

Oslo - Ski fremdeles i strid med Stortingets føringer. Men løsninger finnes.

I pressemeldingen av 15.09.2010¹ fremstiller Jernbaneverket det som om de nå planlegger ny bane Oslo - Ski i samsvar med Stortingets krav om *minst* 250 km/t uten flaskehals, og som en del av en høyhastighetsbane mot Sverige. Slik er det også gjengitt i flere media. Men etter å ha gått gjennom planene, bl.a. i møte med Jernbaneverket mandag 11.10.10, må vi konstatere at dette dessverre *ikke er riktig*. Jernbaneverket går bare videre med detaljplanleggingen av det østligste av de tre alternativene de har arbeidet med til nå. *Ingen* av disse alternativene er i tråd med Stortingets krav, jfr. våre tidligere brev om dette².

I et forsøk på å imøtekomme noe av kritikken har Jernbaneverket riktignok laget noen skisser for et avgreiningspunkt der banen inn til Ski stasjon kan greie av fra en ikke konkretisert bane for lyntog (Europabanen). En avgreining er nødvendig for at lyntoget skal unngå flaskehalsen på 130 km/t ved Ski stasjon (og tilsvarende ved Ås og Vestby) når toget ikke skal stoppe der.

Men så lenge Jernbaneverket ikke har planer for hvor høyhastighetsbanen skal gå videre utenom og sør for Ski, blir skissene for avgreiningspunktet bare et politisk skuebrød uten reelt innhold. Det er å planlegge med bind for øynene og nok et eksempel på den dysfunksjonelle bit-for-bit-planleggingen man har drevet med alt for lenge³. Oslo - Ski kan ikke planlegges som et løstrevet prosjekt uten sammenheng med tilgrensende strekninger. En gjennomtenkt plan for videreføringen av banen også sør for Ski⁴ og planprosesser som sikrer at banen kan realiseres slik, må være på plass *før* man bestemmer seg for hvor høyhastighetsbanen og avgreiningen til Ski skal bygges. Dette er spesielt viktig fordi høyhastighetsbanen og avgreiningen til Ski vil gå i et komplisert område å anlegge en jernbane i, der det finnes svært få valgmuligheter.

Norsk Bane AS har gjort omfattende studier av Oslo - Ski som del av en helhetlig plan for en flerbruks høyhastighetsbane Oslo - Göteborg - København, inkl. mulig avgreining også til Stockholm. En slik bane vil også åpne for et meget godt tilbud i InterCity-, gods- og lokaltrafikken mellom Oslo, Akershus og Østfold⁵. Vi kan derfor fastslå at det finnes muligheter for svært gode løsninger for Europabanen og forbindelsen til Ski, men at Jernbaneverkets traséplaner for Oslo - Ski, uansett alternativ, dessverre ikke kan kombineres med disse på noen tilfredsstillende måte.

Jernbaneverket hevdet i møtet 11.10.2010 at de ikke hadde mandat til å utrede Europabanen utenom og sør for Ski og derfor ikke kunne planlegge Oslo - Ski i en helhetlig sammenheng. Vi mener dette er feil og at Stortingets mandat en klinkende klart på at banen *skal* planlegges i et helhetlig perspektiv (se sitat i neste kapittel). Og om det ikke var slik, ville Jernbaneverket uansett hatt er selvstendig faglig ansvar for å fremme en forsvarlig framgangsmåte - og ikke prosedere på det motsatte.

¹ <http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Prosjekter/Oslo-S---Ski/Prosjektartikler/Departementet-godkjenner-planprogram-for-Oslo-Ski/>

² http://www.norskbane.no/download.aspx?object_id=5361A0964B614F84ADOC03ABD9F1DEEE.pdf.

³ Et annet skrekkeeksempel er Eidsvoll - Hamar, se særlig s. 4 i notatet:

http://norskbane.no/download.aspx?object_id=48F19C891E874FDEA55ABA17252DFE60.pdf

⁴ Minimum til Moss og helst videre til svenskegrensen. Planen bør også avklare mulig traséforbindelse også til Stockholm via Follobanen, som er et av alternativene for lyntog Oslo - Stockholm.

⁵ Se vedlagte plansje over reisetider i InterCity-trafikken.

Det er også grunn til å spørre hvor mye tid og penger som skal brukes på detaljplanlegging av traséer som aldri bør bli gjennomført? Dette fremstår for oss som en enorm sløsing av ressurser⁶. Først må det nå utarbeides en Hovedplan i tråd med Stortingets og fremtidens krav, så må detaljplanlegging innrettes etter dette. Her bør det nå settes inn tiltak umiddelbart. Det er selvsagt fremdeles både mulig og fornuftig å planlegge og gjennomføre Oslo - Ski slik Stortinget har forutsatt.

Stortingets krav for Oslo - Ski

Stortingets budsjettvedtak for 2010, vedtatt desember 2009, lyder slik om Oslo - Ski (med våre uthevinger): "Det nye dobbelsporet mellom Oslo og Ski vil vere ei viktig lenke i ei framtidig skandinavisk høgfartsline. Det er difor viktig at Oslo-Ski vert planlagt som ein *lekk i ein heilheitleg strategi* for den nye Østfoldbanen. Målet må vere å *unngå flaskehalsar og kurvatur med unødvendige hastighetsbegrensingar* og oppnå eit best mogleg trasévalg tilpassa hastigheter på *minimum 250 km/ timen*." Stortingets budsjettvedtak for 2008 og 2009, samt vedtaket 11.06.09 i Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 har gått i samme retning.

Med Jernbaneverkets forslag vil tog fra Oslo ikke nå opp i 250 km/t før Ski stasjon, før de må bremse ned foran flaskehalsen for 130 km/t like sør for Ski stasjon. Ytterligere hastighetsbegrensninger til 130 km/t finnes ved Ås (7 km sør for Ski) og Vestby (14 km sør for Ski). Hvordan kan Jernbaneverket hevde at dette er i tråd med Stortingets vedtak? Og kan Stortinget akseptere en ny omgåelse av egne vedtak?

Stortinget har i klartekst bedt om at slike flaskehalsar og hastighetsbegrensninger skal unngås. Den nye banen må planlegges utenom disse, men med forgreining til Ski stasjon og eksisterende bane for også å betjene regionaltrafikken. Men da må man først ha planlagt hvordan banen skal gå videre mellom Ski og Moss før man fastsetter trasé og avgreiningpunkt mellom Oslo og Ski.

Koordinering med høyhastighetsutredningen?

Gjennom mandatet for høyhastighetsutredningen har Storting og departement prøvd å legge til rette for en samordning: "I den grad Jernbaneverket i sitt arbeid med IC-strategien har behov for avklaringer som avhenger av resultater fra høyhastighetsutredningen, bør utredningen søke å adressere disse avklaringene så tidlig som mulig." Problemet er imidlertid at Jernbaneverket ikke har fulgt opp dette i utlysningen av anbudene for høyhastighetsutredningen. Det kan derfor ikke ventes traséforslag derfra før tidligst i februar 2012. Det er for sent for fremdriften av Oslo - Ski.

Det blir slik noe selvmotsigende når prosjektleder Kallager i Jernbaneverket sier: "*Departementet ber også om at planleggingen av Follobanen samordnes med blant annet Høyhastighetsutredningen. Vi følger utviklingen i Høyhastighetsprosjektet tett, sier Kalager, og ser frem til å få nødvendige avklaringer for Follobanen på dette området.*" Lenger nede i pressemeldingen heter det imidlertid: "*Vi regner med at traseen er vedtatt ved årsskiftet (2010/ 2011),*" - altså lenge før februar 2012, og etter planer som ikke tilfredsstiller Stortingets krav om å være en del av høyhastighetsbanen Oslo - Göteborg. Hvilken samordning er det?

Statlig reguleringsplan for å unngå statlige krav?

Jernbaneverket skal nå bruke statlig reguleringsplan for å sikre en raskere gjennomføring av Oslo - Ski. Men det krever selvsagt at planene er utformet i samsvar med Stortingets krav. I flere år har Stortinget vært klar i sine krav til planlegging tilpasset fremtidige høyhastighetsbaner. Hvorfor har ikke Jernbaneverket forlenget innrettet sin planlegging av Oslo - Ski etter det? Prosjektet vil koste ca. 11 - 13 mrd. kr. Det er viktig å unngå en gigantisk feilinvestering, i sum tilsvarende ca. 3 operabygg⁷. Det vil være et paradoks om statlig reguleringsplan primært brukes for å presse prosjektet gjennom på en slik måte at statlige krav til utformingen blir ignorert.

⁶ Det gjelder også flere andre steder i IC-området og utgjør til sammen flere hunder millioner kroner.

⁷ Operaen i Oslo kostet 4,3 mrd. kroner.

Flerbruks høyhastighetsbane vil også betjene IC- og godstrafikk bedre

I Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 ga Stortinget flg. føringer på hvordan høyhastighetstilbudet bør innrettes: "Flertallet mener at et framtidig høyhastighetstilbud ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk. Dette kan for eksempel oppnås med et høyfrekvent tilbud der noen tog stopper på noen stasjoner, og andre tog på andre stasjoner." (...) "Flertallet mener det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk."⁸

Norsk Banes planer for Oslo - Ski er i samsvar med dette Stortingsvedtaket. Gjennom våre planer styrkes også tilbudet mellom Kolbotn og Ski, IC-trafikken mellom Østfold og Oslo, samt godstrafikken. (Se mer om våre løsninger her i linken i note 2, s. 4 - 5 og 7 - 8.)

Jernbaneverkets trasé faller imidlertid mellom flere stoler og fungerer dårlig både for langdistansetog, IC-trafikken og lokaltrafikken mellom Ski og Oslo. Den betjener egentlig kun Ski stasjon på en tilfredsstillende måte. Mellom Ski og Moss vil lokaltog, InterCity-tog, langdistansetog og godstog, med ulik fart og stoppemønster, kjøre i kø etter hverandre uten forbikjøringsmuligheter. Det vil sterkt redusere kapasiteten til Østfoldbanen. Det er også underlig at Jernbaneverket på ene siden argumenterer for å droppe Kolbotn stasjon for å kunne kjøre fort, mens en på den andre siden ikke planlegger Oslo - Ski som del av det fremtidige høyhastighetsnettet.

Neppe økonomi i å bygge ut to separate nett

Oslo - Ski vil koste ca. 11 - 13 mrd. kroner. Investeringene i hele IC-området vil koste 100 - 150 mrd. kr. Det er mildt sagt vanskelig å tenke seg at man kan finansiere og bygge to separate, parallelle baner for hhv. IC- og lagdistansetrafikken i samme område. Det vil doble finansieringsbehovet og samtidig svekke driftsøkonomien drastisk. Det er derfor nødvendig at banene bygges som høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept i tråd med Stortingets føringer. Det gir til gjengjeld mulighet for svært gode løsninger både tilbudsmessig og økonomisk. Beregninger viser at billett- og fraktinntekter da kan dekke både drift, vedlikehold og fornying av tog og bane, og en vesentlig del av investeringene i infrastrukturen.

Norsk Bane bidrar gjerne med løsninger

Det haster med nye planer for å kunne oppfylle kravene til Stortinget og fremtidens jernbane. Jernbaneverkets nåværende planer for Oslo - Ski gjør det ikke. Å vente på løsninger fra Jernbaneverkets høyhastighetsutredning, tidligst i 2012, vil føre til uakseptable forsinkelser.

Norsk Bane AS har imidlertid i lang tid arbeidet med alternative traseløsninger for Oslo - Ski - Moss og videre til Sverige dimensjonert for 300 km/t. Våre planer samsvarer med Stortingets krav om *minst* 250 km/t uten flaskehals. Våre traséer vil kunne være del av en skandinavisk høyhastighetsbane og samtidig åpne for et langt bedre IC- og lokaltogstilbud enn Jernbaneverkets planer. I tillegg inkluderer den Bryn-diagonalen⁹ tilpasset både gods- og persontrafikk, og med større fleksibilitet. Vi kan om ønskelig ferdigstille dette arbeidet i løpet av noen måneder i tett dialog med berørte lokalsamfunn. Vi vil også gjerne levere tilbud, dersom planleggingen av Oslo - Ski i samsvar med Stortingets føringer skulle bli lyst ut.

Kan ekspertgruppen for høyhastighetsutredningen ta stilling til alternativene?

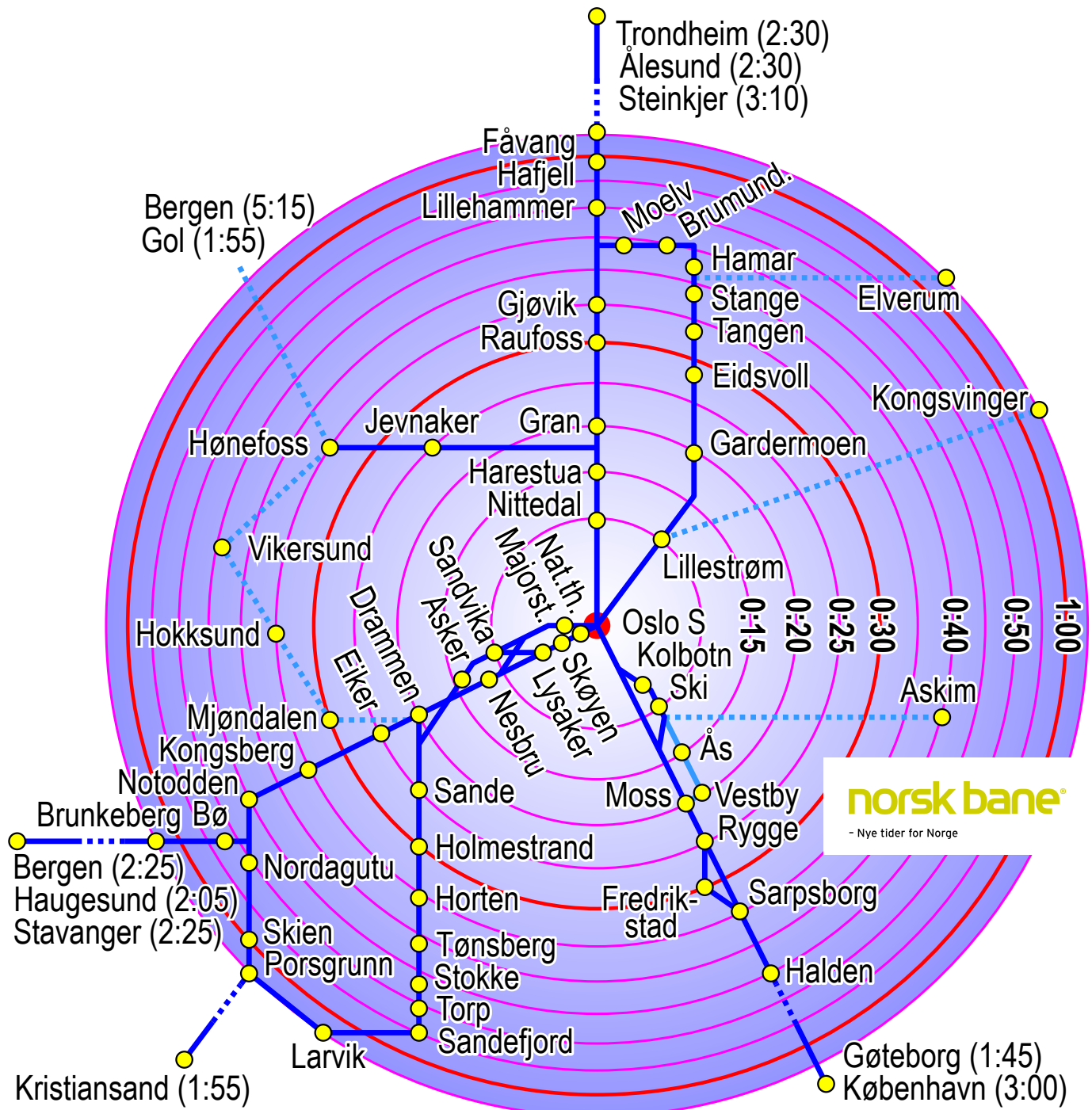
Stortinget har gjort et viktig grep med å ta initiativet til en ekspertgruppe i tilknytning til Jernbaneverkets høyhastighetsutredning. Det er viktig at ekspertgruppen involveres aktivt. Vi håper derfor det kan være mulig at ekspertgruppen får vurdere vårt og evt. andres alternativ opp mot Jernbaneverkets, slik kan ekspertgruppen gi sin frie, faglige tilråding om hvilket av alternativene som skal legges til grunn for en videre planlegging i samsvar med Stortingets føringer.

Notat, 19.10.2010

⁸ <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=78>

⁹ Som vi har foreslått i årevis og Jernbaneverket nå endelig vil inkludere i planene.

Reisetider med høyhastighetstog i InterCity-nettet på Østlandet



Høyhastighetsbanen Oslo - Stockholm vil også redusere reisetidene for underveistrafikken på Østlandet. Aktuelle traséer vil gå via Kongsvinger, Aurskog-Høland eller Askim og Mysen.