

Follobanen og Europabanen

Sammendrag

Jernbaneverkets planlegging av Follobanen og Ski stasjon synes å bære preg av manglende helhetstenkning og utilstrekkelig bevissthet om kostnader og mål for prosjektet. Jernbaneverket (Jbv) har gjennomgående valgt dyre løsninger med forholdsvis lav trafikal effekt og alvorlige funksjonsmangler. Samtidig er viktige elementer i en helhetlig løsning holdt utenfor planene og budsjettet.

Jbv har f.eks. valgt et uegnet sted for påkoblingen av Bryndiagonalen, slik at viktige løft for godstogtrafikken ikke kan gjennomføres. Follobanen vil heller ikke kunne fungere som ledd i en skandinavisk høyhastighetslinje, slik Stortinget har bedt om gjentatte ganger. Slike mangler forringer også nytten av InterCity-investeringene i Østfoldbanen.

Det vil heller ikke være mulig å realisere en hensiktsmessig avgreining til Østfoldbanens østre linje uten vesentlige endringer i planene for Follobanen og Ski stasjon. I tillegg står innføringen til Oslo S i fare for å måtte bygges på nytt på et senere tidspunkt fordi planene for Follobanen og planene for en ny tog tunnel vest for Oslo S ikke er tilstrekkelig samordnet.

Skulle Follobanen nå bli realisert etter Jbvs planer, vil en på toppen av meget store investeringer måtte regne med minst like store tilleggsinvesteringer på et senere tidspunkt for å komplettere prosjektet og rette opp de mest alvorlige funksjonsmanglene.

Det tilsier å bruke noe tid til å utvikle helt andre løsninger. Norsk Bane AS har arbeidet med planer for Europabanen i mange år, derav tre år med støtte fra Deutsche Bahn International. Dette materialet kan være et viktig innspill til en ny planprosess. Mulighetene er gode for å kunne oppnå en betydelig reduksjon i samlet lengde på nybygde baner, kortere reisetider og høyere tilbudsfrekvens for en klart bredere kundegruppe, bedre framføringsbetingelser for godstog ved sterkt reduserte belastninger for lokalmiljøene, større kapasitet og større fleksibilitet ved driftsforstyrrelser, et høyere sikkerhetsnivå og store arealgevinster – og alt dette ved klart lavere anleggskostnader og opp til flere års kortere anleggstid.

1. Viktige innvendinger mot planene for Follobanen og Ski stasjon

I det følgende gjennomgås noen svakheter ved prosjektet som alle har vært drøftet tidligere og som trolig kunne vært unngått hvis Jbv hadde fulgt Stortingsvedtakene om Oslo – Ski, det fastsatte planprogrammet og retningslinjene fra Samferdselsdepartementet. I tillegg finnes mange andre svakheter. Noen av disse nevnes under pkt. 2, ved beskrivelsen av gevinstene som vil kunne oppnås med en helt annen løsning.

1a. Bryndiagonalen

Strekningen Alnabru – Göteborg har i dag maksimalt 1,3 % stigning, med to unntak, Tistedalsbakken ved Halden og Brynsbakken i Oslo, som begge har 2,5 % stigning. Der må tyngre godstog få påkoblet et hjelpelokomotiv for å kunne forsere stigningene, med tilsvarende tidsbehov, tilleggskostnad og tap av konkurransekraft.

Bryndiagonalen vil åpne en kjørerute med slak stigning, utenom Brynsbakken. Prosjektet er en forutsetning for et konkurransedyktig frakttilbud med tog og for å kunne få full effekt av InterCity-investeringene i Østfoldbanen. Jbv har likevel ikke inkludert Bryndiagonalen i Follobaneprojektet. Det er heller ikke utredet noen trasé. Jbv har bare skissert en avgreining fra Follobanen, men denne ligger på uegnet sted. Noen kobling mellom Bryndiagonalen og Østfoldbanen inngår heller ikke i planene.

Skulle Follobanen realiseres nå uten at en har foretatt en nødvendig justering av Follobanens trasé og uten at en har bygget i det minste noen hundre meter av Bryndiagonalens kobling til

Follobanen på velegnet sted, vil senere anleggsarbeid føre til merkostnader på flere milliarder kroner og kreve stenging av den nybygde Follobanen i flere år.

Forøvrig sendte Jbv i november 2013 et brev til Samferdselsdepartementet der en gikk inn for *ikke* å knytte Bryndiagonalen til Follobanen, men bare til Østfoldbanen ved Kolbotn. Hvis dette skulle bli vedtatt, vil det både være et brudd på bestemmelsene i planprogrammet og gjøre det nødvendig å kjøre alle godstogene gjennom boligområdene langs Østfoldbanen i Oppegård og Ski kommuner, både på dagtid og om natten. Det vil bl.a. begrense jernbanens framtidige andel av godstransporten.

1b. Ledd i skandinavisk høyhastighetslinje

Stortinget har gjentatte ganger bedt om at Follobanen skal kunne bli del av en skandinavisk høyhastighetslinje for minimum 250 km/t. Omtrent samme dimensjoneringskrav stilles til InterCity-strekningene. Den sørligste delen av Follobanen, Ski stasjon og flere deler av den forholdsvis nye strekningen Ski – Moss er imidlertid ikke dimensjonert for mer enn 130 km/t.

En framtidig høyhastighets- og InterCity-bane krever derfor at det bygges en ny trasé fra enden av Follobanens høyhastighetsstrekning mot sør, utenom nåværende Ski stasjon. Jbv er innforstått med dette, men har likevel ikke utredet en slik trasé. En har bare skissert ei avgreining fra Follobanen ved Sloraveien på Vevelstad. Denne avgreiningen ligger imidlertid på et uegnet sted. Hvis planen for Follobanen ikke endres i tide, vil det få de samme konsekvensene som ved Bryndiagonalen.

Det vil likevel ikke være tilstrekkelig å flytte avgreiningspunktet til et mer velegnet sted og bygge en ny bane utenom Ski. Viktige spørsmål, bl.a. om stopp av InterCity- og langdistansetog på Ski stasjon, om forbindelsen mellom indre Østfold, ytre Østfold og en framtidig Oslofjordkryssing, og om godstogenes overgangsmulighet fra Østfoldbanen til framtidige høyhastighets- og InterCity-baner vil ikke kunne besvares tilfredsstillende. Det taler for helt andre løsninger.

1c. Kapasitetssterk påkobling av Østfoldbanens østre linje

Planene for Follobanen og Ski stasjon inkluderer ikke noen planskilt kobling mellom Follobanen og Østfoldbanens østre linje, til tross for at dette har vært en viktig planforutsetning helt siden planprogrammet ble fastsatt i 2010.

Nå drøftes det betydelige tilleggsinvesteringer, bl.a. i 7 km ekstra bane, for å rette opp dette, men ingen av de vurderte alternativene vil være tilfredsstillende eller gi gevinster som står i forhold til kostnadene. Hovedproblemet er en underdimensjonert stasjon på Ski og et lite hensiktsmessig sporarrangement for Follo- og Østfoldbanen nord for Ski stasjon.

Jbv sine planar gjør det heller ikke mulig å utvikle løsninger som på en god måte kombinerer en planskilt påkobling av Østfoldbanens østre linje med en framtidig høyhastighets-/InterCity-bane til indre Østfold og evt. Stockholm. Dette kan bare oppnås med en annen stasjonslokalisering på Ski.

1d. Innføringen til Oslo S

Jbv arbeider nå med planer for en ny, dobbeltsporet jernbanetunnel fra Oslo S i retning Drammen. Disse planene vil kunne kreve vesentlige endringer i sporarrangementet på Oslo S. Follobanens innføring mot Oslo S er derimot tilpasset nåværende sporarrangement.

Hvis Follobanen nå bygges etter Jbvs planer, vil det kunne bety at tog fra Drammen til Oslo S ikke vil kunne fortsette på Follobanen til Ski, eller at Follobanen vil måtte bygges om senere, til svært store kostnader og med nye, langvarige belastninger for de reisende. En kan heller ikke se bort fra at Follobanen *ikke* vil kunne bygges om fordi konflikten med togtrafikk vil gjøre det i praksis umulig, og at en derfor vil måtte velge mindre funksjonelle og mye dyrere løsninger for den nye tunnelen vest for Oslo S enn en kunne ha valgt ved samordnet planlegging.

Det er heller ikke usannsynlig at endringer i sporarrangementet på Oslo S vil kunne gi rom for en vesentlig enklere og rimeligere løsning enn Jbv har valgt for innføringen av Follobanen til Oslo S. Alt dette tilsier at planleggingstida til utvikling av mer hensiktsmessige løsninger også bør benyttes til samordning med planene for en ny Oslostunnel.

2. Europabanen

Norsk Bane AS har arbeidet med planer for Europabanen i mange år, derav tre år med støtte fra Deutsche Bahn International. Denne løsningen vil kunne gi mange fordeler, sammenlignet med Follobanen. De viktigste fordelene er:

- Flere mindre tunneler (mellom 0,1 og 6,2 km lange) gir kortere byggetid, lavere anleggs- og driftskostnader, et høyere sikkerhetsnivå for de reisende og mindre behov for deponi av overskuddsmasser enn en 19 km lang tunnel;
- Den krevende innføringen til Oslo S vil ta mest tid å bygge og bestemme tidspunktet for åpningen av Follobanen. Slik vil det ikke være for Europabanen. En kobling mellom Europabanen og Østfoldbanen ved Rosenholm gjør det mulig å ta i bruk delstrekningen Rosenholm – Ski flere år tidligere enn øvrige deler av prosjektet. Follobanen har ikke en slik kobling.
- Den nye delstrekningen Rosenholm – Ski vil gi betydelige kjøretids- og kapasitetsgevinster på et tidlig tidspunkt. Samtidig vil boligområdene i Oppegård kommune ikke lenger sjeneres av støy fra godstog om natta. Også på dagtid vil mange godstog kjøre Europabanen fordi kun 8 km kjøredistanse på ny bane gjør det forholdsvis enkelt å finne et disponibelt tidsrom mellom persontogene. Bygges Follobanen, vil dette bli mye vanskeligere.
- Også Bryndiagonalen vil kunne stå ferdig på et tidlig tidspunkt. Den kobles til både Europa- og Østfoldbanen nær Hauketo, og ikke ved foten av et langt avsnitt med kraftig stigning som skissert for Follobanen. Dermed vil alle boligområdene langs Østfoldbanen nord for Hauketo slippe støy fra godstog, både om natta og på dagtid. Unntaket er de få godstog som vil kjøre gjennom Oslotunnelen.
- Gjennom koblingen mellom Europa- og Østfoldbanen ved Rosenholm får prosjektet en langt bredere samfunnsvirkning enn Follobanen. Reisetidene mellom Oslo S og Kolbotn reduseres med ca. 7 – 9 minutt. Den samme gevinsten får alle reisende mellom Oslo S og stasjonene langs Østfoldbanen sør for Kolbotn.
- Koblingen mellom Europa- og Østfoldbanen muliggjør høy utnyttelse av banekapasiteten, og gir samtidig stor fleksibilitet ved driftsforstyrrelser. Koblingen er også viktig for å kunne fornye Østfoldbanen og dersom Østfold- eller Europabanen må stenges pga. uhell e.l.
- Planene for Europabanen inkluderer en ny stasjon på Kolbotn. Jbv har derimot skilt ut ny Kolbotn stasjon som et eget prosjekt, med eget budsjett.
- En ny stasjon på Ski bygges i fjellhall, uten gjensidige forstyrrelser av togtrafikk og anleggsarbeid. Det betyr færre ulemper for de reisende, kortere anleggstid og trolig lavere kostnad enn ved en ombygging av eksisterende stasjon, til tross for bygging av fjellhall.
- Ski stasjon bygges i to etasjer som et kompakt knutepunkt for tog i alle retninger, også for tog som skal kjøre gjennom stasjonen i høy hastighet. Stasjonen kan knyttes planskilt både til Østfoldbanens vestre og østre linje, til ny høyhastighets-/InterCity-bane retning Moss og Göteborg og til ny høyhastighets-/InterCity-bane retning Askim og evt. Stockholm. Det vil spare 10 – 15 km dobbeltsporet bane som ellers vil måtte bygges utenom Ski stasjon, med betydelige kostnadsbeparelser og miljøgevinster som konsekvens.
- Den nye stasjonen på Ski vil ha betydelig større kapasitet enn en ombygd stasjon på samme sted som dagens. Alle tog vil kunne kjøre inn i den nye stasjonen uten å måtte vente på andre tog. Det vil bety kortere reise- og frakttider og større fleksibilitet ved avvik fra ruteplanen enn ellers oppnåelig.
- Store jernbaneareal som finnes i Ski sentrum, vil kunne frigjøres til andre formål. Store deler av jordbruksarealene som er planlagt nedbygd andre steder i Ski kommune, vil kunne bevares. Jernbanen vil også bli fjernet fra boligområdene i Oppegård nord for Kolbotn stasjon.

Ålesund, 25.02.2014
Jørg Westermann
daglig leder
Norsk Bane AS