

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

Spørsmål 19:

Hva vil være kostnaden ved å bygge ferdig Intercity i løpet av planperioden? Vi ber om kostnadsberegning for hver av Intercity-strekningene.

Svar:

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020, som er lagt til grunn for utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2022-2033 og som er basert på foreløpige P50-anslag, er kostnaden for full utbygging av resterende parseller på Intercity som følger:

Vestfoldbanen:

| | |
|--------------------------------|--------------------------|
| Dobbeltspor Tønsberg-Stokke: | 12,0 mrd. 2021-kr |
| Dobbeltspor Stokke-Sandefjord: | 10,5 mrd. 2021-kr |
| Dobbeltspor Sandefjord-Larvik: | 10,1 mrd. 2021-kr |
| <u>Totalt Vestfoldbanen:</u> | <u>32,6 mrd. 2021-kr</u> |

Ringeriksbanen:

| | |
|-------------------------------|--------------------------|
| <u>Totalt Ringeriksbanen:</u> | <u>27,3 mrd. 2021-kr</u> |
|-------------------------------|--------------------------|

Dovrebanen:

| | |
|----------------------------------|--------------------------|
| Dobbeltspor Sørli-Åkersvika | 6,6 mrd. 2021-kr |
| Dobbeltspor Åkersvika-Brumunddal | 13,1 mrd. 2021-kr |
| Dobbeltspor Brumunddal-Moelv | 10,6 mrd. 2021-kr |
| Dobbeltspor Moelv-Lillehammer | 16,5 mrd. 2021-kr |
| <u>Totalt Dovrebanen:</u> | <u>46,8 mrd. 2021-kr</u> |

Østfoldbanen:

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

I estimatene som Bane NOR leverte i august 2020 beskrives ikke kostnader for ferdig utbygging hele veien til Halden. I et oppdatert grunnlag av tallene fra KVVU-en, fra november 2011, beregnes totalkostnaden av utbygging av de to dobbeltsporene listet opp over, samt fullføring til Halden. Disse tallene er forbundet med stor usikkerhet og har bidratt til at det nå gjøres nye helhetsvurderinger av videre utbygging på Østfoldbanen.

| | |
|------------------------------|--------------------------|
| Dobbeltspor Klavestad-Halden | 19,2 mrd. 2021-kr |
| <u>Totalt Østfoldbanen:</u> | <u>63,0 mrd. 2021-kr</u> |

| | |
|--------------------------------|---------------------------|
| <u>Totalt kostnad, full IC</u> | <u>169,7 mrd. 2021-kr</u> |
|--------------------------------|---------------------------|

Kostnadstallene ovenfor gjelder full utbygging av InterCity i henhold til konseptene i KVVU-en. Det gjøres oppmerksom på at dette er beregninger med ulik modenhet, og at det er identifisert potensial for optimalisering på alle IC-strekningene. Det redegjøres ikke for mulige

kostnadsbesparelser i denne oversikten, da dette er foreløpige vurderinger som ikke fullt ut har vurdert forholdet mellom nytte og effekt for de reisende.

I tillegg kommer kostnadene for ferdigstilling av prosjektene som er under bygging eller har fått oppstartsbevilgning, det vil si på Østfoldbanen: Follobanen og dobbeltspor og togparkering Sandbukta-Moss-Såstad, på Vestfoldbanen: dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen, dobbeltspor Nykirke-Barkåker og på Dovrebanen: dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset og dobbeltspor Kleverud-Sørli.

Spørsmål 20:

Hva antas å være merkostnaden ved å vente med full utbygging av Intercitynettverket? Her ber vi om at det tas utgangspunkt i kostnadsutviklingen for bygging av jernbaneinfrastruktur de siste 20 årene.

Svar:

Erfaringsmessig har kostnadene for utbygging av jernbane økt år for år de siste tiårene, regnet som kroner per kilometer jernbane. Hva kostnadsøkningen skyldes, er det vanskelig å gi et entydig svar på. En årsak for enkelte prosjekter, har vært for dårlig estimater i tidlig planfase, blant annet pga undervurdering av krevende grunnforhold. En annen årsak er økende krav og forventinger til kvalitet på ny infrastruktur, herunder endrede krav til sikkerhet (rømningstunneler), ytelse (hastighet, fleksibilitet) og tilpassing til omgivelsene. Ny teknologi, økt produktivitet i anleggssektoren, samt konkurranse på byggherresiden kan muligens bidra til å senke kostnadene. Hvordan dette gir seg utslag for kostnadene ved å utsette deler av InterCity-utbyggingen, er det vanskelig å si noe om nå.

En risiko for merkostnad er det å måtte gjøre midlertidige tilpasninger i påvente av permanente løsninger. Eksempelvis forlengelse eller nye kryssingsspor for å øke kapasitet og bedre tilbudet, eller for å tilpasse utbygging andre steder på strekningen. Dette vil være merkostnader dersom tilpassingen blir overflødig når man senere bygger permanente løsninger. Det foreligger ikke analyser av om/eller i hvilken grad dette gjelder intercity-utbyggingen.

Spørsmål 24:

Ved inngangen til planperioden er beregnet vedlikeholdsetterslep for jernbanen 23 mrd. kroner. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep ved utgangen av planperioden?

Svar:

I Nasjonal transportplan er det lagt opp til en økende innsats for fornyelse av infrastrukturen gjennom planperioden. Det forventes at etterslepet skal reduseres noe i løpet av første seksårsperiode og at det i andre seksårsperiode skal oppnås en vesentlig reduksjon av etterslepet. Dersom man legger til grunn et fornyelsesnivå på 4,5 mrd. 2021-kr årlig, kan det antas at punktlighet, oppetid og regularitet opprettholdes, samtidig som etterslepet reduseres. Ved et høyere fornyelsesnivå enn dette, vil etterslepet reduseres raskere. I Nasjonal transportplan er det antatt at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med om lag 8 mrd. i perioden. Det vil si at etterslepet vil være om lag 15 mrd. kr. ved utgangen av perioden. Det må understrekes at dette er en teoretisk og høyst usikker beregning.

Bane NOR arbeider med mer nøyaktig og treffsikker styringsinformasjon om fornyelsesbehov og utvikling i etterslepet. Beregningsmodellen, kalt InfraStatus, er i stadig utvikling. Modellen vil endre definisjonen av vedlikeholdsetterslep, og dermed også beregningene for etterslepet. Derfor leverte ikke Bane NOR nye beregninger av vedlikeholdsetterslep i forbindelse med utarbeidelse av grunnlagsmateriale til Nasjonal transportplan 2022-2033.

Spørsmål 32:

Hva vil kostnadene for ny togtunnel gjennom Oslo være, dersom den skal startes opp i første seksårsperiode?

Svar:

Bane NORs P50 estimat så langt i planleggingen, som er på et tidlig planstadium og derfor usikkert, angir en foreløpig sluttkostnad for dobbeltspor fra Oslo S via Nationaltheatret til Lysaker på om lag 45 mrd. kroner. Det er potensial for optimalisering av prosjektet, men dette fordrer tilstrekkelig tid til arbeidet med kommunedelplan og videre regulering.

I Bane NORs redegjørelse for optimalisering av store jernbaneprosjekter fra 15. november 2020, fremgår det et potensial for lavere total kostnader i spennet 38-41 milliarder kroner. Rimeligere vendeanlegg er viktigste enkelttiltak. Det er ikke gjort tilstrekkelige analyser av optimaliseringstiltakenes effekt for markedet og for banens funksjonalitet.