



Det kongelige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

Henvendelse til:  
Tlf.: 91 65 61 30  
Faks:  
E-post: Terje.Vegem@jbv.no

Dato: 09.07.2010  
Saksref.: 10/00983 SJU 501  
Deres ref.:  
Vedlegg: 3

Besøksadresse:  
Stenersgt. 1D  
  
Postadresse:  
Postboks 217 Sentrum  
NO-0103 Oslo

Telefon:  
22 45 59 50

Telefaks:

Sentralbord  
Jernbaneverket:  
05280

Reg. nr:  
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:  
7694.05.01977

[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)

## **Nytt dobbeltspor Oslo – Ski, Follobanen Fastsetting av planprogram, Jernbaneverkets anbefaling**

Planprogrammet har hatt offentlig ettersyn i perioden 8. februar til 9. april 2010. De innkomne merknader er behandlet og planprogrammet er revidert 7. juni 2010. Merknadene er innarbeidet i den grad det ble funnet relevant. Jernbaneverket har gjennomført revisjonen i dialog med de berørte kommuners planavdelinger.

Jernbaneverket ba om synspunkter på den videre planprosess. For Oslo kommune sin del er planprosedyren uansett valg, den samme fordi en her har kommet fram til at det skal utarbeides en reguleringsplan uten forutgående kommunedelplan.

Akershus fylkeskommune ved Fylkestinget anbefaler at videre planprosess skjer ved at SD fastsetter hvilket trasealternativ som skal reguleres med grunnlag i konsekvensutredningen.

For Oppegård og Ski kommuner var det et ønske om å gjennomføre en prosess med kommunedelplan som grunnlag for valg av trasealternativ før reguleringsplan. Oppegård kommune er imidlertid åpne for å gå direkte på reguleringsplan dersom dyp tunnel med to løp blir lagt grunn for videre planlegging.

Gjennom høringsperioden og fram til merknadsbehandlingen ble slutført og planprogrammet ble revidert, har den tekniske prosjekteringen fortsatt. Samtidig har det kommet uttalelser både fra Byantikvaren i Oslo og Riksantikvaren om alternativene for innføring av Follobanen til Oslo S. Alternativet Dyvekes vei vil utløse innsigelse. De variantene av Loenga alternativet som medfører inngrep i Minneparken vil også utløse innsigelse.

Samtidig har høringsuttalelsene gitt signaler om hvordan en vurderer alternativene i de enkelte kommunene. Dette gjelder temaer som kulturminner og kulturmiljøer, friluftsliv, biologisk mangfold, utslipp til vann og grunn, samt støy. Alternativet med

dagstrekning ved Taraldrud i Ski er kontroversielt. Det samme gjelder innføring av Follobanen til Ski vest for dagens trase for Østfoldbanen.

Videre viser uttalelsene at tunnelprofil med to parallelle løp foretrekkes. Brann og redningsetatene i kommunene anbefaler en løsning med to parallelle løp kombinert med dagstrekning, begrunnet med etatenes egen sikkerhetsvurdering. Det Norske Veritas konkluderer i sin risikoanalyse at dagens sikkerhetskrav tilfredsstilles i alle alternativer, men at konseptet med to separate løp er det sikreste.

Fra flere av høringsinstansene har det også kommet anmodninger om å gjennomføre en helhetlig planlegging og derfor også implementere Bryndiagonalen i prosjektet. En forbindelse mellom Follobanen og Alnabru/ Hovedbanen vil være nødvendig dersom Follobanen skal kunne brukes for avvikling av godstrafikk direkte til/fra Alnabru. De berørte kommunene er spesielt opptatt av at godstogene kan benytte Follobanen om kvelden når persontrafikken er redusert og om natten for å avlaste boligområdene langs Østfoldbanen. Slik eventuell bruk av Follobanen også til godstrafikk henger imidlertid også sammen med pågående utredningsarbeid ifbm høyhastighetsprosjektet, jf departementets mandat for arbeidet der blant annet spørsmål om separate høyhastighetsbaner og baner for blandet trafikk skal utredes.

Jernbaneverket har et overordnet mål om å ferdigstille Follobanen innen utgangen av 2018, med byggestart i 2013. Det er viktig å sikre denne framdriften. Derfor vil Jernbaneverket anbefale at planprogrammet fastsettes med følgende tilføyelser/endringer:

- Jernbaneverket anbefaler at den videre planprosess gjennomføres uten kommunedelplan i Oppegård og Ski og at SD fastlegger trasevalg på grunnlag av en selvstendig konsekvensutredning.
- Alternativ med dagstrekning tas ut av utredningsprogrammet. Jernbaneverket ønsker ikke å gjennomføre dette alternativet. Kostnadene er ca 1 mrd høyere enn for dyp tunnel. Stigningsforholdene vil være ugunstige i forhold til å dimensjonere for hastigheter høyere enn 200 km/h. Miljøkonsekvensene er i merknadene til planprogrammet vurdert som omfattende negative i alle kommuner.
- Nytt dobbeltspor på strekningen Oslo S-Ski bygges med to separate tunnellop. Dette legges til grunn for videre planlegging.
- Innføring til Oslo S, alternativet Dyvekes vei tas ut av utredningsprogrammet. Riksantikvaren har presisert at alternativet er spesielt uheldig for kulturminnene og har varslet innsigelse. Byggingen er svært komplisert, medfører stor usikkerhet og høyere kostnader enn ved de andre alternativene. Kostnader for disse alternativene er ikke endelig kvantifisert ennå, men vil foreligge i løpet av høsten. Jernbaneteknisk sett gir dette alternativet begrensninger i kapasitet og fleksibilitet.

- Avgrening til en eventuell Bryndiagonal (løsning og kostnader) utredes i tilknytning til Follobaneprosjektet, men prosjektet håndteres for øvrig som et separat prosjekt i den ordinære NTP-prosessen.

Jernbaneverket vil legge opp til at planprosessen fortsatt skal gjennomføres i et nært samarbeid med de berørte kommuner og at lokal medvirkning sikres i hele plan- og anleggsfasen.

Med vennlig hilsen

Elisabeth Enger  
Jernbanedirektør

Anita Skauge  
Etatsdirektør Plan- og Utvikling

3 vedlegg