

## ØSTFOLBANENENS ROLLE

*Det begynner å haste for Østfoldbanen gjennom Nedre Glomma Regionen. Ikke bare som en løsning for InterCity, men også for gods- og persontrafikken til og fra utlandet. Da InterCity ble planlagt var det for å løse persontrafikken mellom byene i InterCity-triangelet mot Oslo. Ingen forsto den gang hvor stor betydning jernbanen ville få i miljøsammenheng. Hvor dårlige grunnforholdene var, eller at banen gjennom Østfold etter hvert måtte løse store volum av gods- og persontrafikk til utlandet var heller ikke politikerne innforstått med.*

### Miljø

Man må gjerne le av ungdommens engasjement med Greta Thunberg og klimaendringer, men fakta er at dette er i overensstemmelse med FN sitt klimapanel sine konklusjoner. Havet stiger, og klima blir på våre kanter villere og våtere. Vi får oftere flom og springflo.

### Fredrikstad

Allerede nå sliter Fredrikstad med grunnforholdene. På Glemmen VGS måtte en stor skolebygning fra 1970 rives i 2016 på grunn av setningsskader. Torvbyen beveger seg, og der Grønli Stasjon er planlagt viser det seg å være et gjørmehull med 40 til 70 meter til fast fjell. Kostnadene for Seutbrua ble så store at hele Bypakka står i fare for å ryke. På Øra har flere bygninger fått setningsskader og hva kan vi forvente på Verste og Gresvik der det bygges på masser fylt ut i en elv med ukjente grunnforhold?

### Stasjoner

KTH rapporten synes misbrukt til fordel for sentrums-stasjoner. Egentlig handler stasjonsplassering om effektive knutepunkt. Tilgjengelighet, rask overgang til andre transportmidler og trygghet på stasjonsområdet. I bilregionen Nedre Glomma bor vi spredt med et dårlig kollektivtilbud. Vil stasjonene fungere uten parkering?

### Urbanisering

Målet med urbanisering bør være at vi med tiden skal ha kortere reise mellom hjem, skole og jobb. Noen av oss kan sykle og gå gjennom store deler av året, men hvorfor da flytte Fredrikstad sentrum mot Kråkerøy/Verste-området? Her skal det bygges boliger, forretninger. En stor videregående skole og nasjonalt idrettsanlegg. Utenfor gangavstand til en InterCity-stasjon!

### Historien om InterCity på Østfoldbanen:

**1992:** NSB presenterer en InterCity-plan for dobbeltspor til Halden. Med tunnel til Ski og spor til Moss klare i 1999. Til Halden kan spor stå klare i 2010. Pengene uteblir og planen legges i skuffen.

**2008:** I oktober sier statsminister Jens Stoltenberg og samferdselsminister Liv Signe Navarsete: «Vi skal bygge jernbane og ruste opp veier i et omfang nasjonen aldri har sett maken til.»

**2009:** Jernbaneverket gjør en mulighetsstudie for Østfoldbanen.

**2010:** Jernbanen opplever en katastrofal vinter. Nå vekkes viljen for alvor til å bruke penger på norske spor.

**2011:** I januar får Jernbaneverket i oppdrag å utrede InterCity. 40 ordførere og fylkesordførere på Østlandet legger press på Stortinget i regi av Østlandssamarbeidet.

**2012:** KVVU-rapporten «InterCity gjør Østlandet til ett arbeidsmarked» legges frem. jernbanedirektør Gunnar Løvås sier et komplett InterCity-nett til Halden kan stå klart i løpet av 13 år.

**2013:** Anne Siri Haugen ansettes som prosjektdirektør og første medarbeider.

**2014:** Prosjektet revideres, men det rokkes ikke ved tidsplanen. I oktober sier Ketil Solvik-Olsen til Aftenposten at han vil forsere InterCity-utbyggingen.

**2015:** I september sier både jernbanen og politikere at InterCity til Fredrikstad kan stå ferdig i 2024. Man tar sikte på å bygge ferdig til Halden og innen 2030. Direktør Haugen sier prosjektet går på skinner.

**2017:** Stortinget vedtar NTP 2018–2029.

Ambisjonen videreføres, men Ytre InterCity skyves ut på ubestemt tid. Østlandssamarbeidet får forsikringer fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité om at bevilgningene er tilstrekkelige til å holde fremdriften i prosjektet.

**2018:** 18. februar forteller Aftenposten at Bane Nor vil utsette Indre InterCity til 2025–2028. Ytre City er helt i det blå.

*Det har bredt seg en misforståelse om at «jernbanen bør gå der folk jobber og bor». Hensikten bør være at den «stopper der folk jobber og bor», og det er noe helt annet.*

## **Gods**

Godsmengdene fra og til utlandet øker i rekordtempo og gjøres ingenting vil de nær 3000 vogntog som i dag passerer Svinesund ha økt til 4500 i 2030.

Østfoldbanen er også en del av EU sitt TEN-T stamnettet for strekningen Gøteborg-Oslo. Norge er forpliktet til å følge TEN-T utbyggingen og dens tekniske regelverk gjennom EØS-avtalen.

Det omfattende TEN-T nettet skal være ferdig innen 2050, mens kjernenettet skal være ferdig innen 2030. Østfoldbanen er en del av [«The Scandinavian - Mediterranean Corridor»](#).

Det vil også si at minimum hastighet gjennom stasjonsområdene er 100 km/t. For godstog på 750 meter og over 1500 tonn medfører det høye krav til grunnforhold og støydemping.

## **Støy**

*Støyforsker Truls T. Gjestland hos SINTEF sier at dobbelt så mange dør av støy som av trafikkulykker. Mellom 200 og 300 personer dør hvert år i Norge på grunn av støy.*

Dette støttes fra flere hold. Forskning på støy leverer stadig mer omfattende dokumentasjon om helserisiko ved dagligdags støy. 2 millioner nordmenn bor i slike støymiljøer. WHO-arbeider med å evaluere og utvikle nye støyanbefalinger for Europa, og i Norge pågår et liknende arbeid gjennom Statens Vegvesen, Avinor og Bane Nor.

Bane Nor skriver på sine sider: «Støysonekarta er eit viktig grunnlag for kommunal arealplanlegging. Støysonekart vert utarbeidd for at utbyggjarar og publikum skal sjå kor støy er eit problem og derfor må være tema i nye planar. Det skal alltid gjerast mer nøyaktige støyberekningar dersom det er aktuelt med utbygging av støyømfintlig bebyggelse innanfor støysonane.»

Vi forventer at det samme gjelder utbygging av bane gjennom eksisterende boligområder. Da må vi kunne spørre: Hvorfor er det ikke utarbeidet støysonekart for Nedre Glomma Regionen?

## **Farlig gods**

Det foregår også omfattende transport av farlig gods på jernbane i Norge. Bane Nor ønsker å øke sine markedsandeler av denne transporten i forhold til transport på vei, men de må konkurrere på tid og pris. Det *kan* føre til større sikkerhet, men hvor fornuftig er det da å legge en slik bane gjennom tettbebyggelsen i Nedre Glomma?

*Natt til 5. april 2000 mistet et tog som fraktet propan bremsekraft og kolliderte med et ventende tog på Lillestrøm stasjon. Det begynte å lekke Propan som tok fyr. Faren var stor for at gassen i tanken skulle eksplodere, noe som ville ført til enorme ødeleggelser og flere hundre omkomne og skadde. 2000 mennesker ble*

## *evakuert og i ettertid omtales ulykken som den farligste propangass-situasjonen i Europa noensinne.*

Regelverket for transport av farlig gods på vei og bane endret fra 01.01.2019. På grunn av EØS-avtalen og direktiv 2008/68 gjelder ADR (vei) og RID (bane) også for nasjonale transporter.

Endringer foretas med 2 års intervaller.

Farlig gods inndeles i følgende klasser:

- Klasse 1 Eksplosive stoffer og gjenstander
- Klasse 2 Gasser
- Klasse 3 Brannfarlige væsker
- Klasse 4.1 Brannfarlige faste stoffer, selvreaktive stoffer, polymeriserende stoffer og faste eksplosivstoffer som er gjort ufølsomme
- Klasse 4.2 Selvantennende stoffer
- Klasse 4.3 Stoffer som utvikler brennbare gasser i kontakt med vann
- Klasse 5.1 Oksiderende stoffer
- Klasse 5.2 Organiske peroksider
- Klasse 6.1 Giftige stoffer
- Klasse 6.2 Infeksjonsfremmende stoffer
- Klasse 7 Radioaktivt materiale
- Klasse 8 Etsende stoffer
- Klasse 9 Forskjellige farlige stoffer og gjenstander

### **Borregaard Fabrikker Sarpsborg**

Etablert 1889

1100 ansatte hvorav 750 i Sarpsborg

Driftsinntekter 2018: 3 632 657' NOK

Resultat før skatt 2018: 574 900' NOK

Ved å utnytte (97%) av de ulike bestanddelene i tømmerstokken produserer Borregaard lignin, spesialcellulose, vanillin, bioetanol og mikrofibrillær cellulose til en rekke anvendelser innen blant annet landbruk og fiskeri, byggeindustri, farmasi og kosmetikk, næringsmidler, batterier og biodrivstoff

### **Borregaard Fabrikker**

Borregaard Fabrikker i Sarpsborg omfattes av Storulykkeforskriften, men også godstransporten til og fra bedriften omfatter mye farlig gods. Bedriften oppgir i sin sikkerhetsbrosjyre: Svoveldioksid (SO<sub>2</sub>), Naturgass (LNG), Klorpropandiol, Epiklorhydrin, Natriumhypokloritt, Etanol, Natriumklorat, Formaldehyd (metanol) og Ammoniakk.

I 2012 ble Borregaard Fabrikker i Sarpsborg tilsluttet "Marco Polo" – et EU-finansiert prosjekt som har som mål å redusere CO<sub>2</sub> -utslipp gjennom overføring av gods fra vei til sjø. Totalt flyttet Borregaard rundt 45 prosent av sitt gods via sjøveien, 40 prosent på vei og 15 prosent via jernbane i 2015. Konsernet har et ønske om å transportere mer gods per båt og jernbane, men kapasitetsbegrensninger i norsk havnestruktur og jernbanenett reduserer muligheten for økt båt- og banetransport skriver bedriften.

### **Hvor mange baner gjennom Nedre Glomma?**

Vi blir fortalt at vi får bare en jernbane gjennom Østfold. Det er forståelig med de kostnadene vi snakker om. Likevel vet vi ikke helt hva vi skal tro. Det er to milepeler for fremdriften av jernbane. 2030 og 2050. Det handler om InterCity, men også store godsmengder, og om persontrafikk på høyhastighetsbane til utlandet. Lar dette seg kombinere?

**Høyhastighetsutredning (2012) er ikke skrinlagt.** Mellom Ski og Sarpsborg finnes to alternative traséer. Et med alternativ 2\* med utforming som følger dagens trasé via Moss og Fredrikstad og som er identisk med alternativet for 250 km/t i KVV Østfoldbanen (InterCity). Og et alternativ D1 med en

trase som går direkte fra Ski til Sarpsborg på østsiden av Vansjø. Den er planlagt fra Ski og inn til Sarpsborg gjennom en tunnel nord for Tunevannet. Videre under Kurland-sletta i kulvert frem til Sarpsborg stasjon. Derfra over fossen og videre mot Halden og utlandet. Analysene viser at samfunnsnyttien av bygging av eventuelle høyhastighetsbaner mellom Oslo - Gøteborg vil øke dersom det bygges høyhastighetsbaner i forlengelse av IC-banene. Hva skjer da når InterCity-kostnadene er økt til det firedoble for et alternativ som ikke på noen måte kan tilfredsstillere kravene til 250 km/t?

I NTP 2010 – 2019 ville regjeringen prioritere InterCity. Utbygging av høyhastighetsbaner ble ikke anbefalt i planperioden. Jernbaneverket ble bedt om å gjennomføre analyser for å vurdere hvordan IC-utbyggingen på sikt kunne kombineres med utbygging av høyhastighetsbaner med hastighet over 250 km/t.

Godstransportens behov skulle ivaretas med mål om å overføre gods fra veg til bane og en dobling av godskapasitet på bane i planperioden.

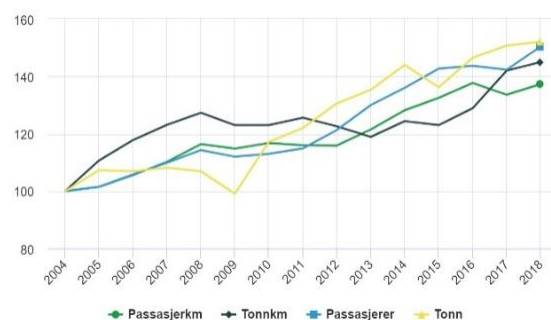
Som vi ser av statistikken ble ikke målene på noen måte nådd til tross for at svært lite gods gikk på bane i 2010.

### Oslo - Kornsjø - Göteborg

Eksisterende jernbanenett i korridoren Strekningen Oslo – Öxnered ble åpnet i 1879 og var totalt 276 km. Follobanen Oslo – Ski står ferdig desember 2022 og avløser dobbeltsporet fra 1939. 1996 var dobbeltsporet ferdig til Sandbukta like nord for Moss. Gjennom Moss forventes banen ferdig 2024. Strekningen Såstad (Rygge) - Haug (Råde) fikk dobbeltspor i 2000. Strekningen Haug – Öxnered er i dag enkeltsporet med kryssningsspor. Strekningen mellom Oslo og Öxnered er i dag 267 km. Strekningen Öxnered – Göteborg er 81 km og i 2012 ble denne strekningen utvidet til dobbeltspor med ny sporforbindelse «Norway / Väner Line» til Göteborg havn.

Skiltet hastighet i Norge varierer mellom 35 og 160 km/h. Mellom Kornsjø og Öxnered er hastigheten mellom 80 og 200 km/h. Mellom Öxnered og Göteborg er banen bygget for 250 km/t, men stasjonene er bare godkjent for 200 km/t.

Figur 1. Jernbanetransport. 2004=100



Kilde: Jernbanetransport, Statistisk sentralbyrå.

### Riksrevisjonen Dokument 3:7 (2017–2018)

Myndighetene har ikke klart å styrke konkurransevnen til sjø og jernbanetransport sammenlignet med veitransport

- Veitransporten er blitt raskere, billigere og mer fleksibel sammenlignet med sjø- og jernbanetransporten.
- Det er gjennomført få tiltak for å styrke konkurransevnen til godstransport på jernbanen.
- Sjøtransport koster mindre enn veitransport, men tar lengre tid og er mindre fleksibel.
- Det har blitt lagt bedre til rette for arealer til tilbydere og brukere av transport langs hovedveinettet enn ved havner og jernbaneterminaler

**Godsstrategi 2016** slaktes fra alle hold. Den tar ikke en overføring av gods fra vei til bane på mer enn 2 %. Det diskuteres på alle hold hvordan den kan gjøres bedre og traseforslag strømmer inn, men hvor skal godset gå?

**Østfold Fylkeskommune Regional transportplan** fra 2012 ble revidert og behandlet i oktober 2018. Lite har skjedd. ØFK prioriterer fremdeles InterCity med stasjoner i sentrum av byene og gods på østre linje med påkobling syd for Ski.

Gjennom Jernbaneforum Øst jobber ØFK fremdeles med sin strategi om å påvirke Stortinget og sentrale politikere for å skaffe midler til planlegging og utbygging av Østfoldbanen. ØFK arbeider blant annet gjennom GOsamarbeidet (Göteborg/Oslo), Grensekomiteen og Den Skandinaviske Arena, fremdeles for at strekningen mellom Halden og Öxnered i Sverige skal bygges ut til dobbeltspor.

#### Østfoldbanens østre linje

BaneNor sin erfaringsstrekning for det nye felles europeiske signalsystemet ERTMS. I 2014 ble stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen oppgradert, men ellers er banelegemet, bruer og tunneler det samme gamle. Østre linje er derfor langt unna å tilfredsstille kravene i TEN-T som stilles til Europas kjernenett.

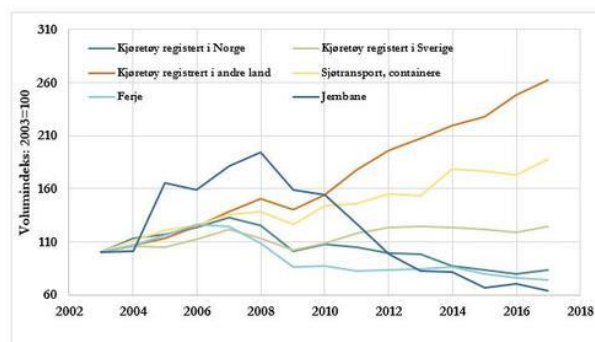
Samtidig hevder Østfold Fylkeskommune at det på kort og mellomlang sikt vil være et større potensial for å øke volumene på sjøen og vei. Dette arbeides det videre med i prosjektet interreg-/EU-prosjektet Scandria 2Act. Statens vegvesen følger opp vedtatt strategi for å skrive opp fylkesveiene fra 8 til 10 tonn og at det på flere nye strekninger på fylkesveinettet kan brukes av modulvogntog (25,25 m).

Som grunnlag for sin strategi bruker ØFK data fra 2008. Da var innenriks godstransport i Norge: Jernbanetransport 3 % (2018: 5,37%), sjøtransport drøyt 8 % (2018: 45,86%) vei 89 % (2018: 48,75). Vi registrerer at ØF tilsynelatende har oppnådd en ønsket vridning mot sjø og bane. I følge TØI ser virkeligheten noe annerledes ut når vi ser på importvolumene.

Den forventede veksten i befolkningen og norsk økonomi vil føre til at mengden gods som skal fraktes vil øke voldsomt i årene som kommer. Godsanalysen som ligger til grunn for NTP (2018-2029) viser at størsteparten av denne veksten vil komme på veiene. Fram mot 2030 er det beregnet at veksten i gods vil være på nærmere 50%.

Transport er den største kilden til klimagassutslipp i Norge, og står for 30 prosent av utslippene. Veitrafikk bidrar mest. Gods på kjøretøy registrert i andre land enn Norge og Sverige stiger mest og nesten alt dette godset skal gjennom Østfold.

*Importvolumer til Norge for lastebiler, sjøtransport (container), jernbane og ferje. For 2003-2017, med 2003=100. Kilde: Grunnlagsdata fra SSBs utenrikshandel med varer, havnestatistikk og jernbanestatistikk.*



Statistikken viser at stadig mer av godset inn og ut av Norge går med lastebil. Noen av årsakene til en slik utvikling er:

- Varer lastes om til lastebiler før ankomst i Norge. Det har vært en økning i omlasting og distribusjon fra Sverige, initiert av at importører og logistikkaktører i økende grad etablerer sentrallagre og

logistikksentre i Sverige, noe som muliggjør transport med transportører fra lavkostnadsland i distribusjonen til detaljist i Norge.

- Mer av importen går med utenlandskregistrerte biler, spesielt fra lavkostnadsland som Polen og baltiske land. Dette har styrket konkurranseevnen til lastebiltransport.
- Økt bruk av modulvogntog, særlig i forbindelse med import og eksport av varer.

*Nærmere 1000 utenlandske vogntog kolliderte med bilister på norske veier i 2018, viser tall fra forsikringsbransjen. I 80 prosent av tilfellene hadde den utenlandske sjåføren skylda.*

Sarpsborg har vært et knutepunkt for jernbane i alle år mellom østre og vestre linje. På 50 og 60-tallet hadde jernbanen høy aktivitet med person og godstrafikk. Lokaltog som stoppet på «melkerampene», regiontog som stoppet på større og mindre stasjoner og lyntog til utlandet som stoppet i byene. Godstrafikken gikk på Hafslundbanen til bedrifter og kaianlegg på østsiden av Glomma. Det var også sidespor til Alvimkaia og bedriftene på vestsiden av elva og til sagbruket ved Glengshølen. Borregaard hadde 35 km jernbane på eget område med damp- og diesel tog. Nå er det bare ca. 6 km bane igjen på Borregaard sine fabrikker og inn på tømmerterminalen. Vestre linje er i full drift som hovedbane mellom Gøteborg og Oslo, men på østre linje er det ingen trafikk mellom Sarpsborg og Rakkestad. Sidesporene er nedlagt. Gradvis er jernbanen kommet i bakleksa. Lokaltogene som stoppet på «melkerampene» forsvant på 60-tallet, og senere har mindre stasjoner blitt lagt ned en etter en. Det synes som kunden var til besvær og så sent som i 2018 ble pendlerforeningen nedlagt etter 50 års drift. Konserndirektør i NSB Geir Isaksen sto steilt på sin beslutning om å forby Pendlerforeningen å markedsføre seg på togene og å holde møter på stasjonsområdet.

Etterslepet på vedlikehold og fornying av jernbanen var størst rundt 2010 og i 2011 begynte bevilningene så smått, men når Solbergregjeringen kom i 2013 var etterslepet fremdeles enormt. Det meste hadde gått til nytt materiell og nye banestrekninger.

I 2014 starter jernbanereformen. Det hadde da ikke skjedd store endringer siden 1996 da Jernbaneverket ble skilt ut fra NSB. Målet var at jernbanetransporten skal spille en enda viktigere rolle for å løse transport-, miljø- og klimautfordringer. 1. januar 2017: Jernbaneverket er omorganisert til Jernbanedirektoratet og Bane Nor. Rom Eiendom legges under Bane Nor.

### **Fremtidens utvikling og behov.**

Som vi ser, fører befolkningsvekst og veksten i norsk økonomi med seg store utfordringer til samferdsel. Godsmengdene forventes en vekst på 50% frem til 2030. Utfasing av bensin og dieselmotorer og sterk vekst i el-biler fører til at personbiltrafikken forurenses langt mindre lokalt. Økt satsning på kollektivtrafikk, og da spesielt på lange og mellomlange distanser vil føre til økt bruk av tog mellom byene innenlands og mot Sverige, Danmark og det øvrige Europa. I EU har myndighetene allerede startet forbud mot flyruter på kortere distanser.

I Sarpsborg vokser motstanden mot planlagte InterCity. Ikke fordi byen ikke vil ha jernbane, men fordi konsekvensene av å ligge midt i et gedigent jernbaneknutepunkt blir for store med Bane Nor sine planer for gods, høyhastighetsbane og InterCity. Alt tyder på at Sarpsborg vil kreve en helt ny utredning som må bygge på en samlet plan for gods og persontrafikk til utlandet, InterCity og lokaltrafikk på jernbanen.

Etter hvert viser det seg at planene for InterCity har fått vokse vilt og uhemmet og omfatter byutvikling på en måte de ikke var tiltenkt. Grunnforholdene medfører enorme økonomiske konsekvenser. Bane Nor, Jernbanedirektoratet, Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet har trukket i nødbremsen!

Øivind Sund 18. desember 2019