

Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Spørsmål 123:

Hva er kostnadsanslaget for prosjektet med forbedret innseiling til Arendal ved å sprengte vekk Galtesund?

Svar:

Prosjektet er i tidlig utredningsfase, og det er derfor stor usikkerhet rundt omfang og kostnader. Utbedringen i Galtesundet er foreløpig antatt å koste et sted mellom 5 og 10 millioner kroner. Prosjektet planlegges videre med tanke på innspill til NTP 2026-2037.

Spørsmål 125:

Hva er kostnadsanslaget for prosjektet videreutvikle Gullknapp som nasjonalt dronesenter/utdanning av dronepiloter (Utvikle tårntjenesten)?

Svar:

Regjeringen er kjent med at aktørene bak Gullknapp jobber med et prosjekt for å videreutvikle satsingen på luftfartsrettet virksomhet ved Gullknapp, herunder et dronesenter/utdanning av dronepiloter. Aktørene har også henvendt seg til regjeringen for å be om støtte til prosjektet, men dette er så langt ikke et prosjekt regjeringen har utredet videre og det foreligger ikke noe kostnadsanslag utover det aktørene selv har opplyst i sin anmodning om støtte.

Spørsmål 127:

Hva er kostnadsanslaget for IC-utbygging Tønsberg-Skien, og viderekobling mot Sørlandsbanen?

Svar:

Samferdselsdepartementet legger til grunn at "viderekobling mot Sørlandsbanen" skal forstås som Grenlandsbanen. En utbygging av full ytre InterCity på Vestfoldbanen, fra Tønsberg til Skien, og Grenlandsbanen har en estimert samlet kostnad på om lag 56,8 mrd. 2021-kroner

Spørsmål 129:

Hva er kostnadsanslaget for å knytte fremtidig godsterminal på Kopstad til E18 og jernbanen?

Svar:

Samferdselsdepartementet har ikke grunnlag for å oppgi en eksakt kostnad for en enkel avgrening til en privat godsterminal på Kopstad. Dette skyldes at avgreningen er del av forventet kostnad for tiltaket Nykirke – Barkåker. Bane NOR har antydnet at dersom man velger å ikke bygge avgreningen i første omgang, vil det kunne koste om lag 35 mill. 2019-kroner, pluss sikringsanlegg og entreprenørkostnader, å koble terminalen på dobbeltsporet på et senere tidspunkt.

Når det gjelder tilknytning til E18, fremgår det av Meld. St. 20 (2021-2022), kap. 10.4.4 at regjeringen ikke har prioritert mellom mindre investeringstiltak, såkalte programområder. Det kommer fram av meldingen at arbeidet med å konkretisere disse tiltakene fortsetter i gjennomføringsfasen av meldingen. Regjeringen legger til grunn at det som i dag vil være opp til virksomhetene å prioritere konkrete programområdetiltak, innenfor de økonomiske rammene i de årlige budsjettene. Vi har derfor ingen kostnadsanslag for strekningen.

Spørsmål 130:

Hva er kostnadsanslaget for å etablere ny tømmerterminal på Sunde nord for Nordagutu i Midt-Telemark kommune?

Svar:

Basert på en tidligere utført utredning antas en ny tømmerterminal på Sunde å innebære en investering på om lag 350 mill. 2018-kroner. Beregningene er heftet med usikkerhet. Dette er typisk for infrastrukturprosjekter som er i en tidlig utredningsfase.

Spørsmål 140:

Hva er kostnadsanslaget for å fullføre prosjektet Godspakke Innlandet (fordelt ned på enkeltprosjekt)?

Svar:

«Godspakke Innlandet», omtalt i Nasjonal transportplan 2018-2029 som en del av "Godspakken", består av en rekke enkeltprosjekter. Flere av disse er på et tidlig plangrunnlag. Det er ikke mulig for Samferdselsdepartementet å oppgi presise kostnadsanslag for å fullføre alle enkeltprosjektene i godspakken, fordi det mangler gode kostnadsestimater. Og så en presisering. «Godspakke Innlandet» har blitt et etablert begrep i skognæringen. Departementet behandler ikke disse tiltakene samlet som en definert pakkeløsning, men de vurderes selvfølgelig i en helhet.

Elverum tilsving:

Estimatet fra «Godspakken» i NTP 2018-2029 var opprinnelig 400 mill. 2016-kroner. Bane NOR har fullført hovedplan og leverte anbefaling til Jernbanedirektoratet i 2020. Hovedplanen er ikke ferdigbehandlet av direktoratet. Kostnaden i anbefalingen fra hovedplan er høyere enn estimatet fra NTP 2018-2029, men vil være gjenstand for diskusjon i direktoratets behandling.

Elektrifisering Solør- og Rørosbanen på strekningen Kongsvinger – Hamar – Elverum:

Estimatet fra «Godspakken» i NTP 2018-2029 var opprinnelig 1 mrd. 2016-kroner. Bane NOR har fullført hovedplan og leverte anbefaling til Jernbanedirektoratet i 2020. Denne er ikke ferdigbehandlet av direktoratet. Kostnaden i anbefalingen fra hovedplan er høyere enn estimatet fra NTP 2018-2029, men vil være gjenstand for diskusjon i direktoratets behandling.

Kryssingsspor Kirkenær og Løten:

Hovedplan er ferdig og godkjent. Detaljplan er foreløpig stoppet i påvente av tilstrekkelig finansiering. Gjenstående kostnad for å realisere Løten og Kirkenær kryssingsspor er om lag 260 mill. 2019-kroner.

Tilsving/Tømmerterminal Kongsvinger (mulig erstatning/supplement til Norsenga):

Bane NOR leverte en utredning i 2019. Prosjektet inkluderer flere tiltak enn tilsving og tømmerterminal. Deler av disse er nå inkludert i effektpakken for kombigods Oslo-Narvik. Samtidig vil behovet for togparkeringsplasser måtte avklares. De foreliggende basisestimatene på mellom 1,1 mrd. kroner - 1,7 mrd. 2019-kroner er ikke representative for behov/tiltak.

Hauer seter kombi- og tømmerterminal:

Med bakgrunn i høye kostnader er Bane NORs forslag til løsning fra hovedplan for Hauer seter kombi- og tømmerterminal besluttet ikke videreført. Det er dialog mellom næringen, Bane NOR og Jernbanedirektoratet om alternative løsninger for tømmertransport og muligheter for privat finansiering.

KS1 av KVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet tilrår at videre planer om avlastningsterminal for kombitransport på Hauer seter ikke videreføres, på grunn av høye

kostnader og lav nytte. Denne terminalen er i KVUen kostandsestimert til over 2 mrd. kroner. Konseptvalg for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet er ennå ikke fattet.

Tømmerterminal Rudshøgda:

Ettersom videre planlegging av Rudshøgda tømmerterminal er stilt i bero i påvente av korridorvalg for en eventuell InterCity-utbygging av Brumunddal – Moelv, foreligger det ikke forventet kostnad for tiltaket. Korridorvalg avhenger av videre prioritering for ytre InterCity på Dovrebanen.

Tilsving Hamar:

Departementet er ikke kjent med kostnad for tiltaket. Det har vært planlagt som del av fremtidig dobbeltspor gjennom Hamar (InterCity-parsell Åkersvika-Brumunddal) og inngår dermed i samlet kostnad for dette prosjektet. Bane NORs anbefaling til kommunedelplan Åkersvika-Hamar skal leveres i løpet av 2021.

Spørsmål 141:

Hva er kostnadsanslaget for utbedringer på Gjøvik-, Kongsvinger- og Rørosbanen for å få økt punktlighet, økt frekvens, økt kapasitet og redusert reisetid?

Svar:

Effektpakken som muliggjør fra ett tog hver annen time til ett tog i timen Oslo-Gjøvik har en total kostnad på om lag 1 mrd. kroner. Gjenstående kostnader – inkludert det som forventes å påløpe i 2021 - er beregnet til om lag 880 mill. kroner.

I effektpakken for kombitransport Oslo-Narvik, ligger det inne midler til kryssingsspor langs Kongsvingerbanen, som også vil komme persontrafikken til gode. Effektpakken totalt er anslått å koste om lag 2,4 mrd. kroner.

I KVU for Kongsvingerbanen anbefales det på kort sikt å sette inn lengre persontog eller andre typer tog med plass til flere passasjerer. Tiltak for å tilpasse til dette er estimert å koste 1,4 mrd. kroner.

På lang sikt (utenfor planperioden) anbefales det å bygge en ny bane som grener av Hoved-/Gardermobanen nord for Lillestrøm og over til Kongsvingerbanen ved Sørumsand, samt bygge/forlenge flere kryssingsspor videre østover. Dette er estimert å koste 13 mrd. kroner. For Rørosbanen foreligger det per nå ingen konkrete planer om utvikling av persontogtilbudet, utover en opsjon i trafikkpakke 2. Denne består av én ny avgang per retning, per dag, fra desember 2021, og innfasing av nye tog i 2022. I posten mindre investeringstiltak for gods skal det blant annet legges til rette for at tømmerneringen har tilgang til effektive terminaler og tilstrekkelig strekningskapasitet. Rørosbanen er inkludert i dette.