

Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

Spørsmål 66:

Jernbaneinvesteringer: ber om status for prosjektene i tabell 14.2 på s. 207 og tidligst mulige oppstartstidspunkt.

Svar:

I tabellen nedenfor gis en status på de ulike effektpakkene. Infrastrukturbygging av effektpakker må imidlertid koordineres opp mot andre forhold på jernbanen, som andre infrastrukturbygginger som ERTMS, tilgang på sporkapasitet til arbeidene, innfasing av tog, mv. Flere effektpakker består også av flere ulike prosjekter som har ulik planstatus. Tidligst mulige oppstartstidspunkt er oppgitt så langt det lar seg gjøre, men dette avhenger også av flere variabler som planstatus, budsjettmidler, kapasitet i Bane NOR mv.

Tilbudsutvikling	Status, og tidligst mulige oppstart for gjennomføring av tiltak (forutsatt nødvendige bevilgninger)
Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (jernbanedelen)	Prosjektet er prioritert med oppstart i første seksårsperiode av NTP 2025-2036. Fellesprosjektet (vei og bane) har godkjent reguleringsplan (av april 2022), og prosjektet i SVV er i gang med forberedende arbeider for byggestart. Forutsatt nødvendige bevilgninger kan Stortinget vedta prosjektet og det kan lyses ut kontrakter for bygging. Det tar om lag seks til ni måneder fra å lyse ut kontraktene og få på plass entreprenør.
Flere tog i Oslo-navet	Effektpakken omfatter en rekke infrastrukturprosjekter, med ulik planstatus. Eksempelvis skal det settes i gang ny reguleringsprosess for prosjektet retningsdrift Brynsbakken, mens reguleringsplan for planskilt avgreining Østre linje er på høring, og det skal settes i gang detaljplan for tiltak ved Lillestrøm stasjon i 2025. Reguleringsplan for tiltak ved Grorud er under utarbeidelse, og skal på høring i 2025. I tillegg må flere tiltak planlegges. Hoveddelen av tiltak i effektpakken kan tidligst ha byggestart i 2027.
Flere og raskere tog på Østfoldbanen	Det største tiltaket i effektpakken er dobbeltspor mellom Haug (mellom Rygge og Råde stasjoner) og Seut (litt nord for Fredrikstad stasjon). Kommunedelplan for dobbeltsporstrekningen ble vedtatt i 2021. Før bygging kan starte, må det etableres en prosjektorganisasjon og reguleringsplan må utarbeides. Utbyggingen kan startes tidligst i 2029. Nødvendige mindre tiltak kan planlegges slik at de gjennomføres innen slutføring av dobbeltsporstrekningen.
Flere tog på Trønderbanen	Effektpakken omfatter flere tiltak, med ulik planstatus. Flere er klare for byggestart, andre trenger tekniske planer og/eller reguleringsvedtak. Flere av tiltakene startes opp i 2024, og effektpakken anses som startet opp
Økt kapasitet for kombigods Oslo-	Denne effektpakken omfatter flere tiltak med ulik planstatus. Den er delt i to trinn, der det første muliggjør flere godstog gjennom

Trondheim (med Åkersvika-Hamar)	døgnet, mens det andre muliggjør lengre (og mer kostnadseffektive) tog. Det største enkeltprosjektet i effektpakken er dobbeltsporutbygging fra Åkersvika og gjennom Hamar stasjon (en forlengelse av pågående dobbeltsporutbygging til Åkersvika). Dobbeltsporprosjektet har vedtatt reguleringsplan, og bygging kan starte i 2025.
Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik via Sverige	Effektpakken omfatter flere tiltak, de fleste byggeklare. Flere tiltak på Ofotbanen er ferdigstilt eller under bygging. Bygging av tiltakene på Kongsvingerbanen kan startes i 2025.
Planlegging og oppstart av ny Rikstunnel	Det gjenstår mye planlegging før byggestart: Først vurderinger av ytelse og tiltak mv, deretter reguleringsplaner med tilhørende tekniske planer. Det er i NTP skissert en forsiktig oppstart av planleggingen i første, og mulig byggestart mot slutten av andre seksårsperiode.
Økt kapasitet regiontog på Østlandet (KVU regiontog)	<p>Departementet har nylig mottatt rapport fra ekstern kvalitetssikring av utredningen (KS1) og vurderer denne før regjeringen skal ta stilling til valg av konsept for videre prosess. Deretter må det planlegges og gjennomføres nødvendig tilpasning av infrastrukturen der de nye togene skal kjøre, og anskaffes nye tog. NTP åpner for å starte planlegging og anskaffelsesprosess for nye tog i første seksårsperiode, og bygging/tilpasning av infrastrukturen i andre seksårsperiode.</p> <p>Kostnadsanslag fra KVU er basert på overordnet grunnlag, og er derfor forbundet med usikkerhet.</p>
Elektrifisering (KVU Green)	<p>Departementet har nylig mottatt rapport fra ekstern kvalitetssikring av utredningen (KS1) og vurderer denne før regjeringen skal ta stilling til valg av konsept for videre prosess. Mer detaljerte vurderinger, planlegging av løsninger og dernest tilpassing i infrastrukturen til elektrisk/delvis elektrisk drift og materiell i hht. til besluttet konsept, må gjennomføres.</p> <p>Kostnadsanslag fra KVU er basert på overordnet grunnlag, og forbundet med usikkerhet.</p> <p>Det er i NTP skissert en forsiktig oppstart av planlegging i første seksårsperiode, og oppstart i andre seksårsperiode.</p>
Effektpakker som er prioritert i andre seksårsperiode	
Økt kapasitet for kombigods Trondheim-Bodø	<p>For å få full effekt av effektpakken, er det forutsatt gjennomføring av effektpakken for <i>Økt kapasitet for kombigods Oslo-Trondheim</i>, samt enkelte tiltak i effektpakken <i>Flere tog på Trønderbanen</i>.</p> <p>Effektpakken er derfor prioritert for oppstart i andre seksårsperiode</p>
Økt kapasitet for kombigods Oslo-Bergen	Effektpakken omfatter flere tiltak, med ulik planstatus.

	Effektpakken er prioritert for oppstart i andre seksårsperiode
Hovedbanen nord (oppfølging av KVVU)	Effektpakken er på KVVU-nivå. Før oppstart må endelig konsept avklares, dernest tiltakssammensetning. Tiltakene må planlegges, og det må gjennomføres arealplanprosesser for tiltak som eventuelt går ut over jernbanens arealer.
Flere tog på Vossebanen (Myrdal-Bergen)	Effektpakken omfatter flere tiltak med ulik planstatus. Effektpakken har avhengigheter med hensyn til effektuttak og overlappende tiltak med <i>Økt kapasitet for kombigods Oslo – Bergen</i> . Det vil si at rekkefølgen av effektpakkene er avgjørende for hvilke tiltak som bygges med hvilken av dem. Effektpakken bør derfor ikke starte opp før i andre seksårsperiode
Kongsvingerbanen (Oppfølging av KVVU)	Effektpakken er på KVVU-nivå. Før oppstart må tiltak identifiseres og planlegges, og det må gjennomføres arealplanlegging der tiltak omfatter arealer som ikke er regulert til jernbaneformål. Tiltak antas å tidligst kunne gjennomføres fra slutten av første seksårsperiode.
Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinuttersintervall til Skeiane	Effektpakken omfatter tiltak som ombygging av Stavanger stasjon, etablering av nye plasser for togparkering og etablering av vendekapasitet ved Skeiane. For Stavanger stasjon jobbes det med reguleringsplan, og det antas at bygging tidligst kan starte mot slutten av første seksårsperiode.
Oppfølging av terminalløsninger i Trondheimsområdet og på Alnabru	<i>Terminalløsninger i Trondheimsområdet</i> omfatter utvikling av dagens terminal på Brattøra og utvikling av ny terminal. Det er gjennomført en forenklet utredning og mulighetsstudie, men både teknisk planlegging og arealplanlegging må gjennomføres før byggestart. En videre utvikling av kapasiteten i <i>terminalen på Alnabru</i> kan deles i trinn. Før utbygging av første trinn kan starte, må planlegging gjennomføres. Effektpakken er prioritert for oppstart i andre seksårsperiode.