

Åpent brev til samferdselsministeren om høyhastighetsutredningen

Bakgrunn

I utredning om fremtidens jernbanesystem i Norge (høyhastighetsutredningen) er det nå lyst ut utredning av de aktuelle korridorer herunder alternativet Oslo Trondheim gjennom Gudbrandsdalen.

I stamnettutredningen fra 2006 skisserte jernbaneløst planer for dobbeltspor på hele intercity strekningen til Lillehammer. Dette skulle gi kjøretider mellom Oslo og Lillehammer på 1:25 for vanlige tog og 1:15 for raskeste tog. Stamnettutredningen baserte seg ikke på planer om høyhastighet.

I henhold til offisiell jernbanestatistikk fra 2008 har raskeste tog mellom Lillehammer og Oslo i dag en kjøretid på 1 time og 56 minutter, og 41 minutter mellom Lillehammer og Hamar.

Så vel offentlighet som tunge næringsorganisasjoner har krevet full utbygging til 2 spors jernbane i hele intercity triangelet innenfor en kortere tidshorison og med spor som muliggjør høyere fart enn det som ble skissert i 2006.

Oppsiktsvekkende lavt ambisjonsnivå

I utlysningen for korridor utredningen Oslo - Trondheim gjennom Gudbrandsdalen er det skissert kjøretidsmål for de enkelte strekninger i henhold til 3 ulike alternativ:

- En mer offensiv videreutvikling av dagens jernbaneinfrastruktur
- Høyhastighetskonsepter som delvis bygger på eksisterende nett og intercity strategi
- Hovedsakelig separate høyhastighetslinjer

Disse gir seg følgende utslag:

For Lillehammer - Oslo er det skissert følgende kjøretider:

- Alternativ (B) offensiv videreutvikling
 - 1 time og 55 minutter (dagens raskeste tog tar 1:56). Ser man på kjøretiden mellom Lillehammer og Hamar (58 km) så er den planlagt til 50 minutter mot 41 minutter for raskeste tog i dag.
- Alternativ (C) tilrettelagt for høyhastighet, intercity og frakt på samme bane
 - 1 time og 35 minutter. Ser man på kjøretiden mellom Lillehammer og Hamar så er den planlagt til 45 minutter mot 41 minutter for raskeste tog i dag.

- Alternativ (D) Ren høyhastighetsbane for langdistanse persontransport. Regionstrafikk/intercity og frakt forutsettes på det opprinnelige nettet
 - 1 time og 15 minutter. Ser man på kjøretiden mellom Hamar og Lillehammer er den planlagt til 30 minutter.
(Dette er samme kjøretid til Oslo som skissert i stamnettutredningen fra 2006 uten høyhastighet og 5 minutter lengre kjøretid fra Lillehammer til Hamar)

Hele alternativet må anses som særdeles lite realistisk, grunnet behov for å investere i 2 traseer, både opprinnelig og ett nytt ved siden av .

Like fullt må det sies å være underlig at ett separat høyhastighetsnett uten stopp mellom Hamar og Lillehammer ikke planlegges med en gjennomsnittlig hastighet over 120 km/t.

Konklusjon:

Disse plantallene viser i klartekst at Jernbaneverket ikke planlegger med å oppgradere jernbane mellom Hamar og Lillehammer til 2 spor og høyere hastighetsstandard. Det må sies å være oppsiktsvekkende at Jernbaneverket i forbindelse med utredning av mulige fremtidige konsepter opererer med krav som er vesentlig dårligere enn de selv planla å kunne få til i sin egen stamnettutredning fra 2006 hvor høyhastighet ikke var tema.

Spørsmål til ministeren

Er det forankret hos statsråden at intercitystrekningen Hamar – Lillehammer ikke planlegges bygget ut til 2 spor og med mulighet for høyere hastighet? Når ble eventuelt denne beslutningen fattet, og er dette gjort i samråd og forståelse med politiske myndigheter i Hedmark og Oppland ?

Ved behandlingen av Nasjonal transportplan ble det fra Stortinget spesielt fokusert på å få utredet muligheten for høyhastighets flerbruksbane som kunne håndtere både intercitytrafikk, frakt og langdistanse persontransport. Hvorfor er dette nå ikke aktuelt å utrede ?

Da disse spørsmål har stor offentlig interesse anmodes det om ett svar i media.