

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

Spørsmål 124:

Hva er kostnadsanslaget for prosjektet videreutvikle Strømsvika, Mandal havn?

Svar:

Prosjektet er i tidlig utredningsfase. Det er derfor stor usikkerhet rundt omfanget av tiltaket og det foreligger foreløpig ikke et kostnadsanslag. Prosjektet planlegges videre med tanke på innspill til NTP 2026-2037.

Spørsmål 142:

Hva er kostnadsanslaget for IC-prosjektet dobbeltspor til Lillehammer?

Svar:

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020 er kostnaden for dobbeltspor mellom Hamar og Lillehammer 40,2 mrd. 2021-kroner, fordelt på følgende parseller:

- Dobbeltspor Åkersvika-Brumunddal 13,1 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Brumunddal-Moelv 10,6 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Moelv-Lillehammer 16,5 mrd. 2021-kr

I tillegg kommer kostnader for å fullføre indre InterCity på Dovrebanen. De resterende kostnadene til dette er 17,9 mrd. 2021-kroner, jf. svar på spørsmål 150. Samlet sett er det beregnet at utbygging av dobbeltspor til Lillehammer vil koste om lag 58,1 mrd. 2021-kroner. I dette anslaget er ikke ny stasjonsløsning på Hamar inkludert.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal arbeide videre med å optimalisere ytre InterCity på Dovrebanen. Det vil innebære å identifisere de løsningene som gir størst tilbudsforbedring for de reisende til lavest mulig kostnad.

Spørsmål 150:

Hva er kostnadsanslaget for prosjektet med dobbeltspor til Hamar?

Svar:

I det optimaliserte konseptet til Bane NOR, som sikrer to tog i timen Oslo-Hamar, stopper utbyggingsplanene for indre IC på Dovrebanen ved Åkersvika sør for Hamar. Det gjenstår å ferdigstille den påbegynte parsellen Venjar-Eidsvoll-Langset, Kleverud-Sørli og Sørli-Åkersvika. Sluttkostnad er estimert som følger:

- Dobbeltspor Sørli-Åkersvika 6,6 mrd. 2021-kroner
- Dobbeltspor Kleverud-Sørli 7,5 mrd. 2021-kroner
- Dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset 3,8 mrd. 2021-kroner

Utbyggingen av Venjar-Eidsvoll-Langset skal etter planen være ferdig i 2023-2024, gjenstående kostnader – inkludert det som forventes å påløpe i 2021 - er beregnet til om lag 3,8 mrd. 2021-kroner. Samlet sett er kostnadsanslaget for dobbeltspor til Hamar beregnet til 17,9 mrd. 2021-kroner

Spørsmål 166:

Hva er kostnadsanslaget for prosjektet tverrforbindelse for tog pendlere til Oslo og Gardermoen, Hønefoss-Hokksund?

Til orientering så mottok Samferdselsdepartementet 30. april 2021 en presisering av spørsmålet fra Stortinget: Her menes det hva kostnadsanslaget vil være å for å ta i bruk tverrforbindelse mellom Hønefoss og Hokksund til persontogtrafikk, slik at den vil muliggjøre toglinjer med forbindelse videre til Oslo og Gardermoen (eksempelvis Hønefoss-Sundvollen-Sandvika-Oslo, Hønefoss-Hokksund-Drammen-Sandvika- Oslo). Dette inkluderer eventuelle kostnader på å oppgradere dagens skinnegang mellom Hokksund og Hønefoss, og andre kostnader som måtte være nødvendige for å gjenoppta persontogtrafikk på linjen som i dag hovedsakelig brukes til godstrafikk og av Bergensbanen.

Svar:

I Jernbanestrategien utarbeidet til Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det skissert en mulighet for en kobling mellom Roa og Dovre-/Hovedbanen, som en fremtidig godsforbindelse på lang sikt. Dette er imidlertid ikke utredet videre, og det foreligger ingen kostnadsestimat for en slik forbindelse. Det er heller ikke utredet noen tverrforbindelse mellom Randsfjordbanen/Roa-Hønefosslinjen og Gardermobanen for persontogreiser.

Randsfjordbanen mellom Hokksund og Hønefoss trafikkeres i dag av godstog og persontog på Bergensbanen. Etablering av et lokalt persontogtilbud på strekningen er vurdert av Jernbanedirektoratet og Asplan Viak (Urbanet Analyse) i 2020 (UA-rapport 145/2020).

Urbanet Analyse har ikke funnet tilstrekkelig markedsgrunnlag for å etablere et slik lokaltogtilbud på denne strekningen og anbefaler ikke å gå videre med mer detaljerte analyser av gjenåpning av persontransport på Randsfjordbanen. Til tross for at kapasitetsvurderingen viser at det kan være mulig å få til et tilbud rent teknisk, har analysen identifisert et begrenset potensial og det virker mer hensiktsmessig at transportbehovet løses med buss enn tog.

Det er så langt ikke utarbeidet rutemodeller som gir grunnlag for å konkretisere hva som skal til for å sikre at et togtilbud på denne strekningen kan korrespondere med Ringeriksbanen i Hønefoss eller togtilbudet på Sørlandsbanen på Hokksund. En slik utredning må også inkludere kostnader knyttet til oppgradering av stasjonene, andre nødvendige infrastrukturtiltak, materiellbehov og -kostnad og driftskostnader.

Samferdselsdepartementet støtter denne anbefalingen fra Urbanet Analyse, men vil vurdere markedspotensialet og tilbudsforbedring på nytt i forbindelse med åpningen av Ringeriksbanen.

Spørsmål 168:

Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av farled Borg Havn?

Svar:

Borg havn har stor betydning for den omfattende industriproduksjonen i området, men farvannet inn til havnen er trangt og krevende og innseilingen grunnes opp av sedimenter som føres ut med Glomma. Dette gir seilingsrestriksjoner for store fartøy, og uten tiltak vil disse på sikt ikke kunne anløpe Borg havn.

Innseilingen skal derfor utdypes for å ivareta sjøtransportens behov for framkommelighet og sikkerhet. Prosjektet er prioritert for oppstart og fullfinansiert i første del av planperioden. Kostnadsanslaget er på 256 mill. kr.

Spørsmål 169:

Hva er kostnadsanslaget for prosjektet dobbeltspor til Fredrikstad?

Svar:

Det er litt vanskelig å oppgi kostnader for dobbeltspor til Fredrikstad, for dette berører to parseller. For det opprinnelige InterCity-konseptet går dobbeltsporparsellen mellom Seut og Klavestad gjennom Fredrikstad. Denne parsellen, og en full utbygging av dobbeltspor Haug-Seut, er det som mangler for å få dobbeltspor til (og forbi) Fredrikstad.

I henhold til Bane NORs overordnede prognoser fra august 2020, som ligger til grunn for Nasjonal transportplan 2022-2033, er kostnaden for parsellene som følger:

- Dobbeltspor Haug-Seut 13,2 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Seut-Klavestad 30,6 mrd. 2021-kr

Fullføring av Follobanen og Sandbukta-Moss-Såstad forutsettes også for å gi dobbeltspor til Fredrikstad.

Det er viktig å se utbygging av dobbeltspor i sammenheng med øvrige investeringer som er nødvendig for å gi et forbedret togtilbud til de reisende. I Meld. St 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033* skriver regjeringen at det på Østfoldbanens vestre linje pågår et arbeid for å vurdere mulige tilbudsforbedringer til reduserte kostnader, som alternativer til sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen til Halden.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR vurderer verdioptimaliserte alternativer for videre utvikling av togtilbudet på Østfoldbanen. Det er viktig å finne gode transportløsninger for denne korridoren innenfor realistiske økonomiske rammer.

Bane NOR har identifisert en alternativ løsning som muliggjør dobling av togfrekvensen og noe redusert reisetid mellom Fredrikstad og Oslo samt flere rushavganger også fra Halden og Sarpsborg, med mindre utbygging enn i opprinnelig konsept. Det optimaliserte konseptet er kostnadsberegnet til om lag 15 mrd. 2021-kroner. Det vurderes fremdeles hvilke konsekvenser dette vil ha for fleksibiliteten i jernbanesystemet og videre utvikling av togtilbudet.

Spørsmål 170:

Hva er kostnadsanslaget for prosjektet jernbane Haug-Seut?

Svar:

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020, som ligger til grunn for Nasjonal transportplan 2022-2033, er kostnaden for utbygging av dobbeltspor på strekningen Haug-Seut beregnet til 13,2 mrd. 2021-kroner.

Det er viktig å se utbygging av dobbeltspor i sammenheng med øvrige investeringer som er nødvendig for å gi et forbedret togtilbud til de reisende. I Meld. St 20(2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033* skriver regjeringen at det på Østfoldbanens vestre linje pågår et arbeid for å vurdere mulige tilbudsforbedringer til reduserte kostnader, som alternativer til sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen til Halden.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR vurderer verdioptimaliserte alternativer for videre utvikling av togtilbudet på Østfoldbanen. Det er viktig å finne gode transportløsninger for denne korridoren innenfor realistiske økonomiske rammer.

Bane NOR har identifisert en alternativ løsning som muliggjør dobling av togfrekvensen og noe redusert reisetid mellom Fredrikstad og Oslo samt flere rushavganger også fra Halden og Sarpsborg, med mindre utbygging enn i opprinnelig konsept. Det optimaliserte konseptet er kostnadsberegnet til om lag 15 mrd. 2021-kroner. Det vurderes fremdeles hvilke konsekvenser dette vil ha for fleksibiliteten i jernbanesystemet og videre utvikling av togtilbudet.

Spørsmål 171:

Hva er kostnadsanslaget for prosjektet Østre linje og tilkobling Ski?

Svar:

Dette prosjektet er en del av effektpakken *Ny rutemodell Østlandet*, som totalt sett er estimert å koste 11 mrd. 2021-kroner. Effektpakken er prioritert med oppstart i første planperiode, og er fullfinansiert i planperioden som helhet. Østre linjes avgreining, tilkoblingen av Østre linje ved Ski, er estimert med en total kostnad på 3,7 mrd. 2021-kroner.

Spørsmål 191:

Hva er kostnadsanslag for utbygging av Ofotbanen med dobbeltspor?

Svar:

En konsekvensutredning som ble gjennomført i 2016 av Jernbaneverket estimerer kostnaden for dobbeltspor på Ofotbanen til om lag 17 mrd. 2021-kroner. Løsningen er basert på parseller med tunnel inn i Sverige. Kostnader for tiltak på svensk side er ikke inkludert i dette anslaget.