



22. mars 2010

Jernbaneverket Utbygging  
Postboks 217 Sentrum  
0103 OSLO

## **PLANPROGRAM FOR FOLLOBANEN – HØRINGSUTTAELSE**

Norges Naturvernforbund avgir herved en høringsuttalelse til planprogrammet som omhandler Follobanens rolle som ledd i et nasjonalt og internasjonalt banenett. Vi omtaler ikke lokale konsekvenser, noe som ivaretas av eventuelle egne høringsuttalelser fra våre lokallag i regionen. Kopi sendes samtidig til Jernbaneverkets plan- og utredningsavdeling da denne uttalelsen bør være av interesse også for intercity-strategien for Østfoldbanen, som er under utarbeiding.

### ***Utgangspunkt***

Norges Naturvernforbund mener at økt jernbanekapasitet og en mer moderne jernbaneinfrastruktur i Sørkorridoren er et svært viktig tiltak for å flytte flere passasjerer og mer gods fra veg til bane, som kan legge grunnlag for en bedre arealbruk og gjøre det lettere å innføre nødvendige begrensninger i biltrafikken i Oslo-regionen.

Det er samtidig viktig å erkjenne at toget har sitt største relative klimafortrinn som alternativ til flytrafikk. Skal toget virkelig bidra til å redusere utslipp av klimagasser, må toget gjøres konkurransedyktig med fly.

Vi må også erkjenne at jernbaneutbygging er en tidkrevende og kostbare affære; vi ser tydelig at det er vanskelig å finansiere store utbygginger. Vi må også erkjenne at infrastrukturutbygging bidrar til inngrep og barrierer i natur og landskap. Og vi må innse at infrastrukturutbygging fører til utslipp av klimagasser i byggefasen, gjennom bruk av fossilt brensel og ikke minst materialer som stål og betong. Dette gjør at vi må stille streng krav til den infrastrukturen som bygges ut, og vi må tenke langsiktig.

Hensynet til byggekostnader, naturinngrep og utslipp fra byggefasen tilsier at det er lite sannsynlig – og også lite ønskelig – å først bygge nye dobbeltspor i intercity-trianglet, for deretter å bygge separate høyhastighetsbaner i de samme korridorene. Vi må betrakte hver kilometer ny bane som bygges fra Oslo S og sørover mot svenskegrensa, som en endelig løsning. Følgelig må vi planlegge slik at summen av ny bane og dagens bane (der denne opprettholdes) vil gi det kraftige løftet som trengs for lokal og regional togtrafikk, for toget i konkurransen med fly og for toget i konkurransen med lastebil.

Vi har heller ingen tid å miste. Jo tidligere et moderne banenett blir ferdigstilt, jo mer utslipp kan reduseres fra konkurrerende transportmidler – gitt at de nye banestrekningene bygges ut etter en moderne og langsiktig standard.

### ***Follobanen***

For Follobanen betyr dette at det nye dobbeltsporet må ses på som et ledd i en moderne høyhastighetsbane fra Oslo S mot kontinentet. Det er viktig å huske på at denne høyhastighetsbanen ikke har sitt sørlige endepunkt på Ski.

Problemet er at Ski stasjon ikke kan passeres i særlig høyere hastighet enn 130 km/t pga. en krapp sving umiddelbart etter stasjonen. Også videre sørover vil det være tilsvarende hastighetsbegrensninger ved både Ås og Vestby. Slik banen ligger, er det ikke mulig på noen fornuftig måte å rette ut disse svingene.

Tatt i betraktning våre konklusjoner om at det neppe er sannsynlig eller fornuftig å bygge separat høyhastighetsbane gjennom Østfold, i tillegg til nytt dobbeltspor, er det svært viktig at Follobanen anlegges slik at hastighetsbegrensningen gjennom Ski kan unngås uten at det krever en ny, separat høyhastighetsbane gjennom Østfold.

Det mest nærliggende vil være å tenke seg at Follobanen, som et byggetrinn 2, forlenges fra et sted like nord for Ski til et sted like sør for Vestby. Da unngås hastighetsbegrensningene, i tillegg til at kapasiteten i banesystemet økes vesentlig. Viktige stasjoner som Ås og Vestby kan da tilbys f.eks. kvartersruter (forutsatt vendespor på Vestby stasjon), uten at dette forstyrrer høyhastighetstog, regiontog og godstog.

Det er viktig at et slikt byggetrinn 2 vil avgreine fra Follobanen så langt sør at det ikke blir nødvendig med "doppel utbygging" over lengre strekninger. Det er også svært viktig at mulige avgreiningpunkter nord for Ski innarbeides i planene for Follobanen slik at det blir mulig å etablere byggetrinn 2 med gjennomgående høy hastighet (også gjennom avgreiningpunktet) uten vesentlige konsekvenser for togtrafikken i anleggsperioden, samtidig som det tas hensyn til lokale naturkonsekvenser.

Et alternativ til å forlenge Follobanen sørover til et sted like sør for Vestby kunne være at Ski stasjon bygges slik at passering i 250 km/t blir mulig, kombinert med utretting av delstrekninger sør for Ski. Dette vil imidlertid gi store konflikter i forhold til bebyggelsen sør for Ski stasjon og anses derfor lite realistisk. Det vil heller ikke gi den økte kapasiteten som oppnås gjennom å forlenge Follobanen til Vestby.


### **Østfoldbanen**

For Østfoldbanen videre sørover må Stortingets krav om minste hastighet på 250 km/t ivaretas. Et viktig krav vil likevel være at nye stasjoner for gjennomgående høy hastighet anlegges som bystasjoner og ikke legges utenom sentrene. Dersom det ikke er mulig med et konsept som ivaretar dette for begge byene i Nedre Glomma-regionen, må det vurderes alternative løsninger, f.eks. at banen følger dagens korridor mellom Moss og Fredrikstad og derfra legges i ny direkte linje til Skjeberg/Ingedal og videre mot Halden. I så fall vil dagens bane Fredrikstad–Sarpsborg–Skjeberg/Ingedal beholdes for regiontog og godstog og eventuelle lokaltog.

Det nye høyhastighetsdobbeltsporet vil få tett togtrafikk mellom Follo og Nedre Glomma-regionen. Blanding av raske persontog, mer saktegående persontog og godstog vil begrense kapasiteten. Det er derfor en stor fordel at Østfoldbanens østre linje rustes opp for å kunne ta unna godstog og dermed avlaste høyhastighetsdobbeltsporet i rushtidene og når det er nødvendig å utføre vedlikeholdsarbeider.

Vi forutsetter for øvrig at Stortingets krav til hastighetsstandard også innfris for det planlagte dobbeltsporet gjennom Moss.

Med vennlig hilsen  
Norges Naturvernforbund



Holger Schlaupitz  
fagleder

Kopi:  
Jernbaneverket Plan og utredning