

Grunneierlaget Østre Linje  
v/ Kari Mette Prestrud  
Løkenveien 40  
1408 KROKSTAD

Dato: 03.12.2018

Vår ref.: ØB18/GØL

Deres ref.:

### Traséutredning østre linje

Vi takker for hyggelig forespørsel i forrige uke og kan bekrefte at vi er interessert i å bistå dere med konkrete alternativ til foreliggende planutkast. Vi har mulighet til å begynne allerede i denne måneden med nødvendige undersøkelser, og vil om ønskelig kunne levere en første rapport tidlig i 2019.

Norsk Bane AS har siden etableringen i 2002 opparbeidet høy kompetanse og lang erfaring i konseptutvikling og detaljert traséplanlegging i mange deler av landet, også i Follo og Østfold. Blant annet bidro vi med konkrete innspill til utredningsarbeidet som Deutsche Bahn International gjennomførte på vårt oppdrag mellom 2008 og 2013, og som resulterte i planforslag med høy detaljering til i alt ca. 1600 km ny bane, deriblant en 60 km lang strekning fra Ski til svenskegrensen nær Ørje, se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=198>.

Gjennom dette arbeidet har vi kunne tilegne oss svært gode kunnskaper om lokale forhold. Vi har også holdt oss oppdatert om utviklingen i regionen, ikke minst i forbindelse med våre påfølgende utredninger om Oslo – Stockholm, se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=281>. Der fikk vi mange gode tilbakemeldinger, se f.eks. vedlagte «referens» fra Ørebro kommune.

### **Follobanen og Østre linje**

Foreliggende planutkast fra Bane Nor for en sørlig tilkobling av Østre linje til Ski stasjon er etter vår vurdering en konsekvens av en meget problematisk planløsning for Follobanen og Ski stasjon. De nevnte prosjektene vil imidlertid også ha andre, lite ønskelige konsekvenser. Etter planen skal Follobanen f.eks. ikke bli trafikkert av godstog. Slike tog, som til tider frakter farlig gods, skal kjøre Østfoldbanen, både på dagtid og om natten. Samtidig oppfordres kommunene til boligfortetting langs Østfoldbanen for å øke jernbanens andel av persontransporten. Men målet harmonerer dårlig med forutsetningene for økt boligbygging nær en jernbane.

Et annet, foreløpig uløst problem er planene for 4 IC-tog og 4 lokaltog per time og retning i høytrafikkperiodene på strekningen Ski-Moss. Et slikt togtilbud vil gjøre det umulig å kjøre godstog i disse periodene. Samtidig bes det i gjeldende Nasjonal Transportplan om tiltak som innen 2030 vil flytte 30 % av godset som fraktes over 300 km, fra veg til sjø og bane. I 2050 skal andelen være 50 %. Det er om lag like mye gods som i 80 godstog per hverdag i 2030 og 140 godstog i 2050. Selv om sjøtransporten også har et stort vekstpotensial, må store deler av denne volumøkningen komme som resultat av et mer attraktivt togtilbud, spesielt i Østfold. For der er lastebiltrafikken meget stor og jernbanens markedsandel i dag bare en brøkdel av andelen på andre banestrekninger i Norge.

Det diskuteres om godstogene vil kunne kjøre på Østre linje, men da må praktisk talt hele strekningen bygges på nytt, hvis den skal ha den nødvendige attraktiviteten og kapasiteten. Og da må en selvsagt undersøke om det ikke finnes andre jernbaneinvesteringer som i det minste vil kunne løse de nevnte problemene til en lavere kostnad.

Vi nevner disse momentene for å tydeliggjøre at det ikke bare er behov for nye løsninger for tilknytningen av Østre linje til Ski stasjon, men for nye løsninger for hele banesystemet sørøst for Oslo. Og disse løsningene må selvsagt henge sammen. Det vil være et sentralt utgangspunkt for våre undersøkelser ved et eventuelt oppdrag, og vil også være bestemmende for begrensningene som vil måtte settes for en utredning.

### ***Et eksempel på planløsning***

Et sentralt spørsmål i denne saken er om det i det hele tatt vil være mulig å utvikle en planløsning som vil være vesentlig mer funksjonell og mindre kritisk for blant annet jordvernet enn foreliggende planutkast fra Bane Nor. Vi har derfor ved hjelp av vårt materiale fra tidligere studier og noen dagers arbeid i forrige uke prøvd å konkretisere deler av en mulig løsning, se vedlagte kart.

Som planforslaget viser, er det faktisk mulig å tenke i helt andre baner enn det som – etter det vi vet – har blitt gjort til nå. Vedlagte traséforslag oppfyller alle jernbanetekniske krav, men er bare et mulig utkast, ikke noen fasit. Det finnes flere andre utkast som trolig er bedre, men som vil kreve mer inngående undersøkelser enn vil har mulighet til nå, før en kan si om de er gjennomførbare.

Utkastet som er vedlagt, vil bare løse problemet med tilknytningen av Østre linje. Men det er selvsagt sett i sammenheng med andre nødvendige tiltak for å utvikle et funksjonelt banesystem sørøst for Oslo. Dette kan vi eventuelt kommentere muntlig.

Foreslåtte spor er vist i rødt for dagstrekninger, lyseblått for kulverter (betongtunneler) og grønt for fjelltunneler. Under sporene er det tegnet inn en grå skygge som viser trasébredden. Blå streker er satt på tvers av sporet med 100 meters mellomrom. Vær oppmerksom på at det er én linje for hvert spor. Det som er tegnet inn vest for Finstad, er altså bare en enkeltsporet bane.

Vedlegget viser bare deler av det skisserte sporsystemet. Det som ikke er inntegnet, er blant annet sporarrangementet i stasjonen som nå er under bygging på Ski. Hvis vedlagte utkast skulle bli realisert, måtte dette arrangementet bli endret litt lengst sør. Tog fra Kråkstad i retning Oslo bør ikke bare kunne kjøre inn i Ski stasjon på spor 1 og 2 (som planlagt av Bane Nor), men også på spor 3. Det vil kreve enkelte endringer i forbindelsene til hensettingsporene, men vil ellers være lite problematisk.

Vær også oppmerksom på at kartet er fra våre tidligere studier i 2011. Det har kommet mange nye bygninger siden den gangen, og disse har vi selvsagt tatt hensyn til nå.

Vedlagte pdf-fil har flere lag som en kan skru av og på. I Adobe Acrobat Reader kan en gjøre det ved å klikke på "lag"-symbolet (tre ark opp på hverandre) i venstre marg, og velge det en vil se. Slik kan en f.eks. fjerne opplysningene om sporets høyde.

Nær østre del av Kjeppestadveien ligger foreslått spor for tog i retning Kråkstad på samme sted som eksisterende spor, men nedsenket, mens sporet for tog i retning Ski foreslås flyttet noen meter mot sør, men på samme høyde som i dag. Disse sporhøydene er ikke inntegnet, men er f.eks. 122 moh. ved foreslått kryssing over sporet for tog mot Kråkstad (som ligger i kulvert, 113 moh.). Sporet for tog mot Ski har fall mot øst, mens foreslått spor for tog mot Kråkstad har stigning, til de to sporene kobles sammen til en enkeltsporet bane.

Foreslått spor for tog mot Kråkstad vil gjøre det nødvendig å rive Meny-butikken ved foten av Vestbakken. Uten nærmere undersøkelser er det imidlertid vanskelig å si hva som vil skje med husene nederst i Vestbakken. Hvis de er fundamentert på fjell, står de trygt. Hvis ikke, vil det kunne oppstå

setningsskader eller eventuelt så store skader at de vil måtte rives. Risikoen er minst for husene som står høyere oppe. Grensene mellom fjelltunnel og betongtunnel er noe usikre, på begge sider av Meny, men det er neppe lagt for optimistiske forutsetninger til grunn. Foreslått spor vil kunne gå under Vestre linje med nesten 10 meter fjelloverdekning.

Foreslått spor for tog mot Kråkstad vil være om lag 3,4 km langt fram til enden av sporvekselen ved overgangen til eksisterende enkeltspor. I tillegg kommer omtrent 1,2 km delvis omlagt spor for tog mot Ski, pluss noen mindre endringer i Ski stasjon. Det er betydelig mindre enn ved planutkastene til Bane Nor. Kjøretidene for tog mot Kråkstad vil bli omtrent 1 minutt lengre enn ved realisering av Bane Nors utkast, mens tog mot Ski vil bli minst et halvt minutt raskere. Hvor mye er vanskelig å si eksakt, siden slike tog ved Bane Nor sine planutkast vil risikere å måtte vente utenfor kulverten ved Finstad. Denne ulempen vil en slippe med vedlagte utkast.

### **Videre dialog**

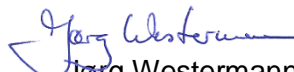
Som nevnt, er vedlegget bare et eksempel. Dersom vi skulle få et oppdrag, vil vi gjennomføre et omfattende arbeid, utarbeide og sile en hel rad med utkast og til slutt komme med ett eller flere forslag som vil ta hensyn til alle kravene som må stilles til et framtidig sporsystem. Vi kan gjerne lage et tilbud, men da vil det trolig være en fordel om vi først vil kunne enes om en del rammer for et eventuelt oppdrag. Det gjelder både utredningens innhold og geografiske avgrensning, tids- og kostnadsrammen og en del organisatoriske spørsmål, blant annet knyttet til dialoger med Ski kommune og Bane Nor / Jernbanedirektoratet. Det er Ski kommune som er planmyndighet, og for oss vil det være svært viktig å kunne arbeide på lag med kommunen, ikke på utsiden.

Vi hører gjerne fra dere igjen!

Med vennlig hilsen

Norsk Bane AS

Thor W. Bjørlo  
kommunikasjonssjef  
sign.

  
Jørg Westermann  
dagleg leiar