

Dette innlegget handler om mulighetene for innenriksbruken av Europabanen, som jeg blant annet skrev om i mitt første innlegg fra mars i år og kan ses som et supplement til det.

Det store arbeidet med planleggingen for eventuelle høyhastighetsbaner i Norge er i gang, et første skritt på veien. Selv er jeg overbevist om mulighetene "Pilotprosjektet Europabanen" gir til Norge, vi kan høste erfaringer som brukes videre på andre prosjekter, ikke minst når det gjelder næringsutviklingsmuligheter/verdiskapning i tilknytning den nye transportformen. Europabanen anser jeg som en utmerket strekning til å begynne med, avstanden er kort i forhold til de øvrige aktuelle strekningene i Norge, betydningen som hovedforbindelse til utlandet både for person- og godstrafikk, innenrikstrafikken til Østfold får stor glede av banen, kombinasjonskjøring med eksisterende Østfoldbanen med mer.

Baser det nye togtilbuddet på fransk forbilde, de bygger linjer som tillater full fart gjennom stasjoner underveis (kan være overbygde gjennomgangsspor som Lyon St Exupéry), eller linjer som går utenom byer (med påkoblingsbaner). Dette gir vesentlig høyere snittfart. I dette innlegget prøver jeg å få frem Europabanens muligheter og betydningen regionalt, i samspill med eksisterende jernbaner. Det legges frem fakta om avstand, mulig reisetid, sammenligning med dagens situasjon samt noen relevante eksempler fra utlandet.

Europabanen er først og fremst viktig for trafikkutviklingen internasjonalt, både person- og godstrafikk (se i første innlegget mitt). Ved bygging av 2 avkjøringer, et mot Fredrikstad og et mot Halden samt "krysstasjon" ved Sarpsborg Syd med overgang til Østfoldbanen (i 1.etasje) etableres et robust og radikalt nytt togtilbud på sør Østlandet i tillegg til hovedmålet "utlandet". Etter min mening er dette prosjektet mest naturlig å starte med, avstanden fra Follobanen til grensen er ca. 82 km. Avkjøringer til Fredrikstad og Halden kommer i tillegg.

#### Hovedpunkter for Østfold.

A - Mesteparten av trafikkgrunnlaget er rettet mot Oslo. Rutetilbuddet skal ha utgangspunkt i dette ved etablering av direkte tog via Europabanen, se illustrasjon på side 3.

B - Direkte tog Oslo-Fredrikstad og tilbake igjen via Østfoldbanen, Ski og Follobanen til Oslo.

C - Samme rute som under B, bare motsatt retning, Østfoldbanen – Fredrikstad direkte Oslo.

D - Direkte tog Oslo-Sarpsborg Syd (med byttemulighet til lokaltog Østfoldbanen) - Halden.

E - Utviklingen i Nedre Glomma-regionen skal primært skje langs/ i nærheten av jernbanen.

Det skal etableres et lokaltogtilbud (i kombinasjon med Østrelinje). Regionen utvikler seg til attraktive nærings- og boområder som kommer til å avlaste Oslo. "Økologisk vekstområde".

F - Sarpsborg Syd skal være et trafikknutepunkt, med matebusser til bl.a. sentrale nærings- og boområder (tobilletter gjelder på buss), samt lyntog/lokaltogbytte. Det skal tilrettesegges for aktivt sykkelbruk og "grønnprofil" rundt stasjonen. Utleie EL biler på Sarpsborg Syd og Fredrikstad hører også til mulighetene. Det trengs radikale grep i et svært bilbelastet område.

G - Eksisterende stasjoner og nye holdeplasser skal også tilrettesegges etter et nytt konsept.

H - Behovet for veiutbygging begrenses. Reisevaner blir snudd opp ned (forutsetter helhet).

#### Behov for utbedringer Østfoldbanen.

A - Dobbeltspor Fredrikstad – Sarpsborg Syd – Sarpsborg (inkl. justeringer for økt hastighet).

B - Ny dobbeltporet bro ved Greåker og rettere trasé.

C - Mindre justeringer av dagens trasé forøvrig, tilpasninger i henhold til det nye konseptet.

D - Det mest ideelle hadde vært utbygging til dobbeltspor mellom Råde og Fredrikstad.

E - Dobbeltspor gjennom Moss sentrum er viktig med tanken på regulariteten.

F - Tunellen under Moss trengs ikke idet mesteparten av trafikken avvikles via Europabanen.

- A - Etter min vurdering er det ikke lurt å investere store beløp i trasévalg fra "1800-tallet".  
B - All trafikk gjennom Østfold via modernisert Østfoldbane mot Sverige fører til betydelig ekstra støybelastning for mange mennesker. Bl.a. mye gods skal over på bane.  
Nye Europabanen berører ikke tette boområder nevneverdig.  
C - Direkte Europabanen får overlegne rutetider i forhold til den moderniserte Østfoldbanen.  
D - Påkoblingsbanen til/fra Halden gir gode muligheter til å kombinere godstrafikk via den eksisterende banen over Kornsjø mot Göteborg. I tillegg fungerer den som reserve løsning ved eventuelle uregelmessigheter på Europabanen.  
E - Europabanen betyr en vesentlig avstandsreduksjon ned til Göteborg og gir betydelige tidsbesparelser i forhold til modernisering av dagens trasé (se også i mitt første innlegg).  
F - Ved modernisering av Østfoldbanen må mange stasjoner bygges om radikalt for å tilfredsstille sikkerhetskrav for tog i høy fart. Ekstra passeringsspor må påregnes i tillegg.  
G - "Sparte penger" nå ved ikke å bygge Europabanen som her beskrevet kan fort bli til "dyre penger" for neste generasjon. Bygges det ikke robust for fremtiden kan vi fort møte oss selv i døren igjen, vi har dessverre flere eksempler på det.  
H - Om ønskelig kan Europabanen tas i bruk etappevis. På vår side av grensen kan banen være i drift med trafikk til Fredrikstad i første omgang. På denne måten får sør Østlandet gleden av utbyggingen så fort som mulig og trafikken kan kombineres med eksisterende Østfoldbanen med en gang. Neste etappe kan bli Sarpsborg Syd mot grensen/ Halden. Påkoblingsbanen til/fra Halden kan brukes av utlandstog i en overgangsperiode mens den svenske delen ferdigstilles. Den svenske delen er lengre og tildels vanskeligere enn vår. Det er viktig å merke seg behovet for generell ferdigstillelse til Göteborg innen bestemt tid.

#### Generelle punkter.

Reisevaner endrer seg radikalt, noe som fører til mindre press på veinettet. Forutsetningen er helhetlig plantenkning og gjennomføring, inklusiv tilbringertjenester og tilpasset veisystem. Det er meget viktig med åpen dialog mot publikum hele veien, effektive infokampanjer, bevisstgjøring av opinionen. Prosessen må modnes, forbrukerne skal "klargjøres" til et nytt miljøvennlig reisekonsept og bli vant med å bruke det.

Traseen fra Follobanen (like nord for Ski) går antagelig i tunnel øst for Ski sentrum, videre i dagen vest for Kråkstad tettsted, gjennom ytre Hobøl og Våler ned til Grålum ved Sarpsborg. Her bygges en påkoblingsbane mot Greåker og Fredrikstad. Europabanen får 1 stasjon på vår siden av grensen, Sarpsborg Syd, her krysses eksisterende Østfoldbanen og etableres et viktig reisesenter. Banen krysser elven Glomma og fortsetter stort sett parallelt med E6 mot Svinesund, ved Berg bygges påkoblingsbane mot Halden.

Påkoblingsbanene bør ha bl.a. sporveksler som tillater avvik i høy fart (dette bidrar til å sikre regulariteten i rutetilbudet).

Europabanen skal ha direkte internasjonale forbindelser til Göteborg, København, Malmö, Hamburg (og Stockholm ved bygging av Götabanan/Europabanen på svensk side).

Det kan tilrettelegges for lokal godstransport som baserer seg på faste togruter flere ganger daglig i kombinasjon med laste/varebiltransport fra sentrale terminaler/stoppested.

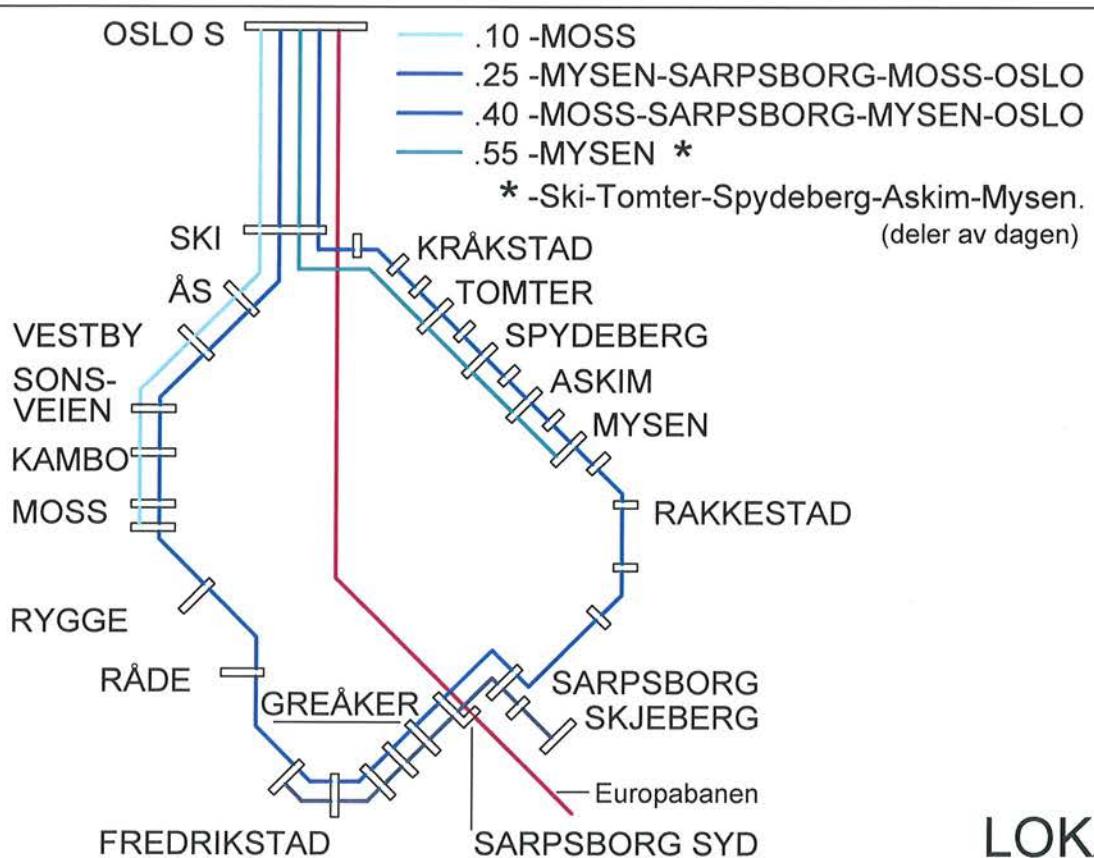
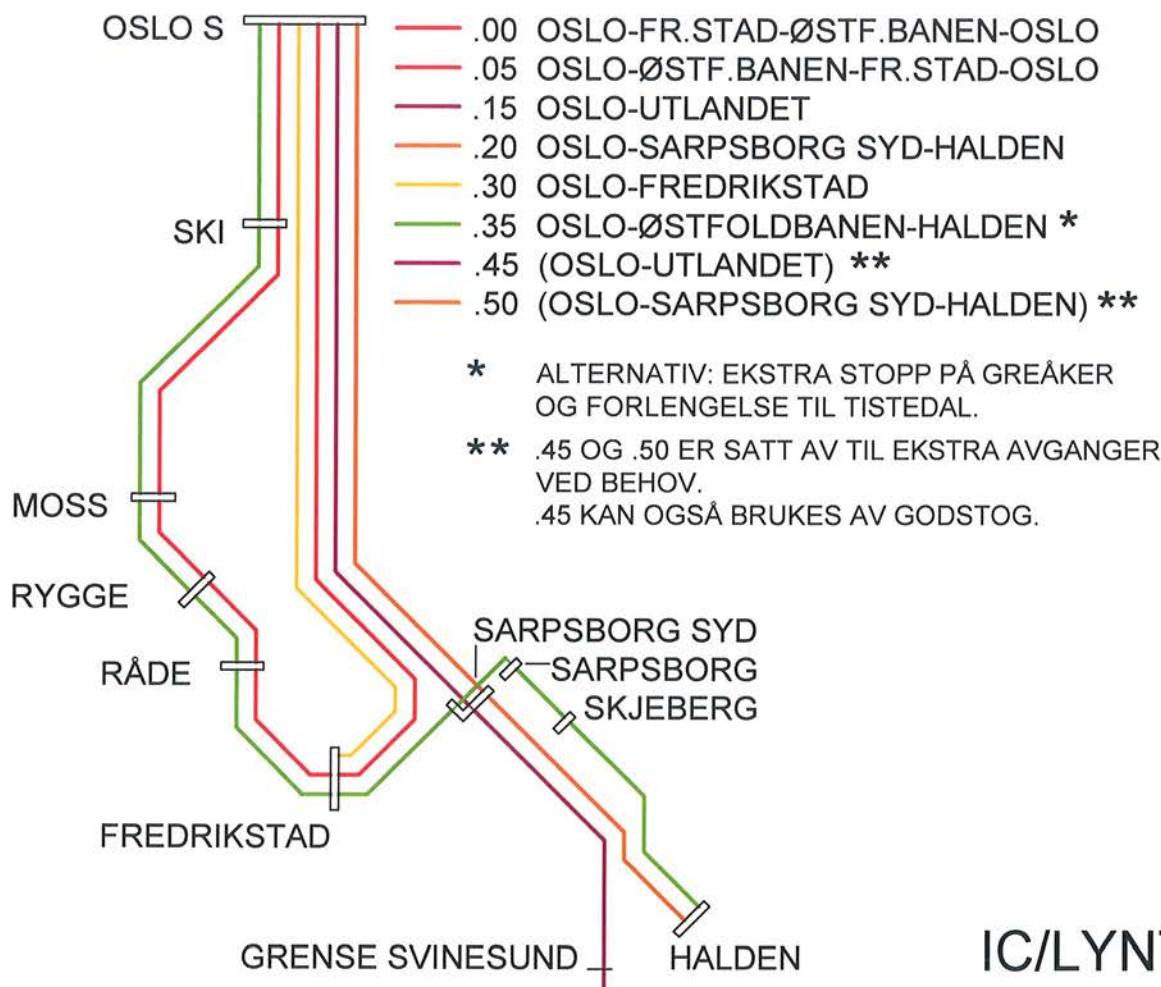
Denne radikale omleggingen av samferdselstilbuddet på sørøstlandet bidrar ved siden av store miljøgevinster også til betydelig færre trafikkskadde og drepte personer i trafikken. Videre letter trykket på Oslo som bo- og næringsområde ved tilrettelegging av attraktive tomter i tilknytning de planlagte reisesenter.

Det haster å få de berørte kommunene og fylkeskommunen med på dette.

# FORSLAG RUTETILBUD

side 3

(AVGANG OVER HVER TIME)



**OVERSIKT****EUROPABANEN KONTRA ØSTFOLDBANEN, INKLUSIV FOLLOBANEN**

<b>FRA OSLO TIL:</b>	<b>AVSTAND I DAG</b>	<b>REISETID</b>		<b>FOLLOBANEN I BRUK + NOEN JUSTERINGER</b>			
via ØSTFOLDBANEN:	KM.	MINUTTER	GJ.HASTIG.	KM.	MINUTTER	GJ.HASTIG.	% TIDSREDUKS.
MOSS	60	42	86 km/t.	59	30	118 km/t.	29 %
FREDRIKSTAD	94	67	84 km/t.	93	55	102 km/t.	18 %
SARPSBORG	109	82	80 km/t.	108	69	94 km/t.	16 %
HALDEN	137	103	80 km/t.	136	90	91 km/t.	13 %
GRENSE KORNSJØ	170	130	80 km/t.	169	117	87 km/t.	10 %
	<b>AVSTAND</b>	<b>REISETID</b>		<b>% TIDSREDUKS. I.F.T.</b>			
via EUROPABANEN:	KM.	MINUTTER	GJ.HASTIG.	I DAG	INKL. F.B.		
FREDRIKSTAD *	87	29	180 km/t.	57 %	47 %		
SARPSBORG SYD	77	23	201 km/t.	72 %	67 %		
HALDEN **	106	39	163 km/t.	62 %	57 %		
GRENSE SVINESUND	101	26	233 km/t.	---	---		

Reisetidene for Europabanen baserer seg på materiell som tillater 300 km/t. Ved bruk av materiell med maks. hastighet 200 -210 km/t. tar turen til Fredrikstad, Sarpsborg og Halden ca. 4 minutter ekstra. Dette gir gjennomsnittshastighet til Fredrikstad 158 km/t. Sarpsborg 171 km/t. og Halden 148 km/t.

\* SISTE 16 KM. REDUSERT HASTIGHET 140 - 100 km/t.

\*\* SISTE 14 KM. REDUSERT HASTIGHET 140 - 60 km/t. STOPP UNDERVEIS VED SARPSBORG SYD.

<b>SAMMENLIGNINGER FRA UTLANDET IDAG:</b>	<b>AVSTAND</b>	<b>REISETID</b>	<b>GJ. H.H.</b>		
TYSKLAND: FRANKFURT FLUGH. - LIMBURG S.	59 km.	17 min.	208 km/t.		
FRANKRIKE: AIX EN PROVENCE - AVIGNON LORRAINE - MEUSE (ØST FRA.)	74 km.	21 min.	211 km/t.		
	68 km.	19 min.	215 km/t.		
SPANIA: CÓRDOBA -PUENTE GENIL HERRERA	74 km.	21 min.	211 km/t.		
<b>EKSEMPLER LANGDISTANSER:</b>					
FRANKRIKE: PARIS - AIX EN PROVENCE (SYD)	731 km.	2t.54 min.	252 km/t.		
SPANIA: MADRID - BARCELONA	635 km.	2t.38 min.	241 km/t.		

**EKSEMPLER HASTIGHETS/ REISETIDS-BEREGNINGER:**

OSLO - GR.SVINESUND: (UTEN STOPP)				OSLO - FREDRIKSTAD:		
	KM	MINUTTER	GJ.HASTIG.	KM	MINUTTER	GJ.HASTIG.
UTKJØRING OSLO S.	0 - 2	2	60 km/t.	0 - 2	2	60 km/t.
AKSELLERASJON	2 - 20	7	154 km/t.	2 - 20	7	154 km/t.
KJØREHASTIGHET	20 - 101	17	286 km/t.	20 - 66	10	276 km/t.
NEDBREMSING	--	--	--	66 - 71	2	180 km/t.
VANLIG TRASÉ	--	--	--	71 - 85	6	140 km/t.
INNKJØRING STASJON	--	--	--	85 - 87	2	60 km/t.
SUM		26 min.			29 min.	

(PS. TGV BRUKER 3,5 KM. BREMSELENGDE VED NØDSTOPP FRA 300 km/t - STILLSTAND).

Gjennom dette innlegget håper jeg å få frem de positive ringvirkningene som "Pilotprosjektet Europabanen" gir til det sentrale Østlandet. Oppgraderinger på eksisterende infrastruktur bør tilpasses Europabanen (inklusiv påkoblingsbaner). Dette gir regionen (Oslo/ Østfold) et robust og fremtidsrettet transportsystem som samfunnet får glede av i lang tid fremover. Osloregionen utvides og presset på byen reduseres ved at det etableres nye, attraktive bo og næringsområder. Reisetid er en avgjørende faktor, det ser en i land som har tatt initiativet. Europabanen = fremtidsrettet investering for moderne transport på skinner.

Imens faller de første brikkene på plass. Follobanen skal få 2 – løps tunnel, det tas hensyn til planer for høyhastighetsbane mot Sverige. Her er det viktig å planlegge den siste delen inn til Ski som en "avgrening", slik en fremtidig hovedbane ("Europabanen") beholder toppfarten. Arbeidsgruppen som jobber med høyhastighetsutredningen har tatt fatt på en spennende oppgave. Utenlandsk ekspertisen har kommet inn og hjelper oss forhåpentlig flere skritt frem. Vi har for alvor begynt å se over landegrensen, unnskyldninger som "vi har spesielle forhold, det lar seg ikke gjøre" får heldigvis stadig mindre respons. Jeg håper vi tar utfordringen.

Det er av stor betydning at de ansvarlige politikerne og samferdselsdepartementet følger nøye med i utviklingen internasjonalt og ikke sammenligner våre fremtidige prosjekter med det vi har i Norge i dag. Vår infrastruktur har ikke fulgt med i tid, gjør vi forbedringer i henhold til den norske standarden kan vi fort bli tilfreds og velger løsninger som ikke holder moderne europeisk standard. Ofte mangler "det lille ekstra" som gjør et prosjekt komplett, det har ikke bare med penger å gjøre, derimot kan det vise seg å bli svært kostbart samfunnsøkonomisk. Som jeg påpekte tidligere er Europabanen en kort strekning som betyr mye for nasjonen internasjonalt (goods- og persontrafikk) og i tillegg et fremtidsrettet transportsystem på sentrale Østlandet. Kanskje lærer vi som nasjon underveis, det er ikke for sent enda.

Det hadde vært fornuftig å kontakte svenskene om Europabanen og prøve å få til en dialog som fører til et viktig skritt fremover og ikke kostbart lappverk på eksisterende infrastruktur. Det blåser en positiv politisk vind blant de aller fleste partiene, gledelig med tanke på fremtiden. Jeg kommer til å følge med stor interesse det videre arbeidet fremover.

Undertegnede har jobbet hos Niels Torp AS arkitekter i Oslo i en årekke. Vi arbeider med alt innen arkitektur, fra mindre boligoppdrag til svært omfattende prosjekter.

Eksempler er: hovedkontor til SAS i Stockholm, hovedkontor British Airways ved London, Aker-brygge, det meste av Gardermoen hovedflyplass, masterplan Tjuvholmen med diverse delprosjekt, Nils Ericsson terminalen i Göteborg, med mange flere. Det stilles høye krav hele veien og utfordringene underveis er mange. Vi analyserer våre prosjekter grundig fra starten av, bruker flere redskap til å kontrollere oss selv. Denne arbeidserfaringen prøver jeg å bruke i mine innlegg også. Jeg jobber mye sammen med Niels Torp personlig som regnes blant Skandinavias fremste arkitekter. Etter å ha lest mitt første innlegg (rettet til de ansvarlige politikerne og Jernbaneverket m.fl.) anbefalte han meg på det sterkeste å følge opp dette arbeidet til å påvirke beslutningstagere i samferdselssektoren og jernbanemiljøer og sikre fornuftige grep for vår fremtidige transportform, nemlig moderne høyhastighetsjernbaner.

Alexander Savert.

Kilder: norske og engelske faktabøker, DB, diverse internetsider, med mer.

PS. Jeg setter pris på tilbakemeldinger.

## EUROPABANEN "FLYTTER" NEDRE GLOMMAREGIONEN (OG RIKSGRENSEN) TIL FOLLO.

