortstatistikk/>

³ Deutsche Bahn International

Partiell utbygging?

Ein vil få nytte av delprosjekt i nettet, som hovudsambandet Oslo–Bergen, bane Stavanger–Odda–Bergen og på Austlandet Drammen–Kongsberg–Notodden–Grenland. Men full nytte krev full utbygging.

Stavanger–Odda–Bergen

Dette sambandet er mest komplisert pga. fjordkryssing mellom Stavanger og Odda. I 2008 tilrådde DBI Norsk Bane, blant fleire alternativ, ein tunnel på 43 km under Boknafjorden på same fjordterskel som E39 Rogfast. Eit moment var å unngå Stavanger som sekkestasjon på bana Sørlandet–Stavanger–Bergen. Det synest òg mogleg med ein kortare og mindre djup tunnel delvis parallell med Rv13 Ryfast, eit alternativ som ikkje er undersøkt nærare. No vert E39 Rogfast truleg realisert gjennom auke i kostnadsramma på 4 mrd. kr frå departementet. Då vert buss frå Stavanger til Haugesund via Rogfast ein del av det offentlege transporttilbodet, noko som kan påverka vurderinga av banetrasé Stavanger–Odda. I fylgje Norsk Bane vil eit tog brukt ca. 25 min. Stavanger-Haugesund.

Planar om Vestlandsbana via Haukeli ligg føre i ulike utgreingar og på ulikt detaljnivå langt tilbake (studien frå VWI⁴ 2006-11-22, detaljert utgreiing frå Norsk Bane / DBI seinast 2008 og JBV's høgfartsutgreiing 2010–2012). Dei burde vera vel kjende både for det politiske miljø, Statens vegvesen og Nye Veier. Likevel er bane og hovudvegen E134 til no ikkje sett i samanheng (om så, måtte det vera som to motpolar og konkurrentar).

Vert ein firefelts motorveg realisert, vil denne i beste fall svekkja trafikkgrunnlaget for ei seinare bane, som vil få konkurranse frå vegtrafikken. Verre: Utan Vestlandsbane, heller ikkje på svært lang sikt, vil den raske og kapasitetssterke motorvegen heilt overta hovudrolla for fleire transportkorridorar. Det kan innebera slutten for gods på tog, og endepunkts-trafikken, både på Sørlandsbana og dagens Bergensbane (med mindre det kjem ei høgfartsbane via Hallingdal og Voss, eit teknisk krevjande alternativ med langt mindre trafikkgrunnlag enn ei fullt utbygd Vestlandsbane).

For Jernbane meiner at vidare utgreiing om E134 òg må omfatta Vestlandsbana og føreslår:

1. eit samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR og ekspertise på høg fart som Norsk Bane og KTH (Kunglega tekniska högskolan) om trafikkfordeling veg/bane og om anlegg som kan koordinerast, sjå punkt 2
2. ei særskild konseptvalutgreiing (KVU) for bane Stavanger–Odda–Bergen, med vekt på saumlaus bane Sørlandet–Stavanger–Bergen, kompleksitet og kostnader og kva for konsekvensar E39 Rogfast får for kollektivtrafikk frå Stavanger mot Haugesund og Haugalandet
3. samordning av 2) og KVU for E134-armen, inkl. ei kombinert veg- og jarnbanebru⁵ ved Jondal, slik at (framtidig) jarnbane er sikra kryssing der fjorden er smalast og utan ekstra kostnader til ei parallell bru.
4. ei KVU for strekninga Drammen–Kongsberg–Notodden–Bø/Grenland
5. ei KVU for strekninga Bø–Odda

⁴ VWI: Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart

⁵ DBI har for Norsk Bane planlagt ei kombinert bru med spenn på 1550 m. Krav til breidde på bruaplata inneber god plass til både dobbeltspora bane og minst tofelts veg

Vedlegg

Oversiktskart Vestlandsbanen (utarbeidd av Norsk Bane).

Venleg helsing

Kjell Erik Onsrud, leiar