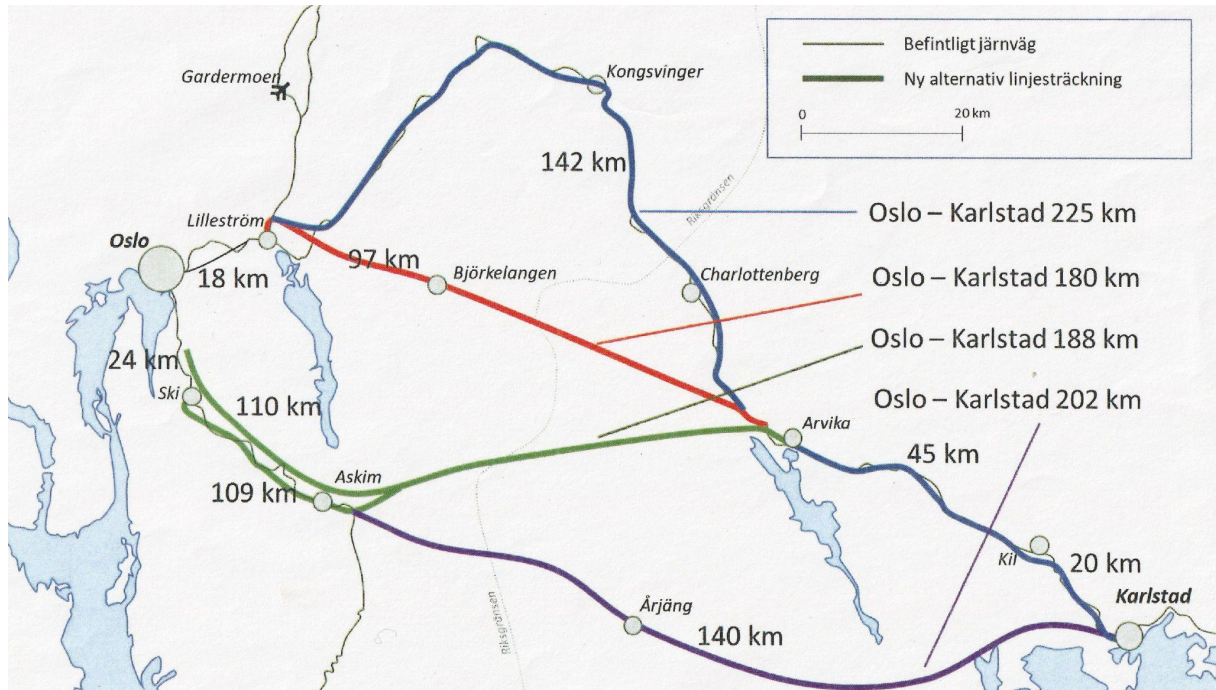


TOG OSLO – STOCKHOLM VIA LILLESTRØM OG BJØRKELANGEN

BESTE ALTERNATIVET

ALTERNATIVE TRASÈER FOR NYTT JERNBANEPROSJEKT OSLO – STOCKHOLM PÅ NORSK SIDE, KONGSVINGERBANEN, LILLESTRØM/BJØRKELANGEN ELLER SKI



Stortinget har vedtatt å be Regjeringen å gjennomføre en Mulighetsstudie for dobbeltsporet jernbaneprosjekt Oslo – Stockholm. Gjennom denne studien ønsker man å få avklart trasèvalg, finansieringsløsning samt kartlegge de nasjonale tilpasningstiltak og formaliteter som må på plass mellom den svenske og norske stat for å etablere et felles statlig selskap som prosjekteier for den påtenkte banen. Arbeidet med mandat og forberedelser til Mulighetsstudien er allerede påbegynt.

(Kartskisse med blå, rød og grønne trase-skisser)

Sverige ønsker tilkobling til sin eksisterende bane i Arvika. Videre er deres krav at reisetiden Oslo - Stockholm skal være under 3 timer, for å være konkurransedyktig med fly eller bil.

Det er 3 alternative trasèer på norsk side som er aktuelle for prosjektet, nemlig

- Oslo – Lillestrøm – Kongsvinger – Arvika (Kongsvingerbanen)
- Oslo – Lillestrøm – Bjørkelangen – Arvika
- Oslo – Ski – Arvika

Alle 3 alternativer er undersøkt i daværende Jernbaneverkets Høyhastighetsutredning 2012, og det grunnlagsarbeide som ble gjennomført i denne utredningen har vært utgangspunktet for senere økonomiske analyser, gjennomført i forskjellige rapporter for respektive trasèalternativer.

Det er nødvendig å påpeke at selv om ovennevnte utredning fra 2012 hadde navnet Høyhastighetsutredningen, betyr ikke det at dagens alternativer forutsetter bygging av en høyhastighetsbane, hvor kjørehastigheten pr. definisjon er over 300 km/t. Oslo- Stockholm-banen skal ha topphastighet på 250 km/t, og togtypen er hurtigtog (snabbtog på svensk). Forskjellen på

hurtigtog og høyhastighetstog er kravene til kurvatur og stigning. Derfor ligger også anleggskostnadene til høyhastighetstog ofte 2-3 ganger anleggskostnadene for hurtigtog.

Vurdering av de 3 alternativene:

KONGSVINGERBANEN – KLARER IKKE 3-TIMERSKRAVET – OG DOBBELTSPOR BLIR FOR DYRT

Kongsvingerbanen ble åpnet i 1862, og følger den dag i dag praktisk talt samme trasè som den opprinnelige. Flere strekninger har ned mot 75 km/t som fartsgrense. Reisetid fra Oslo til Stockholm i dag er 5t30min. Årlig reiser ca. 200.000 passasjerer med banen fra Oslo til Stockholm eller omvendt. Avstanden fra Oslo til Arvika via Kongsvinger er i dag ca. 160km.

Kongsvingerbanen har i dag iflg. ruteplanen 12 stoppesteder mellom Oslo og Kongsvinger, og stopper bl.a. på tettstedene Fetsund, Sørumsand, Årnes og Skarnes. Banen er ensporet bortsett fra ved vekslingspunkter. Dette alternativet er ca. 50 km lengre enn neste alternativ via Bjørkelangen.

Det er nylig lagt fram en KVV -Konseptvalgsutredning for Kongsvingerbanen (November 2020). Den konkluderer med at kapasiteten for Kongsvingerbanen er sprengt med dagens ruteoppsett, banelegeme og kurvatur. Det er tidligere vedtatt en del kapasitetsøkende forbedringer, bl.a. forlengelse av perronger på noen av stasjonene, som kan betjene lengre togsett. Fra en del hold er det ivret for dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger, men dette vil bli et svært kostbart prosjekt (antydnet negativ samfunnskostnad 16 – 20 mrd.kr), uten at reisetiden blir redusert, men person- og godskapasiteten kan bli noe økt.

KVV'en for Kongsvingerbanen lanserer imidlertid en ny banestrekning (konsept 5.1.) fra Sørumsand til Lillestrøm (Leirsund), for å korte ned reisedistanse og -tid totalt fra Kongsvinger til Lillestrøm, eventuelt også med dobbeltspor fra Sørumsand og direkte til Lillestrøm. De ser m.a.o. bort fra dobbeltspor via Fetsund til Lillestrøm, p.g.a. svært dårlige grunnforhold langs Øyeren, samt at man kjører gjennom et naturreservat. Lokaltog via Fetsund vil bli opprettholdt.

Trasèen på den nye foreslåtte banen fra Sørumsand til Lillestrøm vil følge samme trasè og bru over Glomma fra Roven til Lillestrøm som den påtenkte trasèen Stockholm – Oslo, som kommer fram fra Bjørkelangen i tunnel ut ved Roven. Dette kan gi en betydelig synergieffekt for både Sørumsand – Lillestrømlinjen på Kongsvingerbanen og Bjørkelangen - Lillestrøm, på Stockholm-Oslo-linjen med potensiale for store kostnadsbesparelser, antydningvis 4 mrd.kr. Denne løsningen vil også kunne få store positive virkninger for godstrafikken gjennom linjevekslingen nord for Lillestrøm og videre nordover, enten til Gardermoen, eller med Hovedbanen nordover til Hamar, Lillehammer, Trondheim eller Åndalsnes.

Forøvrig kan fastslås at Oslo – Stockholm via Kongsvinger aldri vil innfri kravet om reisetid på under 3 timer. Derfor vil Kongsvingerbanen først og fremst bli en forstadsbane til Oslo, og med muligheter for godstransport nordfra.

OSLO – LILLESTRØM – BJØRKELANGEN – ARVIKA – «GRENSEBANEN» - KORTEST, RASKEST, BILLIGST OG MEST NATURVENNLIG

Med utgangspunkt i Høyhastighetsutredningen fra 2012, har konsulentselskapet Rambøll foretatt en kostnadsanalyse for en nybygget dobbeltsporet delstrekning Lillestrøm – Arvika, den såkalte «Grensebanen», på oppdrag av det svenske prosjektselskapet Oslo-Sthlm 2.55 AB. Denne strekningen er 96 km, hvorav 49km ligger i Norge. Avstanden Oslo – Arvika via Lillestrøm er 115 km. Analysen baserer seg på krav for jernbane med maks kjørehastighet 250 km/t.

Investeringskostnaden for denne delstrekningen er beregnet til ca. 27 mrd., hvorav kostnadene for den norske siden er 18.8 mrd., eller ca. 70%. Det er også foretatt følsomhetsanalyser som antyder nærmere angitte maks./min.-beløp.

Av hele strekningen Lillestrøm – Arvika, på 97 km er ca. 57% såkalt «bane i dagen», mens 35,4 % er tunneller og resten, 7,6% er bruer.

Oslo - Lillestrøm – Arvika – Stockholm er beste alternativ både i lengde og totalreisetid, laveste anleggskostnader, og mest skånsom i forhold til dyrket mark, bebyggelse, naturinngrep og hensyn til biologisk mangfold.

OSLO – SKI – ARVIKA – DESIDERT DYREST, TAR MYE DYRKET MARK OG HAR KVIKKLEIREPROBLEMER

Oslo – Ski – Arvika, eller også benevnt Østfoldalternativet, er også av konsulentselskapet Rambøll, på oppdrag fra Oslo – Sthlm 2.55 AB gjort gjenstand for en tilsvarende kostnadsanalyse.

Strekningen Ski – Arvika er 103 km, mens sammenlignet med Lillestrøm-alternativet er strekningen Oslo – Ski -Arvika totalt 127 km, eller 12 km lengre enn Oslo - Arvika via Lillestrøm. For øvrig er krav og forutsetninger med hensyn til kjørehastighet de samme for Lillestrøm eller Ski, basert på nybygget linje.

Investeringskostnad for Ski – Arvika er 34,5 mrd., d.v.s. 7,5 mrd. dyrere enn Lillestrøm-Arvika. Grunnen til den store forskjellen i investeringskostnad er at mens Lillestrømalternativet har 35% tunneller, har Østfoldalternativet 57% tunneller. Ellers kan det virke som om av Østfoldalternativet forbruker mer dyrket mark mellom Ski og Riksgrensen i tillegg til at mye av trasèen på denne strekningen passerer kvikkleireområder med vanskelig grunnforhold, spesielt syd for Øyeren.

Av totalstrekningen Ski – Arvika er 39% eller 40 km «bane i dagen», 57% eller 58 km tunneller, og resten 5% eller 5 km bruer.

Det skiller ikke så mye på reisetid mellom Lillestrøm- og Østfoldalternativet, men mest trolig vil den store forskjellen i anleggskostnader få mest betydning for trasèvalget.

14.4.21

Tekst: Hroar Braathen (Publisert i Utbyggeravisen Bygg og bo bedre på Bjørkelangen mai.2021)

Styremedlem Oslo -Sthlm under 3 timer AS.