

Samferdselsdepartementet
v/ statsråd Ketil Solvik-Olsen
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 29.01.2018

Vår ref.: ØB18/dt

Deres ref.:

Sandbukta – Moss – Såstad, uttalelse til Moss Avis

I et oppslag i Moss Avis 21.01.18 gjengis følgende uttalelse fra statsråden: «Hvis Norsk Bane har lyst til å bygge og kan garantere prisen de har kommet fram til for deres alternativ, så er det interessant for oss.»

Dersom oppslaget i Moss Avis er korrekt, åpner statsråden etter vårt skjønn her for ei interessant utvikling i saka. Vi kan bekrefte at vi har lyst til å bidra til bygging av en funksjonell jernbane i Moss og Østfold for øvrig, men vil selvsagt være avhengig av samarbeid med andre, siden Norsk Bane AS ikke er noe entreprenørfirma.

Vi er også trygge på at kostnadene for en bane i Moss i tråd med vårt forslag vil ligge flere milliarder kroner under kostnadskalkylen for planen til Bane NOR. Samtidig vil vårt forslag også kunne spare milliardsummer for riksveg 19. Utredninger fra Statens Vegvesen har påvist en kostnadsøkning for vegprosjektet fra 2,5 til 5,2 mrd. kr som en direkte konsekvens av planen til Bane NOR.

I første omgang vil det imidlertid være behov for en del avklaringer fra departementet sin side. Det gjelder spesielt for departementets mulighet og engasjement for å sikre at noen vil kunne realisere andre jernbaneløsninger enn den som er planlagt av Bane NOR.

Det foreligger en godkjent reguleringsplan for Bane NORs planforslag, med en kostnadsramme som nå også er godkjent av Stortinget. Stortinget har i tillegg bevilget flere hundre millioner kroner til forberedende arbeid, basert på planen til Bane NOR. Til nå har Stortinget derimot ikke bevilget penger til hovedarbeidene.

Samferdselsdepartementets ledelse har som overordnet organ til og generalforsamling i statsforetaket Bane NOR SF mulighet til å utsette pågående arbeider i Moss og videre beslutninger i Stortinget inntil alle avgjørende spørsmål er tilfredsstillende besvart. Vi vet ikke om departementet nå vurderer å benytte seg av disse eller lignende muligheter, men forstår uttalelsene som er gjengitt i Moss Avis, som en reell åpning for nye løsninger. Vi ber derfor om et møte med departementets ledelse for ei nærmere drøfting av situasjonen og mulige handlingsalternativ.

Viktig bakgrunn og samtaletema

I denne sammenhengen vil vi gjerne trekke fram noen momenter som etter vårt skjønn taler for en grundig analyse av problemstillingene og som vil kunne være tema under ei slik drøfting:

– Plandokumenter viser tydelig at det statlige utredningsarbeidet for jernbanen i Moss helt siden begynnelsen av 1990-tallet har vært begrenset til traséer via Moss havn. Andre alternativ har bare

fått en heller overfladisk vurdering, slik at lokale planmyndigheter ikke hadde tilgang til et fullstendig beslutningsgrunnlag for et reguleringsvedtak. Det er usikkert om kommunene Moss og Rygge ville ha fattet det samme reguleringsvedtaket om de hadde hatt et tilfredsstillende grunnlag.

– Bane NOR foreslår at staten bruker svært store summer og foretar massive inngrep i bebyggelse for et prosjekt som riktignok vil øke sporkapasiteten gjennom Moss på kort sikt, men som samtidig vil ha store ulemper for jernbanen. Slik Bane NOR har planlagt tiltaket, vil en måtte akseptere at Moss stasjon flyttes til et mindre velegnet sted, at reisetidene til de viktigste destinasjonene øker, at trafikken med tyngre godstog på Østfoldbanens vestre linje blir blokkert i mange timer på hverdager, at økt tilbudsfrekvens for Ås, Vestby, Sonsveien, Kambo og Moss blir forsinket i minst tre år etter åpningen av Follobanen,¹ at gode løsninger for framtidige kapasitetsutvidelser mellom Ski og Moss blir gjort umulig, at sportilgangen til Moss havn blir begrenset til nattetimene og at en står igjen kun med dyre og lite funksjonelle løsninger for riksveg 19. Ved knapt noe annet baneprosjekt er behovet for andre løsninger så iøynefallende!

– Norsk Bane AS publiserte i oktober 2017 en rapport om mulige alternativ til planforslaget til Bane NOR. Med vårt forslag til løsning vil en unngå alle de nevnte ulempene til planen til Bane NOR, og i tillegg oppnå flere andre gevinster. Det gjelder blant annet for reduserte inngrep, bedre driftsforhold for InterCity-, langdistanse- og godstog, mulighet til betydelige reisetidsreduksjoner også etter fullført IC-utbygging og bedre driftsøkonomi. I tillegg har våre studier i etterkant av utredningsarbeidet i 2017 vist enda flere løsningsmuligheter, med potensial for ytterligere kostnadsbesparelse og inngrepsreduksjon. Vi vil gjerne gjøre rede også for disse, og drøfte mulige framgangsmåter for fordypende analyser.

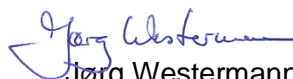
– Vesentlig bedre geologiske betingelser for banebygging, langt færre inngrep i bebyggelse og kortere bane er noen av hovedgrunnene til hvorfor en bane i tråd med våre forslag vil kunne realiseres til en flere milliarder kroner lavere kostnad enn planen til Bane NOR. Vi mener derfor at staten har mulighet til betydelige besparelser, og vil gjerne bistå i en slik prosess. Men det finnes også andre muligheter hvis staten ikke ønsker å være byggherre selv. Departementet vil f.eks. kunne åpne for en utbygging i privat regi, til en fast, forhåndsavtalt pris, helst for både jernbane og ny rv. 19. Også denne prisen vil mest trolig ligge langt under veg- og banekostnadene ved realisering av planen til Bane NOR, men vil selvsagt måtte inkludere en risikokompensasjon og fortjeneste. Vi er åpne for å medvirke ved begge modeller, men ønsker først å avklare realitetene i saka, etter uttalelsene fra statsråden til Moss Avis 21.01.18.

Vi håper derfor at det vil være mulig for departementets ledelse å finne tid til et snarlig møte, og ser fram til å høre fra dere.

Med vennlig hilsen

Norsk Bane AS

Thor W. Bjørlo
kommunikasjonssjef
sign.


Jørg Westermann
daglig leder

¹ Se vedlagte utdrag fra Jørg Westermann sin kronikk i Moss Dagblad, 5.12.17.

Vedlegg

Moss Dagblad, 5.12.17

Sandbukta-Moss-Såstad: oss utålmodige imellom

Kronikk av Jørg Westermann

[...]

Follobanen vil trolig stå klar i 2021. Togreisetida mellom Oslo og Ski vil da minke med ca. 10 minutt, men stasjonene Ås, Vestby, Sonsveien, Kambo og Moss vil ikke få en eneste ny togavgang før flere år senere, til tross for en kraftig økning i banekapasiteten. Hvordan kan det være mulig?

Både Aftenposten og Stortingsrepresentant Siv Jacobsen (Ap) har reist dette spørsmålet, men bare delvis fått svar. Hovedgrunnen er faktisk det planlagte anleggsarbeidet for regulert trasé i Moss. For skal en tilby f.eks. fire lokaltogsavganger per time og retning mellom Oslo og stasjoner sør for Ski, trengs det en god del plass for å snu og parkere toga. Ved Moss stasjon er det i dag gode muligheter for dette. Men i 2021 vil disse mulighetene være tapt, hvis ny bane skulle bli bygd i regulert trasé. For da vil Bane NOR, for å rydde plass til byggingen av ny bane på Værila, ha flytta eksisterende spor i og sør for Moss stasjon midlertidig mot vest, og jernbanen vil ha langt mindre areal og færre/kortere spor til disposisjon enn i dag. Da vil fire lokaltogsavganger per time og retning først bli mulig når den nye banen står ferdig, etter planen i desember 2024.

Hvis en derimot velger en annen trasé i Moss enn via Værila, vil nåværende stasjonsområde i Moss kunne benyttes uforstyrret i anleggsperioden. Da vil en med forholdsvis enkle tiltak og alt i 2021, altså tre år tidligere enn ellers, kunne tilby dobbelt så mange lokaltogsavganger som nå, og oppnå store positive effekter for både Moss og Follo. [...]