

Jernbaneverket

postboks 4350
2308 HAMAR

Ålesund, 11.1.2010

Deres ref.:

Vår ref.: EB/ppOS/jw

Nytt planprogram for Oslo - Ski

Stortingsvedtakene i Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 og i budsjettet for 2010 har gitt nye, grunnleggende føringer for utviklingen av baneprosjekter med meget stor samfunnsnytte og lønnsomhet. Stortinget understreket bl.a. at "hastighetsdimensjoneringen for nye linjer og strekninger som kan tenkes å inngå i et framtidig høyhastighetsnett, skal være minimum 250 km/t", og "at det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk."

Dette ble ytterligere presisert i retningslinjene for Oslo - Ski. Stortinget fremhevet viktigheten av å planlegge strekningen "som ein lekk i ein heilskapleg strategi for den nye Østfoldbanen" og som "ei viktig lenke i ei framtidig skandinavisk høgfarstline", ikke minst for å kunne "oppnå eit best mogleg traséval" uten "flaskehalsar" og "unødvendige fartsavgrensingar".

Dessverre kan vi ikke se at disse Stortingsvedtakene reflekteres i tilstrekkelig grad i Jernbaneverkets planarbeid. Verken Jernbaneverkets publikasjoner eller etatens vurderinger som gjengis i svar fra samferdselsministeren på spørsmål fra Stortinget¹, viser noen effektiv oppfølging av Stortingsvedtakene. Det bør derfor umiddelbart settes opp et nytt planprogram for Østfoldbanen og Oslo - Ski, med sikte på å realisere de kraftige forbedringene i togtilbud, samfunnsnytte og lønnsomhet som Stortinget har bedt om.

I første rekke gjelder det nå å utvikle en helhetlig strategi for den nye Østfoldbanen og Oslo - Ski som ledd i en høyhastighetsbane Oslo - Göteborg - København (heretter kalt Europabanen) etter et flerbrukskonsept og med en linjeføring for minst 250 km/t uten flaskehalsar. I det følgende skal vi gå gjennom noen eksempler på de store gevinstene som kan oppnås med baneløsninger i samsvar med Stortingets forutsetninger.

Jernbaneverkets planforslag

Jernbaneverkets planforslag for Oslo - Ski går ut på å bygge en ny bane fra Oslo S til Ski stasjon (ca. 21 km) som tillegg til eksisterende bane. Sør for Ski stasjon skal togene benytte den dobbeltsporete banen fra 1996 fram til Sandbukta (33 km) der det skal bygges en ny bane fram til Moss stasjon (2 km). En slik løsning er lite hensiktsmessig.

¹ Den 9.12.09 stilte f.eks. Stortingsrepresentant Bård Hoksrud et spørsmål til samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa om hvordan de nye planforutsetningene vil påvirke anleggskostnadene for Oslo - Ski. I svaret fra statsråden av 8.1.10 refereres Jernbaneverkets vurdering om at en marginal økning i tunnelvernsnittene vil være "det vesentligste bidrag til kostnadsøkning". Endringer i linjeføringen, avgrensninger og andre naturlige konsekvenser av Stortingsvedtakene nevnes ikke med ett ord, ei heller økningene i inntekt, samfunnsnytte og lønnsomhet.

Kraftige reisetidsreduksjoner og trafikkøkninger

Uansett hva en måtte velge av Jernbaneverkets traséalternativer for Oslo - Ski, vil togenes hastighet gjennom Ski stasjon² og på tre andre steder mellom Oslo og Moss³ ikke kunne bli høyere enn 130 km/t. Lignende hastighetsbegrensninger planlegges av Jernbaneverket for strekningen Moss - Halden⁴.

Disse flaskehalsene vil øke reisetiden for tog uten opphold mellom Oslo og Moss med nesten 10 minutt eller 50 %, sammenlignet med reisetiden på en bane i samsvar med Stortingets forutsetninger. Skulle Jernbaneverkets forslag bli realisert, vil de raskeste togene Oslo - Moss ikke oppnå høyere gjennomsnittshastighet enn ca. 120 km/t. Det er ikke raskt nok for å kunne konkurrere med biltrafikk på firefeltsveier.

Europabanen vil derimot muliggjøre reisetider Oslo S - Moss på ned mot ca. 18 minutt (180 km/t i gjennomsnittet), med tilsvarende økning i bl.a. markedspotensial, antall avganger og samfunnsnytte.

Disse gevinstene øker med avstanden. På strekningen Oslo - Sarpsborg vil reisetiden på Europabanen kunne komme på ca. 30 minutt. Det er omtrent halvparten av reisetiden på en bane etter Jernbaneverkets forslag, med en sterk økning i togtrafikk, utslippsreduksjon og tidsbesparelse for pendlerne som konsekvens.

Hastighetsdimensjonering uten flaskehals

Jernbaneverkets bestrebelser på å øke hastighetsdimensjoneringen for Oslo - Ski fra 200 til 250 km/t tilfredsstillende på ingen måte Stortingets forutsetninger. Så lenge Ski stasjon ikke kan passeres i høyere hastighet enn 130 km/t, spiller det liten rolle hvilken hastighet Oslo - Ski måtte bli dimensjonert for. Sørgående tog vil ikke komme opp i 250 km/t i det hele, og nordgående tog vil kunne holde 250 km/t i mindre enn ett minutt før de må bremse ned igjen. Jernbaneverket vil altså dimensjonere en bane for et hastighetsnivå som intet tog kan kjøre, og bygge en ny bane som ikke utnytter jernbanens hastighetspotensiale. Det er meningsløst.

En bane i samsvar med Stortingets forutsetninger - minst 250 km/t uten flaskehals - må derimot legges enten vest eller øst for Ski og kombineres bl.a. med en avgrensning via Ski stasjon. Europabanen må også legges utenom flaskehalsene ved Ås, Vestby og Sandbukta, slik at en får full gevinst av investeringene.

Hvis parsellvis utbygging er ønskelig, kan Europabanens avsnitt mellom Oslo S og avgrensningen nord for Ski bygges først, samt nordre del av avgrensningen via Ski stasjon. Linjeføringene og ombyggingen av Ski stasjon må bl.a. vurderes i sammenheng med en høyhastighetsbane Oslo - Stockholm via Askim og Mysen.

Flerbrukskonsept for maksimal markedseffekt

Ifølge Jernbaneverkets forslag for Oslo - Ski skal det ikke bygges noen stasjon langs den nye banen, ei heller noen forbindelse mellom ny og eksisterende bane. De folkerike områdene mellom Oslo S og Ski stasjon vil ha liten nytte av en slik løsning. Fra stasjonene i Oppegård og Ski kommuner (nord for Ski stasjon), som har over 30.000 innbyggere i sitt nærområde, vil det f.eks. fortsatt ta 16 - 27 minutt til Oslo S, mens det vil ta ca. 10 minutt fra Ski stasjon - som altså ligger lengst fra Oslo S.

² Fra Ski stasjon går en bane mot Moss og en annen mot Askim. Banen mot Moss har like sør for Ski stasjon en sving for kun 80 km/t. Svingen kan rettes ut noe, men ikke for mer enn ca. 130 km/t. Banen mot Askim har en sving for kun 70 km/t som ikke kan rettes ut. En bane for høye hastigheter gjennom Ski stasjon ville kreve uakseptable inngrep i boligområde nær banen.

³ Det gjelder Ås og Vestby (hhv. 7 og 14 km sør for Ski) og Sandbukta (ca. 2,5 km nord for Moss). Disse svingene kan ikke rettes ut.

⁴ Verken Moss, Fredrikstad, Sarpsborg eller Halden stasjon vil etter foreliggende planforslag og skisser kunne passeres i høyere hastigheter enn ca. 80 - 130 km/t.

Stortingets retningslinjer om et flerbrukskonsept tilsier derimot en forbindelse mellom Europabanen og eksisterende bane, omtrent midtveis mellom Oslo S og avgreningen til Ski stasjon. Tog som kjører Europabanen fra Oslo S til forbindelsen og videre på eksisterende bane, vil komme ca. 10 minutt raskere til de nevnte stasjonene i Oppegård og Ski enn ellers. Korte reisetider for flere reisende kan også realiseres med stasjoner langs avgreningen fra Europabanen til Ski stasjon.

Høy fleksibilitet for godstog og regionaltrafikk

En bane Oslo - Ski etter Jernbaneverkets forslag, uten noen avgrening, vil på dagtid ikke ha kapasitet til godstog mellom et stort antall persontog i betydelig høyere hastigheter. Godstogene må da kjøre hele strekningen Oslo - Ski på eksisterende bane, bak lokaltog med en gjennomsnittshastighet på kun 45 km/t.

En ny bane utenom Ski, kombinert med en avgrening til Ski stasjon og en forbindelse til eksisterende bane, vil derimot gi mye større sporkapasitet og fleksibilitet for rask framføring av godstog. Det er avgjørende for et konkurransedyktig togtilbud og en sterk reduksjon i lastebiltrafikk.

Også mellom Ski og Moss vil Jernbaneverkets forslag skape kapasitetskonflikter. I de mest trafikkerte tidene av døgnet bør de fire stasjonene på strekningen (Ås, Vestby, Sonsveien og Kambo) betjenes minst tre til fire ganger i timen. Samtidig skal strekningen trafikkeres av et stort antall persontog uten opphold. Det kan kreve nedsatt hastighet for de raskeste togene og gir liten fleksibilitet i tilfelle forsinkelser.

Med Europabanen vil en derimot få en bane via Ski, Ås og Vestby, og i tillegg en bane utenom disse tre stedene. Slik unngår en ikke bare sterke hastighetsbegrensninger for de raskeste togene, men oppnår også den nødvendige kapasitetsøkningen for pålitelig framføring av gods- og persontog med ulike hastigheter og stoppemønstre.

Behov for helhetlig, samlet plan for Østfold- og Europabanen

Noe av det samme kan sies om de andre delene av Østfoldbanen. Også der vil baneløsninger i samsvar med Stortingets forutsetninger gi et bredt spekter av gevinster for jernbanens kunder og samfunnet forøvrig. Vår anmodning om et nytt planprogram for Oslo - Ski gjelder derfor også for alle andre delprosjekter på Østfoldbanen. Alle disse prosjektene må bygge på en helhetlig strategi og en samlet plan for Østfold- og Europabanen.

Om ønskelig, bidrar Norsk Bane AS gjerne med detaljerte planforslag i samarbeid med Jernbaneverket og regionale og lokale myndigheter. Undersøkelsene som Deutsche Bahn har gjennomført på vårt oppdrag, vil gjøre det mulig for oss å legge fram detaljerte traséforslag for Europabanen og tilhørende strekninger allerede våren 2010.

Med vennlig hilsen

Kjell Stundal
styreleder

Jørg Westermann
daglig leder

Gjenpart til
Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité
Samferdselsdepartementet v/ statsråden