

Statens vegvesen Region øst
postboks 1010
2605 Lillehammer

1.3.2015

Høringsuttalelse KVV kryssing av Oslofjorden

Styrking av fergetilbudet Horten-Moss

For Jernbane er positiv til et styrket fergetilbud. Det bør gjøres forsøk med alternative drivstoffet til de fossile. Det som imidlertid skaper mest kø og ventetider ved fergeleiene og som tar tid ved ombord- og i landkjøring er alle personbilene.

Dersom det er aktuelt å utvide fergetilbudet, foreslår For Jernbane å vurdere forsøk med egne, mindre ferger bare for busser og lastebiler. En tur/ekspressbuss kan typisk ha 50 sitteplasser. Gjennomsnittlig passasjerbelegg i personbil var i følge SSB 1,73 (2008). Gjennomsnittlig belegg for buss var 12 personer per km. Da tilsvarer en buss nesten 7 personbiler i snitt. Med en lengde for personbilene på la oss si 4,5 m og bredde på 1,7 m + 1/2 m på hver side for å få opp dørene og litt avstand foran og bak vil sju personbiler kreve ca 95 m² dekksplass. Med tilsvarende avstander rundt bussen (13*2,6 m) vil den kreve ca 50 m² dekksplass. Et annet moment er at både ferga og bussen er rutegående og vil derfor kunne tilpasses hverandre slik at bussen nærmest kjører rett ombord. I dette konseptet ser vi for oss at Passasjerene og trailersjåførene blir sittende ombord i sine respektive kjøretøyer under overfarten. ferga består nærmest bare av et skrog med motor og drivverk og et overbygg som beskytter bussene og lastebilene mot vær og vind. Dette kan være nokså små ferger drevet med alternativt drivstoff, og med hyppige avganger. Vi ser også for oss at en bussjåfør kan få rollen som kaptein ombord på ferga.

Skal et slikt opplegg fungere må det etableres busslinjer som krysser fjorden, noe KVVUen påpeker at ikke finnes i dag. Flere kombinasjoner kunne tenkes; lokalruter i Moss og Horten, ekspressbusser mellom Oslo og Sørlandet som kjører E6 til Moss, og ruter Sørlandet-Østfold-Bohuslän. Busslinjer som knyter sammen jernbanen på Skoppum/Tønsberg og Moss bør også være aktuelle. Et annet viktig vilkår for at dette skal fungere er god korrespondanse i alle legg (Taktfahplan a la Sveits).

Jernbane over Oslofjorden

KVVUen finner det ikke regningssvarende å etablere en jernbaneforbindelse over Oslofjorden. Vi er inneforstått med at utbyggingsbehovene på norsk jernbane er størst andre steder og at hovedtyngden av den trafikken som går med tog skal til eller fra Oslo. Men om stemningen politisk

er slik at vi skal bygge en fast Oslofjordforbindelse, så mener vi at jernbanen må med i den videre planlegginga.

Vi merker oss at det på side 25 i KVUen står at det hvert døgn reiser mellom 500-600 tunge kjøretøyer med Bastøferga. Når et godstog tilsvarer 20-25 lastebiler så skulle dette tilsvare et fullt godstog annenhver time i begge retninger over fjorden.

Andelen biler under seks meter via Bastøysambandet i 2013 hadde en ÅDT på 4080 kjøretøyer. Med gjennomsnittlig belegg i personbil på 1,73 tilsvarer det ca 4900 passasjerer. Omregnet til fulle tog, type FLIRT med ca 260 seter, tilsvarer det 19 avganger i døgnet eller en avgang annen hver time i begge retninger.

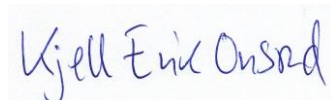
Vi mener det vil være strategisk riktig at en videre planlegging av en oslofjordforbindelse tar med jernbanen på grunn av konsentrasjonen av befolkning langs Oslofjorden, på grunn av befolkningsveksten og medfølgende trafikkvekst, klimautfordringen, Klimaforliket om null vekst i personbiltrafikken og utfordringer med forbruk av areal og energi. Det er heller ikke umulig at det etterhvert kan bli vedtatt bygging av høgfartsbaner fra Oslofjordregionen mot Sørlandet, Vestlandet og Göteborg/København/Hamburg. Da vil togtrafikken få langt større volumer enn i dag.

En oslofjordbane vil skape helt nye forbindelser med tog. Bilene farer jo allerede over i dag med ferga og via Rv 23. De får en raskere og mer kapasitetssterk forbindelse, men ingen prinsipielt ny. Slik dagens ferger og tunnelforbindelse avlaster Oslo for biltrafikk vil det også kunne settes opp direkte tog feks. mellom Sørlandet/Vestlandet over Oslofjorden til Sverige, Danmark og Tyskland. Togene vil også kunne kjøre Follobanen og over Fjorden på relasjoner mellom Oslo og Sør/Vestlandet. Ei slik rute vil avlaste Oslotunnelen, Vestkorridoren og Drammen. Byene på begge sider av Skagerakkysten vil også kunne knyttes sammen til et felles arbeidsmarked.

En variant av en oslofjordforbindelse For Jernbane gjerne ser blir nærmere vurdert er etter modell fra Den engelske kanal. Her fraktes vegkjøretøyer under kanalen i egne spesialbygde togvogner. En slik løsning ville både elektrifisert de fjordkryssende transportene på en effektiv måte, begrensa inngrepene i landskapet og spart kostnader, da forbindelsen bare bøver bygges som jernbane.

Uten at det bygges jernbaneforbindelse vi togtrafikken over Oslofjorden uansett bli null.

Vennlig hilsen



Kjell Erik Onsrud, leder