

Samferdselsdepartementet  
v/ statsråd Knut Arild Hareide  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Dato: 05.02.2021

Vår ref.: ØB21/dt

Deres ref.:

### Jernbanen i Moss

Ein ny rapport viser at grunntilhøva i det mest kritiske området for planlagt jernbane gjennom Moss er meir kritiske enn Bane Nor har gått ut frå tidlegare, og at byggjekostnadene vil auke med ein ukjend milliardsum. Rapporten listar opp tiltak som ein håpar vil kunne stabilisere området, men i kva grad dei vil fungere og kva tiltaka vil koste, er det ingen som veit.

Slike meldingar har departementet fått tidlegare. Faktisk fleire gongar. Men no har Bane Nor stogga arbeidet mellombels og utbyggingsdirektør Stine Undrum i Bane Nor seier til Aftenposten at det blir «opp til Samferdselsdepartementet å avgjøre om, og eventuelt når, den planlagte byggingen gjennom sentrum skal fortsette.»<sup>1</sup>

Etter vår meining har departementet særst god grunn til å avslutte arbeidet nær Moss hamn og sjå snarast mogeleg på andre alternativ. Det manglar nemleg svar på sentrale spørsmål:

- vil det i det heile vere mogeleg å realisere det planlagde baneprojekt på eit forsvarleg vis?
- kva vil projektet koste, dersom det faktisk skulle vere mogeleg å realisere det på forsvarleg vis?
- vil det vere riktig å ta slike tekniske og økonomiske risikoar for eit projekt som utanom kapasitetsauken for persontog berre vil ha *negativ* effekt for jernbanen og samfunnet: auka avstand frå stasjonen til Moss sentrum, lengre køyredistanse for tog til/frå Oslo, større hindre for godstrafikken, blokkering av den mest veileigna traséen for Rv 19, og ein heil rad med andre ulemper?
- vil det vere riktig å ta slike risikoar når det på statleg hald aldri blei greidd ut eit einaste traséalternativ som ikkje gjekk via det same, ekstremt kritiske området nær Moss hamn?

<sup>1</sup> Sjå <https://www.aftenposten.no/norge/i/R9mvqO/ngi-fant-kvikkleire-i-moss-som-bane-nor-ikke-hadde-funnet-naa-trues-je>

– vil det vere riktig å ta slike risikoar når utgreiinga vår i 2017 viste at det faktisk finst gjennomførbare traséar gjennom langt mindre problematiske område, til klart lågare kostnader og med mykje betre funksjonalitet for jernbanen?

Vi vil også nemne at vi etter tilgang på nye opplysningar i 2018 har kunne identifisere fleire, justerte traséalternativ for ny jernbane i Moss som vil vere endå enklare å realisere enn planframlegget vårt frå 2017. Er det noko som departementet no er interessert i å sjå nærare på?

Vi veit at arbeidet i Moss alt har kosta store summar og at det er dyrt å kansellere inngåtte kontraktar og byrje på nytt, sjølv om delar av dei nybygde tunnelane vil kunne kome til nytte. Men å halde fram i same spor som no vil i beste fall bli mange gongar dyrare og mest truleg ende i ei erkjenning om at planane til Bane Nor ikkje er gjennomførbare. Det har ikkje vanta på åtvaringar.

Norsk Bane AS har tidlegare oppmoda statsråd Ketil Solvik-Olsen om å ta utfordringane i Moss på alvor.<sup>2</sup> Vi har seinare gjenteke oppmodinga på ulikt vis, sjå til dømes innlegget vårt i Nationen<sup>3</sup> 20.09.20. Vi gjer det same no med dette brevet. Og håpar på ein konstruktiv dialog om mogelege løysingar på særskilte alvorlege utfordringar.

Med venleg helsing

Thor W. Bjørlo  
kommunikasjonssjef

Jørg Westermann  
dagleg leiar

---

<sup>2</sup> Sjå brevet vårt av 29.01.18 til Samferdsledepartementet, oversendt elektronisk kl. 8:27, og vedlagt her.

<sup>3</sup> Sjå <https://www.nationen.no/motkultur/debatt/stopp-galskapen-i-moss/>