

## Situasjonen ang. ny jernbane i Moss og mulig løsning

*Notat 27.02.2022, Jørg Westermann og Thor W. Bjørlo.*

*Se også plansjer i pdf som eget vedlegg.*

### **Gjentatte kostnadsoverskridelser. Over 20 mrd. kr for 1 mil bane pga. 1 km i kvikkleire**

Jernbaneprosjektet Sandbukta – Moss – Såstad, på vel 1 mil inkludert ny Moss stasjon (se [plansje 1 – 4](#)), hadde opprinnelig en kostnadsramme på 5,5 mrd. kr. Den steg så til 10,5 mrd. kr, videre til 13 mrd. kr og for nesten et år siden til 18 mrd. kr. Ved hver kostnadsstigning har Bane NOR (tidligere Jernbaneverket) bedyret at man nå har god kontroll på prosjektet og kostnadene, men har likevel hver gang kommet tilbake med nye overskridelser.

Nå har Bane NOR igjen varslet om ytterligere kostnadsoverskridelser etter at de har brutt totalentreprisekontrakten de hadde inngått i 2019 med MossIA for den ca. 1 km lange delen av prosjektet som gjelder stasjonen og en stor kulvert gjennom byen og ned til stasjonen. Dette er planlagt i et kritisk kvikkleireområde nær Moss havn (se [plansje 2 – 4](#)). I tillegg varsles nye forsinkelser, på minimum 2 år, sett i forhold til lovnadene høsten 2020.

Trolig vil kostnadene nå overstige 20 mrd. kr om man ikke gjør endringer i prosjektet. Vi vil anta rundt 22 mrd. kr, inkludert erstatning til MossIA for kontraktsbrudd. Det er den ene kilometeren gjennom kvikkleire som står for brorparten av de kalkulerte kostnadene. Prosjektet har her også et faretruende høyt skadepotensial, siden området nå er klassifisert i nest høyeste risikoklasse (se [plansje 5 – 6](#)). Anleggsarbeidet i det kritiske området er imidlertid ikke kommet lengre enn til forberedelser og utprøving av forskjellige teknikker til stabilisering av undergrunnen.

For øvrig viste geologiske kart allerede for flere tiår siden at det nettopp her er et større kvikkleireområde ved foten av en skråning med tusenvis av bygninger. Den planlagte traséen burde derfor for lengst vært forkastet.

Kostnadsoverskridelsene i Moss gjør nå også at andre jernbaneprosjekter på Østfoldbanen, i InterCity-området ellers og i landet for øvrig blir forsinket.

### **Alternative traséer er ikke undersøkt**

Spørsmålet er om Stortinget på nytt bare skal godta nye overskridelser i dette prosjektet, eller nå be om at alternative løsninger blir vurdert. Problemet er at Bane NOR aldri har seriøst vurdert noe traséalternativ utenom det ekstremt kritiske området nær Moss havn (se [plansje 7](#)). Dette har trolig sin bakgrunn i at planlegging av banen gjennom Moss på 1990-tallet ble delt inn i to parseller, én fra Sandbukta til Moss stasjon (like ved Moss havn) og en annen fra Moss stasjon til Såstad (se [plansje 8](#)).

Som følge av denne parsellinndelingen ble det av etatene ikke stilt spørsmålet om den nye banen i det hele tatt skulle gå nær Moss havn. Det ligger for øvrig ikke noen gevinst i en trasé nær Moss havn, siden man ikke skal bruke noe av eksisterende bane eller eksisterende stasjon, men planlegger en helt ny stasjon om lag 500 meter lenger sør, lenger borte fra sentrum. Alternative traséer utenom det kritiske kvikkleireområdet vil gjøre det mulig å plassere stasjonen mer sentrumsnært og lettere tilgjengelig for de fleste reisende.

Jernbaneteknisk er Bane NORs plan også lite funksjonell, siden hastigheten for alle togene begrenses av en skarp sving for bare 90 km/t. Det gjelder også for raske langdistansetog til og fra Sverige og Mellom-Europa (ev. uten opphold i Moss), siden det heller ikke er tatt høyde for noen framtidig «bypass»-løsning. Samtidig blokkerer Bane NORs jernbanetrasé for den billigste og mest fornuftige traséen for ny rv 19 gjennom Moss, noe som gir ekstra kostnader også for den på minst 2,5 mrd. kr.

### **Foreløpig er det brukt «kun» ca. 4 mrd. kr. Arbeidet i det kritiske området ble stoppet i februar 2021. Utsettelsen nå bør brukes til vurdering av alternative løsninger.**

Pga. stadig større problemer med kvikkleire stoppet Bane NOR i februar 2021 arbeidet i det kritiske området nær Moss havn. (Se ev. video litt nede i dette oppslaget i [Aftenposten 04.02.2021](#) av hvordan leire blir til tynn suppe under arbeidet til en gravemaskin). Etter det har man fortsatt med tunnelarbeidene nord og sør for den kritiske delstrekningen ved Moss havn, og litt i dagsonen i Rygge, lengst i sør, se [plansje 9](#). Og nå er altså totalentreprisekontrakten med MossIA brutt for den planlagte strekningen nær Moss havn, med stor kulvert og stasjon.

Det vil ta tid å inngå nye kontrakter, siden Bane NOR ønsker å skifte fra en totalentreprise til flere mindre, byggherrestyrte entrepriser. Det forutsetter en mye mer detaljert prosjektering, og tilsvarende undersøkelser av hvordan arbeidet i det hele tatt skal kunne gjøres. Dermed åpnes nå et tidsvindu, i hvert fall fram til høsten, før nye kontrakter vil kunne lyses ut. Denne tiden bør man bruke til viktige deler av undersøkelser av alternative traséer.

Som det går fram av [plansje 9](#), hentet fra Bane NORs presentasjon for Moss formannskap 04.02.2021, var det til da brukt 3,2 mrd. kr i prosjektet. Ett år seinere er det grunn til å tro at beløpet har steget til rundt 4 mrd. kroner. Den store kostnadsbomben ligger i den ene kilometeren med kulvert og stasjon i den kritiske kvikkleiresonen. Der har man altså foreløpig stoppet arbeidet. Hvis man nå legger om traséen, til område uten kritiske kvikkleireforekomster, vil det være milliarder av kroner å spare.

Selvfølgelig vil det være bittert å ha revet en hel bydel til ingen nytte, og det kan gjøre det tungt for de ansvarlige for dette å snu. Men slikt prestisjehensyn kan ikke veie tyngre enn bedre og billigere løsninger. Og husene er uansett tapt. Men det kan være mulig å reetablere en småhusbebyggelse eller et parkområde her, og kostnadene for grunnstabilisering og sikring av dette vil være svært små, sammenlignet med kostnadene (og usikkerheten om gjennomførbarheten) ved bygging av en kulvert, en stasjon og ny høyhusbebyggelse, som planlagt i kvikkleireområdet.

### **Mulig besparelse på rundt 10 – 12 mrd. kroner ved alternativ løsning**

Norsk Bane har jobbet i mange år med konkrete og detaljerte planer for alternative løsninger for jernbanen gjennom Moss. I perioden 2008 – 2012 så vi nærmere på hele Østfold-

banen som del av et prosjekt der vi engasjerte daværende Deutsche Bahn International for en utredning av mulige høyhastighetsbaner i Norge og videre til utlandet. Noen år senere, i 2017, utarbeidet vi et traséforslag etter oppdrag fra Bedre Byutvikling Moss, se plansje 10, før Bane NOR startet byggearbeidet og rivingen i Moss tok til.

I ettertid har vi jobbet videre med mulige løsninger for jernbanen i Moss der man også kan nyttiggjøre seg store deler av de investeringene som alt er lagt ned, særlig den ferdig utsprenge delstrekningen i tunnel fra Sandbukta og inn mot sentrum, bl.a. til alternativ bane-trasé, togparkering, tilkomstvei til ny jernbanestasjon og/eller deler av ny rv. 19. Se plansje 11 for flere detaljer.

Bane NOR sitt nåværende traseforslag blokkerer for Vegvesenets opprinnelige plan for ny rv 19 gjennom Moss. I 2017 anslo Vegvesenet at dette vil øke kostnadene for veien med minst 2,5 mrd. kr, og man strever nå med å finne nye, gode løsninger. Alle våre forslag vil legge til rette for enklere og billigere løsninger for ny rv 19 gjennom Moss.

Totalt sett mener vi det kan være et potensial til å spare grovt regnet 10 – 12 mrd. kr med våre alternative planer, utenom det kritiske kvikkleireområdet, og som vi også mener vil være langt mer funksjonelle både for jernbanen, togparkering og ny rv. 19 gjennom Moss. Se plansje 12 for en nærmere oversikt. Disse innsparingene vil man kunne bruke på bygging av mer jernbane på Østfoldbanen og ellers i landet.

Flere av tallene i oversikten i plansje 12 er naturligvis usikre, bl.a. fordi Bane NOR foreløpig ikke vet hva kontraktsbruddet og nye kontrakter vil koste. Ut fra våre omfattende undersøkelser til nå, er vi likevel ikke i tvil om at innsparingsmulighetene er store og at det vil være uansvarlig om man nå ikke stopper opp, benytter tidsvinduet og undersøker alternative løsninger nærmere.

Avslutningsvis vil vi peke på at høyhastighetsbaner i Europa bygges for en langt lavere kostnad enn baner for mye lavere fart i Norge. Et representativt utvalg av prosjekter, undersøkt av jernbanegruppen i Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm i 2016, ble bygd til en gjennomsnittspris på 248 mill. norske kroner per kilometer dobbeltspor (prinsnivå 2019).<sup>1</sup> Dette stemmer godt overens med en tilsvarende undersøkelse av Norsk Bane AS i 2020,<sup>2</sup> se plansje 13.

Når man i Norge bygger baner for mange ganger høyere pris, skyldes det nettopp forhold som i Moss, der man velger å forsøke å presse banen gjennom et av de mest kompliserte områdene å bygge i. Man må framover ha en helt annen tilnærming i planleggingen – grundigere, mer helhetlig og mye mer opptatt av å undersøke alternative løsninger.

Norsk Bane AS, 27.2.2022

<sup>1</sup> Se [https://www.kth.se/polopoly\\_fs/1.652592.1550157740!/Nya\\_stambanor\\_till\\_laggre\\_kostnader.pdf](https://www.kth.se/polopoly_fs/1.652592.1550157740!/Nya_stambanor_till_laggre_kostnader.pdf), oversikten på s. 49. Vi har regnet om gjennomsnittskostnaden fra svenske til norske kroner med vekselkursen i 2015 og oppjustert med norsk byggeprisindeks til 2019.

<sup>2</sup> Se [https://www.norskbane.no/upload\\_images/FF5F1D6A64E944B79B2DD417F2365F93.xlsx](https://www.norskbane.no/upload_images/FF5F1D6A64E944B79B2DD417F2365F93.xlsx) for kildene.