

## **ØSTRE LINJE/TOGPARKERING SKI SYD - HØRINGSUTTAELSE TIL PLANPROGRAM**

For Jernbane takker for anledningen til å uttale seg til planprogrammet. For Jernbane er en frivillig organisasjon som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa enn det som er tilfellet i dag. Våre målsettinger er redusert belastning på miljø og helse fra transportsektoren.

For Jernbane anser det som nødvendig både med en omfattende utbygging av jernbanen og at den prioriteres framfor parallell, konkurrerende infrastruktur.

Investeringen som skal planlegges i dette tilfellet befinner seg i transportkorridor 1. Dette er også Norges tyngste utlandskorridor over land. E6 og snart også E18 er bygd ut til sammenhengende motorveg i korridor 1 og 2. Jernbanen er utkonkurrert på de lengre transportene/reisene og har mer en avlastende funksjon i forhold til vegtrafikken. Vi beklager de politiske prioriteringene som har vært gjort.

Skal markedsandeler flyttes fra veg til bane her vil det være nødvendig med store investeringer. For å konkurrere med (laste)bil dør til dør må det også planlegges for betydelige reisetidsforkortelser. E6 Oslo - Gøteborg er ca. 60 km kortere enn jernbanen. For Jernbane mener det må planlegges nye traséer. IC-konseptet med dobbeltspor gjennom alle byer og tettsteder må suppleres med omkjøringsmuligheter i høy fart.

I Follobaneprosjektet lå det opprinnelig inne at det skulle sprenges ut begynnelsen på en tunnel rett fram under Ski som kunne bygges videre som høgfartsbane retning Sverige. Dette ble av noen tatt ut av planene. Vi beklager også disse prioriteringene. Skal det tilrettelegges for en avgreining nå åpninga av Follobanen utsettes, på et seinere tidspunkt stenges. Situasjonen har en parallell til T-baneringen og Lørenbanen. Der lå det også opprinnelig inne å sprengte ut begynnelsen på Lørenbanen. Dette ble tatt ut i 2003-2006 da Ringen ble bygd. Det medførte 3/4 års stengning av Ringen fram til 2016 for å bygge Lørenbanen. En slik strategi sparer penger på det isolerte prosjektet, men fører til seinere merkostnader og ulemper for fellesskapet.

For Jernbane er av den oppfatning at Norge bør bygge en høgfartsbane mot Sverige, Danmark og Kontinentet (Europabane). NTP er også åpen for en slik mulighet, se 3.4.3 ambisjoner for jernbanen. Den vil måtte gå i korridor 1. For traséen videre har det både vært foreslått et konsept langs Vestre linje med forbikjøringsspor for et varierende stoppmønster (Norsk Bane) og et direktespor Ski-Sarpsborg (NSB, For Jernbane, Høyhastighetsutredninga). Vi mener også at Oslo og Stockholm bør knyttes sammen med en jernbane som kan overta for flytrafikken. For en slik hovedstadsbane er det flere korridoralternativer, over Ski er en av dem.

For Jernbane mener utredningen av ny avgreining for østre linje og toghensetting må ta høyde for at det kan bli beslutta å bygge høgfartsbane innen rimelig framtid med utg.pkt. i området rundt Ski.

Ny avgreining Østre Linje og Europabane/Stockholmsbane

Utredningen bør ta for seg hvordan den dobbeltsporede avgreininga kan videreføres østover som en høgfartsbane retning Stockholm. Hensikten må være å avdekke om det er justeringer eller tilrettelegginger som bør gjøres i planene nå.

På samme måte bør det også utredes hvordan en planskilt avgreining for en Europabane kan etableres fra ny trasé for Østre linje. Vi ser for oss at en europabane bør bygges med tre spor; to til persontog og et til godstog med kryssingspor.

#### Toghensetting og Europabane

Et annet konsept for en europabane er avgreining i Follobanens tunnel. Follobanen ligger utafor planområdet, men en mulig videre trasé for en europabane med tunnell, dagsone eller munning kan være hensiktsmessig i området Hagelund hvor det er foreslått å utrede toghensetting/serviceanlegg. Vi mener derfor det må utredes en mulig korridor for en europabane med utgangspunkt i Follobanens tunnel. Det må utredes om det vil være mulig å plassere en europabane og hensetting i samme eller ulike plan i området Hagelund.

Av hensyn til en mulig europabane ber vi om at det likevel blir utreda et alternativ med toghensetting i Holstadmarka (H1) vest for Vestre linje, da Holstadmarka ikke er aktuell som trasé for noen høgfartsbane.

#### Ski stasjon

Denne ligger også utafor planområdet, men vi mener hensyn til kapasitet og trafikkavvikling tilsier at utredningen også tar for seg det vi anser som en svakhet ved stasjonen. Fra Oslo til Ski blir det med Follobanen etablert fire spor. Det er parallelt med situasjonen for Lillestrøm st. og delvis Asker st. Fra Lillestrøm går det fire spor videre, fra Asker tre spor, men fra ny Ski st. skal det bare gå to spor videre sørover. Etter sporplanen for ny Ski st. er det Follobanens spor som blir gjennomgående. Gamle Østfoldbanen skal ende butt. Riktignok skal det inne på stasjonen etableres overkjøringsspor for godstog mellom Follobanen og gamle Østfoldbanen.

Vi mener det bør utredes å føre ny avgreining for Østre linje helt inn til plattform på Ski st. og videre bort til godssporene og gamle Østfoldbanen. Slik kan vi unngå kapasitetsfall ved Ski st. Ev. venting kan gjøres ved plattform og ikke ute på sporet sør for Ski. Gamle Østfoldbanen kan ved behov integreres med trafikken sør for Ski.

Antall spor sør for Ski kan i teorien komme opp i 9; Vestre linje 2 + Europabanen 3 + Østre linje 2 + Stockholmsbane 2. Da blir de få 100 meterne med to fellesspor fort en flaskehals.

Vi har her pekt på forhold og spørsmål som går utover det definerte planområdet. Vi mener Nasjonal transportplan gir god dekning for å gjøre det, se NTP 2018-2029 pkt. 3.4.3: "alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Gøteborg og videre ut i Europa". "For å sikre mot feilinvesteringer og store ekstrakostnader ved senere utbygging, skal strekningene som bygges nå bygges på en slik måte at de legger til rette for eventuell videre utbygging."