

Transport- og kommunikasjonskomitéen på Stortinget
v/leiar Helge Orten

Samferdsledepartementet
v/statsråd Jon Georg Dale

Dato: 31.01.2019

Vår ref.: ØB19/fb

Dykkar ref.:

Follobanen – utfordringar og mogelege løysingar

Torsdag 24.01.19 kom meldinga om at Follobanen vil stå ferdig eitt år seinare enn tidlegare føreset, ved ein kostnadskalkyle på 31 milliardar kroner, mot 12 milliardar kroner i 2010, 18 milliardar kroner i 2012 og 24 milliardar kroner i 2014.

Vi er uroa for konsekvensane av utsett baneopning og fryktar at den seinaste kostnadsauken ikkje vil vere den siste. Å utsetje baneopninga til desember 2022 vil likevel òg kunne gje rom for tiltak som vil kunne spare framtidige investeringar på mange milliardar kroner for å rette opp alvorlege manglar i gjeldande planar for Follobanen. Meir om dette lenger nede.

Meirkostnader på titals milliardar kroner?

Det som likevel uroar oss mest, er opplysningar om at Bane Nor planlegg ytterlegare milliardinvesteringar i ein ny bane i tillegg til og parallelt med Follobanen, frå Alnabru til Kråkstad, som er første stasjon på Østfoldbanens østre linje søraust for Ski. Desse planane har si forklaring i det faktum at Follobanen, slik den blir bygd no, ikkje vil bidra til å nå dei viktige måla som Stortinget og regjeringa har sett for ein sterk auke i godstrafikk på bane – trass i investeringar på over 30 milliardar kroner. Gjeldande planar viser til dømes ikkje eit einaste spor for godstog frå Follobanen til Alnabru.

Planane om ein ny bane Alnabru – Kråkstad har vore kjende for oss lenge, både gjennom referat frå ulike møte og frå ein del skisser i utgreiingar til Jernbaneverket og Bane Nor.¹ Opplysningane om planar for ein ny bane Alnabru – Kråkstad blei òg stadfesta på eit møte som Norsk Bane AS hadde 23.01.19 med teknisk leiar for Follobaneprojektet, Hans Christian Kruse.

Investeringar i ein slik bane og nødvendige tiltak sør for Kråkstad, til dømes fram mot Sarpsborg, vil snøgt kunne summere seg til titals milliardar kroner – og framstår difor for oss som økonomisk lite realistiske. Slike investeringar vil heller ikkje fjerne kapasitets- og fartsavgrensingane på Follobanen ved Ski stasjon eller gje ei snarleg løysing for koblinga mellom Follobanen og Østfoldbanens østre linje utan omfattande inngrep i matjord, for å nemne noko.

¹ Sjå til dømes "Utredning av Godsforbindelse Alnabru – Ny forbindelse mellom sørkorridoren og Alnabru godsterminal", Jernbaneverket, okt. 2013, <https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/191248/Hovedrapport?sequence=1>, side 138.

Reell risiko

Men problemet som ein tenkjer å løyse med ein bane Alnabru – Kråkstad, er absolutt reelt. Ein av dei mest sentrale premissane i planprogrammet for Follobanen, fastsett av Samferdsledepartementet 13.09.10, var at godstog skal kunne bruke Follobanen, mellom anna via eit samband til Alnabru.

I 2012 blei likevel både avgreininga til Alnabru og ei anna, viktig avgreining frå Follobanen nær Ski fjerna frå planane, trass i sterk kritikk frå fleire hald.² Konsekvensen er at godstoga ved realisering av gjeldande planar for Follobanen framleis vil måtte køyre Østfoldbanen mellom Oslo og Ski, både på dagtid og om natta.

Milliardinvesteringar utan løysing for gods- og langdistansetrafikken?

Men mesteparten av den svært svingete Østfoldbanen går her midt gjennom bustadområde. I tillegg er kommunane bedne om å konsentrere ny bustadbygging til områda nær Østfoldbanen, for å auke persontrafikken med tog. Då synest det noko underleg å bruke over 30 milliardar kroner på Follobanen utan å kunne køyre godstog på denne, særleg når Stortinget gjentekne gongar har etterlyst tiltak for ein svært stor auke i godstogtrafikken.³

Ved realisering av gjeldande planar vil heller ikkje eit einaste persontog frå Oslo til Ski kunne kome opp i den farten som Follobanen blir bygd for – 250 km/t – før det må bremse ned igjen til 130 km/t inn mot svingane ved Ski stasjon. Follobanen, som opphavelig blei marknadsført som ein første parsell i ein høgfarbane mot Sverige og resten av Europa, blir no bygd fram til ein sårbar flaskehals nord for lågfartsstrekninga gjennom Ski stasjon. Der vil spora for godstog på Østfoldbanen kome inn på Follobanen, slik at einkvar auke i godstogtrafikken vil redusere kapasiteten for persontog på Follobanen – som berre vil ha eitt spor per køyreretning nord for Ski stasjon.

Denne planløysinga er i strid med gjentekne Stortingsvedtak. I vedtaket om Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 heiter det til dømes at "fremtidige jernbanestrekningar skal planlegges slik at de vil kunne inngå i et fremtidig høyhastighetsnett."⁴

Stort potensial ved mindre planendringar

Dette kravet vil ein kunne innfri med ei avgreining frå Follobanen nord for Ski, men avgreininga bør ligge litt lenger sør enn i planskissene til Jernbaneverket frå før 2012. Då vil Follobanen kunne bli "ei viktig lenke i ei skandinavisk høgfarbane,"⁵ slik Stortinget la til grunn, og gje grunnlag for nye lønsame investeringar mot Sverige – for snøgge person- og godstog på dagtid og tyngre godstog om natta. Ved gjennomgåande dimensjonering for høg fart vil slike baner til dømes gje rom for å frakte ekspressgods på under to timar og ordinært gods på vel tre timar Oslo – Göteborg.

Samstundes vil ein då kunne løyse problemet på strekninga Ski – Moss, der planen for fleire avgangar med InterCity- og lokaltog etter opninga av Follobanen elles vil gjere det uråd å køyre godstog i høgtrafikkperiodane for persontrafikken. I tillegg vil ein kunne realisere ei planskilt kobling av Østfoldbanens østre linje til Follobanen på ein enkel og elegant måte.

² Under handsaminga av Nasjonal Transportplan 2014-2023 skreiv Høgre og Kristeleg Folkeparti sine medlemmar i Transport- og kommunikasjonskomiteén på Stortinget følgjande merknad: "Disse medlemmer vil påpeke at det ikke er detaljplanlagt hvordan Follobanen skal kunne være en viktig link i en framtidig skandinavisk høyhastighetsbane både mot Göteborg/København og Stockholm. Den valgte løsningen på Follobanen har heller ikke skissert hvordan godstrafikken skal løses, noe som innebærer risiko for ytterligere overskridelser." Sjå Innst. 450 S (2012-2013), side 146.

³ Som det går fram av gjeldande Nasjonal Transportplan, har Stortinget bede om tiltak som innan 2030 vil flytte 30 % av godset som blir frakta over 300 km, frå veg til sjø og bane. I 2050 skal det vere 50 %. Det er om lag like mykje gods som i 80 godstog per kvardag i 2030 og 140 godstog i 2050. Sjå Innst. 460 S (2016-2017), kap. 10.

⁴ Sjå Innst. 460 S (2016-2017), kap. 4.2.3.

⁵ Sjå fleirtalsmerknaden til statsbudsjettet for 2010, Innst. 13 S (2009-2010).

Nytt handlingsrom

Det synest no å vere rom for å realisere avgreiningar både nær Ski og mot Alnabru utan å seinke opninga av Follobanen ytterlegare. Dersom opplysningane frå Bane Nor på pressekonferansen 24.01.19 er korrekte og fullstendige, går byggjearbeidet på Follobanen på store delar av strekninga som planlagt. Ved baneopning i desember 2022 får ein der no ekstra tid til disposisjon. I einskilde delområde er arbeidet derimot forseinka. Desse delområda ligg til alt hell langt frå dei stadene der det vil vere behov for avgreiningar frå Follotunnelen. Ein vil då kunne løyse dei alvorlege funksjonsmanglane til Follobaneprosjektet, til ein brøkdel av kostnadene til andre alternativ.

Men handlingsrommet er avgrensa til ein svært kort periode. Ein må snarast byggje dei første, om lag 300 meter lange delane av dei avgreinande spora, slik at ein seinare vil kunne fullføre byggjearbeidet utan å kome i konflikt med tog på Follobanen. Skulle ein utvide dei to parallelle tunnelane til Follobanen etter at banen er komen i drift, ville ein måtte stenge den nyopna banen i fleire månader og investere langt større summar enn no. Det vil vere lite tilrådeleg.

Det inneber at Stortinget vil måtte gjere snarlege vedtak, elles vil tilleggsinvesteringar til fleire titals milliardar kroner kunne tvinge seg fram, òg for andre kompensasjonstiltak enn berre ein ny bane frå Alnabru til ein stad sør for Ski.

Kritiske problem òg sør for Ski

Risikoen for store tilleggsinvesteringar som følgje av alvorlege funksjonsmanglar gjeld ikkje berre for Follobanen. Til dømes har Bane Nor no byrja å byggje ein ny bane i Moss som vil danne ein varig flaskehals, mellom anna av di banen korkje vil tillate meir enn 80 km/t for gjennomgåande tog eller let seg kombinere med ein framtidig, parallel bane for høg fart på ein tilfredsstillande måte.

Vi ser òg med uro på planane for ny bane i kommunane Fredrikstad, Sarpsborg og Halden. Framlegga som Bane Nor har presentert til no, synest å byggje på førestillinga om at gods- og langdistansetraffikken er av underordna betydning. På opne møte om InterCity-planane skal leiande representantar for Bane Nor jamvel ha uttalt at "ekspresstog til Göteborg og kontinentet samt nødvendig økning i godstrafikken er et annet prosjekt."⁶ Også her er det altså ein stor risiko for realisering av baneprosjekt med alvorlege funksjonsmanglar, med tilsvarande behov for framtidige, kompenserande tilleggsinvesteringar på mange milliardar kroner.

Ønskje om ein snarleg gjennomgang

Vi tillet oss difor å be Stortinget og departementet om ein snarleg og grundig gjennomgang av utfordringar og mogelege løysingar for Follobanen, i Moss og for andre baneprosjekt der utilstrekkeleg heilskapstenking fører til ein stor risiko for framtidige, kompenserande tilleggsinvesteringar. Dersom det er ønskjeleg for Stortinget, stiller Norsk Bane AS seg gjerne til disposisjon for å hjelpe til i det vidare arbeidet, til dømes med konkrete framlegg til mogelege løysingar.

Med venleg helsing

Norsk Bane AS

Thor Bjørlo
kommunikasjonssjef

Jørg Westermann
dagleg leiar

Gjenpart til:
Riksrevisjonen

⁶ Sjå til dømes <https://www.sa.no/nyhet/meninger/tog/hvor-skal-godstogene-ga/o/5-46-313384>. Sitatet er òg referert i fleire andre innlegg.