

Jernbaneverket Utbygging

Postboks 217 Sentrum
0103 OSLO

Ålesund, 12.4.2010

Deres ref.:

Vår ref.: HF/ppOS3/jw

Høringsuttalelse til planprogrammet for Oslo - Ski

Viser til telefonsamtalen med Trude Isaksen på fredag, 9.4.10, og takker for tillatelsen til å kunne sende vår høringsuttalelse en virkedag senere enn opprinnelig forutsatt.

Jernbaneverkets forslag til planprogram for Oslo - Ski ble lagt fram 8.2.10. Den 11.1.10 anmodet vi Jernbaneverket om å utarbeide et annet planprogram enn det som allerede da avtegnet seg som Jernbaneverkets forslag og som ble lagt ut til høring en måned senere. Vi sendte også noen detaljerte illustrasjoner den 25.1.10 til Samferdselsdepartementet (med kopi til Jernbaneverket) for å tydeliggjøre behovet for et nytt planprogram. Begge notater følger her som vedlegg.

Brudd på Stortingets forutsetninger

Dessverre kan vi ikke se at noe av dette kommenteres eller følges opp i Jernbaneverkets forslag til planprogram av 8.2.10. Vi må fortsatt konstatere at Jernbaneverkets forslag på mange viktige punkt er et brudd på Stortingets forutsetninger, slik de ble vedtatt for framtidige baneprosjekter generelt og for Oslo - Ski spesielt.

Stortinget vedtok i fjor 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." Stortinget fremhevet viktigheten av å planlegge strekningen Oslo - Ski "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".

Dersom Jernbaneverkets planprogram legges til grunn for de videre arbeidene, vil ikke noe av dette være oppnåelig. Påstanden i planprogrammet om at Oslo - Ski "vil utgjøre første etappe i utbyggingen av en høyhastighetsbane til Europa" (s. 10 og 15), er klart villedende. Samtlige traséalternativer i Jernbaneverkets planprogram for Oslo - Ski krever at togene reduserer hastigheten til 130 km/t både like sør for Ski stasjon, ved Ås og ved Vestby. Tog fra Oslo mot sør vil ikke oppnå 250 km/t noe sted på den planlagte strekningen, uansett traséalternativ. Med Jernbaneverkets planprogram vil Oslo - Ski ikke bli noen "lenke i ei skandinavisk høgfarstline", men et nytt eksempel på at bit-for-bit-planlegging uten helhetlig strategi resulterer i flaskehalsar, unødvendige hastighetsbegrensinger og et alt for dårlig togtilbud.

Etterpåklokskap vil være til liten nytte

Vi vil også på nytt presisere at man ikke først kan bygge Oslo - Ski og så i ettertid finne løsninger for høyhastighetstog, f.eks. med en parallell bane som legges utenom flaskehalsene ved Ski, Ås og Vestby. Høyhastighetsbanen må planlegges først. Den meget stive linjeføringen for en slik

bane gir bare rom for noen få traséalternativer i det aktuelle, svært følsomme området. Disse må avklares nå, ikke siden.

Vi har i de siste månedene undersøkt dette meter for meter og kan dokumentere i detalj at det ikke finnes noe alternativ for en høyhastighetsbane som med enkle tiltak kan kombineres med noen av Jernbaneverkets traséalternativer. Spesielt mellom Vevelstad og Ski vil en måtte fjerne det meste av det som nå planlegges av Jernbaneverket. Milliardinvesteringene i en firespors-jernbane med flere planskilte forgreninger vil være bortkastet. Det er til og med tvilsomt om Jernbaneverkets planer for ombyggingen av Ski stasjon er hensiktsmessige, deriblant avgjørelsen om å legge begge lokaltogspor lengst øst.

Dersom Jernbaneverkets planprogram nå ikke erstattes av hensiktsmessige planforutsetninger, vil en etter byggingen av Oslo - Ski måtte innstille togdriften i lengre tid for på nytt å kunne gjennomføre et meget krevende anleggsarbeid i et av Norges mest verdifulle jordbruks-, natur- og kulturlandskaper. Etter vår vurdering er det klart uansvarlig og sterkt kritikkverdig av Jernbaneverket å legge ut et planprogram til høring uten å ha undersøkt noen av de meste sentrale planpremissene.

Forspilte muligheter

Med Jernbaneverkets planprogram vil milliardinvesteringen i ny bane Oslo - Ski bare gi svært begrensede gevinster for reisende mellom stasjonene langs Østfoldbanen nord for Ski. Riktignok vil det kunne tilbys flere avganger, men reisetidene blir like lite konkurransedyktige som nå. For mange som er bosatt i de søndre delene av Oppegård kommune eller i Ski kommune nord for Ski vil det faktisk være mindre ugunstig å kjøre bil fra hjemstedet til Ski stasjon og ta toget derifra til Oslo enn å vente på lokaltoget på Østfoldbanen.

Dersom Jernbaneverkets planprogram legges til grunn for den videre planleggingen, vil en forspille store muligheter til en kraftig forbedring av togtilbudet i hele regionen. I forslaget til planprogram heter det at en har vurdert å legge Follobanen nær Østfoldbanen ved Kolbotn. Men denne vurderingen er ikke annet enn en sammenligning av to uhensiktsmessige forslag. Formålstjenlige løsninger, f.eks. en sporforbindelse som gjør det mulig å kjøre tog Oslo - Kolbotn på Follobanen og videre sørover på Østfoldbanen, slik at reisetidene mellom Oslo og samtlige stasjoner fra Kolbotn og sørover blir reduserte med ca. ti minutter, er ikke vurderte av Jernbaneverket i det hele. Vi forventer at Jernbaneverket nå følger opp Stortingets vedtak om et flerbrukskonsept og legger fram et nytt planprogram der slike muligheter gis en reell vurdering.

Som det gjort greie for i tidligere notater, kan tilsvarende sies om Jernbaneverkets planprogram når det gjelder løsningene (eller mangelen på slike) for høyhastighetsbanen Oslo - Stockholm, for avviklingen av godstogtrafikken på Follo- og Østfoldbanen, for banekapasiteten sør for Ski og for gods- og persontrafikken mellom Alnabru / Gardermoen og Follo / Østfold / Sverige og Mellom-europa.

Jernbaneverkets forslag til planprogram av 8.2.10 må dessverre avvises. Et nytt forslag, basert på helt andre forutsetninger, må utarbeides omgående.

Med vennlig hilsen

Thor W. Bjørlo
kommunikasjonssjef

Jørg Westermann
daglig leder

Vedlegg

Brev av 11.1.10 fra Norsk Bane AS til Jernbaneverket

Brev av 25.1.10 fra Norsk Bane AS til Samferdselsdepartementet