



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbaneverket

Postboks 4350  
2308 HAMAR

Deres ref  
10/00983 SJU 501

Vår ref  
09/243- TFA

Dato  
13.09.2010

**Nytt dobbeltspor Oslo - Ski - fastsettelse av planprogram og videre planprosess**

Samferdsdeparterementet (SD) viser til brev av 9. juli 2010 fra Jernbaneverket (JBV) om fastsettelse av planprogram for prosjektet nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen).

Miljøverndepartementet (MD) har bestemt at SD er ansvarlig myndighet etter bestemmelsene om konsekvensutredninger for utbyggingen av nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Dette innebærer at det er SD som fastsetter planprogrammet og gjennom dette avgjør hvilke traseer som skal utredes og hvilke problemstillinger for miljø og samfunn som skal belyses i konsekvensutredningen. Planprogrammet har vært forelagt MD i samsvar med forskrift om konsekvensutredninger, jf. vedlagte brev fra MD av 8. september 2010.

**Videre planprosess**

I forbindelse med at MD besluttet at planprogrammet skulle fastsettes sentralt, ble det også bestemt at SD i forbindelse med fastsettelsen av planprogrammet skulle ta stilling til videre planprosess. For å sikre en helhetlig planlegging med god framdrift, legger SD opp til å fastlegge trasévalg på grunnlag av en selvstendig konsekvensutredning. Dette betyr at det ikke gjennomføres kommunedelplan i Oppegård og Ski kommuner. SD er opptatt av at det gjennomføres en inkluderende planprosess med kommunal medvirkning. Målet er å finne de beste fysiske og trasémessige løsninger for en moderne jernbane kombinert med at lokalbefolkningens interesser ivaretas. SD legger til grunn at JBV i den videre planprosessen samarbeider tett med de berørte kommunene og at god lokal medvirkning sikres i hele plan- og anleggsfasen. SD ber om at alternativet med innføring til Ski vest for Ski sentrum utgår. Dersom alternativet

øst for Ski sentrum viser seg ikke å være gjennomførbart, må innføringstraseen vurderes på nytt i samråd med Ski kommune.

### **Fastsettelse av planprogrammet**

SD har merket seg at alle kommunene har vurdert miljøkonsekvensene av alternativet med dagsone ved Taraldrud som svært negative. Kostnadene for en dagsoneløsning er isolert sett vurdert å være høyere enn for dyp tunnel, samtidig som en slik løsning vil kunne gi ugunstige stigningsforhold bl.a. med tanke på å kunne dimensjonere for hastigheter høyere enn 200 km/t. SD slutter seg derfor til JBV's vurdering om at dagsone ved Taraldrud ikke utredes videre.

En rekke forhold ved utbyggingen av Follobanen taler for to separate tunnellop, selv om både ettløps- og toløpstunnelløsninger er vurdert som sikre. SD slutter seg derfor til JBV's vurdering om at nytt dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski bygges med to separate løp.

Når det gjelder innføring til Oslo S, har SD merket seg at alternativet med innføring ved Dyvekes vei er spesielt uheldig for kulturminnene og at Riksantikvaren har varslet innsigelse. Dette alternativet er bygningsteknisk svært komplisert, med tilhørende usikkerhet og høyere kostnader, og medfører begrensninger i kapasitet og fleksibilitet sammenliknet med de andre alternativene. SD slutter seg derfor til JBV's vurdering om at alternativet med innføring ved Dyvekes vei tas ut av utredningsprogrammet. Riksantikvaren har varslet mulig innsigelse også i forbindelse med flere av de andre innføringsalternativene. SD forutsetter at det videre utredningsarbeidet gjøres i dialog med Riksantikvaren, og at det legges vekt på å vurdere avbøtende tiltak i området.

De aktuelle traséalternativene i planprogrammet for nytt dobbeltspor Oslo-Ski har kun forbindelse til godsterminalen på Alnabru via Oslo S, noe som ikke vil være en hensiktsmessig løsning. For at godstog til Alnabru skal kunne benytte Follobanen, må det etableres en forbindelse mellom den nye banen og Alnabru, som ikke går via Oslo S. SD slutter seg derfor til JBV's vurdering om at en slik godsforbindelse utredes i tilknytning til Follobaneprosjektet. SD ber videre om at det utarbeides reguleringsplan for en framtidig godsforbindelse og at planarbeidet legges opp slik at nødvendige forberedende arbeider ved avgreningspunktene kan utføres samtidig som Follobanen bygges. SD ber videre om at både tekniske løsninger, kostnader og konsekvenser for berørte områder (dagsoner) knyttet til en framtidig godsforbindelse skal utredes.

Når deler av persontrafikken overføres fra Østfoldbanen til Follobanen, frigjøres kapasitet på dagens dobbeltspor som vil bli brukt til å styrke lokaltogtilbudet. Dette vil også gi mulighet for økt godstrafikk på Østfoldbanen. SD ber om at JBV vurderer hvilket godstrafikkvolum som Østfoldbanen kan håndtere dersom en tverrgående

forbindelse mellom Follobanen og Alnabru *ikke* realiseres, og hvilke miljømessige konsekvenser økt godstrafikk på Østfoldbanen vil gi.


SD er opptatt av at Follobanen skal kunne inngå som del av en ev. framtidig høyhastighetsbane fra Oslo mot Gøteborg/København. SD legger til grunn at det i det videre utredningsarbeidet vurderes løsninger for Follobanen som ikke er til hinder for en ev. framtidig høyhastighetsbane med en dimensjonerende hastighetsstandard på 250 km/t eller mer. Det videre utredningsarbeidet må her nøye samordnes med den pågående høyhastighetsutredningen og arbeidet med KVV for IC-trianglet.

I forbindelse med arbeidet med neste Nasjonal transportplan 2014-2023, har SD bedt transportetatene om en særskilt vurdering av de langsiktige kapasitetsutfordringene for jernbanen i Oslo-området. SD ber om at JBV i det videre planarbeidet vurderer hvilke konsekvenser resultatene av dette utredningsarbeidet vil kunne få for Follobanens innføring til Oslo S, for eksempel i tilknytning til en ev. framtidig ny tunnelloøsning i Oslo.

Når Follobanen er utbygd skal strekningen betjene person- og godtrafikkmarkedet inn og ut av Oslo i mange tiår. SD vil derfor understreke at JBV generelt innretter det videre planarbeidet slik at det legges til rette for å kunne håndtere ulike framtidige kombinasjoner av trafikk. Follobanen skal bidra til at flere reiser med tog og SD understreker behovet for en innfartsparkering med god kapasitet i et lengre perspektiv, spesielt på nye Ski stasjon.

Vi ber om at JBV oppdaterer planprogrammet i tråd med føringene fra MD og SD. Med dette godkjennes planprogrammet for nytt dobbeltspor Oslo – Ski.

Med hilsen

  
for Fredrik Birkheim Arnesen e.f.

  
Terje Falch

**Kopi til:**

Miljøverndepartementet

Oppegård kommune

Ski kommune

Oslo kommune – Byrådsavdelingen for byutvikling

Akershus fylkeskommune - sentraladministrasjonen