

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

Spørsmål 78:

Hva er kostnaden ved å gjennomføre fullelektrifisering av kortbanenettet, i første omgang ladeinfrastrukturen som er nødvendig?

Svar:

Utviklingen av elektrifiserte fly (batteri/hybrid/brenselcelle) er på et tidlig stadium, og det er ikke avklart når slike fly eventuelt vil trafikkere norske lufthavner i regelbunden rutetrafikk. Videre er det mulig at fremtidige fly også vil benytte hydrogen som energibærer. Avinor følger denne utviklingen tett, og vil legge til rette for nye energibærere (lading og/eller hydrogen) på selskapets lufthavner når det blir behov for det.

For å få en indikativ oversikt over fremtidige investeringsbehov ved introduksjon av elektrifiserte fly på alle Avinors lufthavner, ble det i 2020 gjennomført en kartlegging av elektrisk infrastruktur og kapasitet inn til lufthavnene og på lufthavnene. Det ble tatt utgangspunkt i tilbakemeldinger og informasjon fra flyprodusenter som underlag for kontakt med nettselskaper/e-verk vedrørende realistiske ladeeffekter med tilhørende kostnadsestimater.

Spørsmålet omfatter «kortbanenettet». Av Avinors 43 lufthavner, er det her valgt å legge til grunn behov for infrastruktur på de 24 Kategori E-lufthavnene (se tabell nederst), samt knutepunkt-lufthavnene Bodø, Tromsø og Bergen.

Det er knyttet stor usikkerhet til hvilke energibehov elektrifiserte fly vil ha og når de introduseres. Videre er det foreløpig ingen standardisert teknisk løsning for hvordan ladepunktene skal utformes. Det er derfor estimert kostnader med bakgrunn i erfaringer som er gjort rundt lading av elektriske ferger.

I estimatene inngår oppgradering av forsyning inn til lufthavn og nødvendig infrastruktur inne på lufthavnen. Det er lagt til grunn en del forutsetninger, herunder:

- Kostnadsestimater innhentet fra e-verk er beregnet ut fra dagens ledige kapasitet i nettet på tidspunktet for forespørsel. Kapasitet i nettet kan ikke reserveres.
- Samtidighet på ett – 1 – elektrifisert fly med en effekt anslått til 2MW (full-lading på ca. 30 minutter) på Kategori E-lufthavnene. På Bergen, Tromsø og Bodø er det lagt til grunn en samtidighet på fire – 4 – fly. Forutsatt størrelse på flyenes batteripakker og dermed ladebehovet er usikker.
- På enkelte lufthavner kan det være formålstjenlig å benytte stasjonær batteribank, enten i en overgangsfase eller som en permanent løsning. Det er ikke hensyntatt i nedenstående estimat.
- Utbygging av nødvendig infrastruktur vil gjennomføres i tett samarbeid med lokalt e-verk, flyselskaper, Avinor og eventuelt andre interessenter.

Det er i nedenstående lagt til grunn ladebehov for elektrifiserte fly som er forventet å kunne dekke omtrent samme behov som de flyene som trafikkerer kortbanenettet i dag, men det er sannsynlig at det i første omgang vil bli sertifisert fly opp til 19 seter, hvilket kan påvirke frekvens på antall flygninger. Det er imidlertid effektuttak for lading – altså samtidighet – som er forventet å være dimensjonerende.

Basert på den informasjonen som foreligger per i dag og med de nevnte forutsetninger, er samlet estimert kostnad for nevnte lufthavner i intervallet 700-1000 mill. kr. Det er store variasjoner i kostnadene pr lufthavn.

Det understrekes at en eventuell utbygging ville foregå i tett dialog og samarbeid med flyoperatør og flyprodusent, og at den ville foregå i faser. Et eventuelt investeringsbehov ville således bli fordelt over noe tid. Avinor vurderer fortløpende behov og tilgjengelighet for adekvat lading og andre energibærere, og vil legge til rette for bedrifts- og samfunnsøkonomisk fornuftige løsninger.

Avinors Kategori E-lufthavner:

Kategori	ICAO-KODE	IATA-KODE	LUFTHAVN
E	ENBV	BVG	BERLEVÅG
E	ENBS	BJF	BÅTSFJORD
E	ENBL	FDE	FØRDE-Bringeland
E	ENHK	HAA	HASVIK
E	ENHV	HVG	HONNINGSVÅG-Valan
E	ENNA	LKL	LAKSELV-Banak
E	ENLK	LKN	LEKNES
E	ENMH	MEH	MEHAMN
E	ENRA	MQN	MO I RANA
E	ENMS	MJF	MOSJØEN-Kjærstad
E	ENNM	OSY	NAMSOS
E	ENRO	RRS	RØROS
E	ENRM	RVK	RØRVIK-Ryum
E	ENRS	RET	RØST
E	ENSD	SDN	SANDANE-Anda
E	ENST	SSJ	SANDNESSJØEN-Stokka
E	ENSG	SOG	SOGNDAL-Haukåsen
E	ENSK	SKN	STOKMARKNES-Skagen
E	ENSH	SVJ	SVOLVÆR
E	ENSR	SOJ	SØRKJOSEN
E	ENVD	VDS	VADSØ
E	ENSS	VAW	VARDØ-Svartnes
E	ENVY	VRY	VÆRØY
E	ENOV	HOV	ØRSTA-Volda-Hovden

Spørsmål 79:

Hva er kostnaden ved å gjøre den utvida TT-ordningen nasjonal?

Svar:

Det anslås at det vil være behov for 127,5 mill. kr ut over saldert budsjett 2021 for at den utvidede TT-ordningen skal være finansiert til å dekke hele landet.

Spørsmål 81:

Hva er kostnaden ved å innføre familierabatt på enkeltbilletter på alle togstrekninger i landet?

Svar:

Jernbanedirektoratet har ikke utarbeidet noe forslag til familierabatt. Det er heller ikke opplyst om hvilken rabatt spørsmålsstiller sikter til her. Videre foreligger det ikke tilstrekkelig informasjon til å kunne beregne konsekvensen av innføringen av en slik rabatt, da dette krever innsikt i hvilke billettkjøpere som reiser som en familie. Dette betyr at togoperatørene må beregne konsekvensene. Det vil være krevende for togoperatørene å kunne svare ut et slikt spørsmål, blant annet på grunn av at Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy Tog ikke sitter på tilstrekkelig historikk om slike reisende.

Spørsmål 82:

Hva er kostnaden ved å innføre et nasjonalt ungdomskort på all kollektivtrafikk for alle mellom 15 og 18 år, med halv pris på alle billettyper?

Svar:

Ungdom på 15 år får i dag barnerabatt, som gjelder frem til man fyller 16 år. Barnerabatten er halv pris av ordinær enkeltbillett.

Ungdom i alderen 16 til og med 19 år har allerede anledning til å kjøpe ungdomskort. Ungdomskortene gir rett til et ubegrenset antall reiser med fylkeskommunal kollektivtransport innen et fylke, normalt for en måned. En del fylkeskommuner har også inngått avtaler med andre aktører, blant annet med togselskapene og riksveiferjene, om at kortene også skal gjelde for disse transportmidlene. Noen steder gjelder ungdomskortet også i tilgrensende kommuner i nabofylket.

I hvilken grad denne aldersgruppen vil benytte en mulig rabatt på fritidsreiser andre steder i landet, har vi ikke oversikt over, og vi vet derfor ikke hva det vil koste å innføre et slikt kort. Jeg gjør oppmerksom på at ungdomskortet er et prismessig svært godt tilbud, i mange tilfeller rimeligere enn halv pris på ordinære billetter.

Spørsmål 83:

Hva ville inntektstapet for togselskapene utgjøre om prisen på enkeltbilletter ble halvert?

Svar:

Jernbanedirektoratet har anslått at en halvering av alle enkeltbillettpriser kan koste om lag 1,6-1,8 mrd. kroner bare i 2022. Togoperatørene har i sine tilbud lagt til grunn betydelig inntektsvekst i resten av NTP-perioden, noe som vil bety at årlig inntektstap vil kunne være vesentlig høyere mot slutten av perioden. En halvering av billettprisene på enkeltbilletter vil medføre krav om reforhandling av regionale takstsamarbeidsavtaler i storbyområdene. Dette er forbundet med en vesentlig kostnad for staten.

Spørsmål 84:

Utfra tidligere analyser og justert for prisvekst; hva er kostnaden ved å bygge høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen/Stavanger og for Oslo – Trondheim?

Svar:

Mange alternativer ble utredet i Høyhastighetsutregningen fra 2012, blant annet varianter av:

- Handlingsalt. C: Et høyhastighetsalternativ som delvis bygger på eksisterende nett og gjeldende Intercity-strategi
- Handlingsalt. D: Hovedsakelig separate høyhastighetslinjer

Tabellen under er en ren prisomregning fra utredningen uten vurdering av om ny kunnskap har kommet til eller om forutsetninger om nye infrastrukturtiltak er riktige (Høyhastighetsutredningen 2010-2012 Konklusjoner og oppsummering av arbeidet i Fase 3, Del 1, Jernbaneverket, 23. januar 2012). Det er viktig å påpeke at vi har erfart store kostnadsøkninger for utbygging av jernbaneinfrastruktur etter at høyhastighetsutredningen ble utarbeidet. Kostnadsestimatene anses derfor å ha begrenset verdi, da det nå foreligger nye erfaringstall for utbygging av jernbaneinfrastruktur. Eksempelvis ble det i Nasjonal transportplan 2010-2019 lagt til grunn at Follobanen skulle koste i underkant av 12 milliarder kroner. Prosjektet har i dag en kostnadsramme på om lag 36 milliarder kroner. Vi arbeider nå med flere tiltak for å bedre kostnadskontrollen i sektoren.

		Alternativ	Prisnivå 2011 Mrd.kr	Prisnivå 2021 Mrd.kr
Nord	Oslo-Lillehammer-Trondheim	C	185,49	246
	Oslo-Tynset-Trondheim	D	145,36	193
Vest	Oslo-Kongsberg-Bergen	C	158,89	211
	Oslo-Hønefoss-Bergen	D	167,80	223
	Oslo-Bergen Oslo-Stavanger Stavanger-Bergen	H1:P	262,05	348
	Bergen-Stord-Stavanger	BS1:P	114,71	152
Sør	Oslo-Tønsberg-Kristiansand-Stavanger	C	218,88	290
	Oslo-Porsgrunn-Kristiansand- Stavanger	D	222,06	295
	Prisstigning 2011-2021: 32,7%			

Spørsmål 85:

Hva er kostnaden ved å bygge ut etter siste status og 2021-priser:

- A. Bergensbanen i begge ender (Arna-Voss K5-alternativeet, og Ringeriksbanen)
- B. Indre og ytre intercity med dobbeltspor hele veien til Halden, Skien og Lillehammer
- C. Jernbanetunnel under Oslo
- D. Dobbeltspor på Ofotbanen
- E. Full opprusting av Narvik stasjon

Svar:

A. Bergensbanen i begge ender (Arna-Voss K5-alternativeet, og Ringeriksbanen)

- Estimert kostnad for fellesprosjektet Arna-Voss, K5 er 27.3 mrd. 2021-kr. Dette er kostnaden for jernbanedelen hele veien fra Arna til Voss. I NTP 2022-33, ligger første trinn av optimalisert konsept, Arna-Stanghelle, inne med 12.7 mrd. 2021-kr.
- Ringeriksbanen: 27,3 mrd. 2021-kr. for jernbanedelen av fellesprosjektet (kostnaden er fra Bane NORs prognose august 2020).

B. Indre og ytre intercity med dobbeltspor hele veien til Halden, Skien og Lillehammer

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020 (vedlegg 5 til leveranse 15. november 2020) 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
- **Totalt Vestfoldbanen: 32,6 mrd. 2021-kr**

Ringeriksbanen:

- **Totalt Ringeriksbanen: 27,3 mrd. 2021-kr**

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
- **Totalt Dovrebanen: 46,8 mrd. 2021-kr**

Østfoldbanen:

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

I disse estimatene 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.

- **Totalt Østfoldbanen: 63,0 mrd. 2021-kr**

-
- **Totalkostnad, full IC** **169,7 mrd. 2021-kr**

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-bena. 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.

C. Jernbanetunnel under Oslo

- Ny togtunnel Oslo: 44,5 mrd. 2021-kr.
- I tillegg kommer behov for togparkering, foreløpig estimert til 2,3 mrd. 2021-kr

D. Dobbeltspor på Ofotbanen

- Tiltaksutredning med forberedende arbeid for konsekvensutredning gjennomført av Jernbaneverket i 2016, estimerer kostnad for dobbeltspor på Ofotbanen til om lag 17 mrd. 2021-kr. Løsningen er basert på parseller med tunnel inn i Sverige. Kostnader for tiltak på svensk side er ikke inkludert.

E. Full opprusting av Narvik stasjon

- Tiltak på Narvik stasjon er del av effektpakke for kombitransport Oslo-Narvik, som er estimert å koste om lag 2,4 mrd. 2021-kr. Narvik stasjon, i hovedsak forlengelse av sporene, er estimert å koste om lag 630 mill. 2020-kr

Spørsmål 86:

Hva er kostnadene for å sikre at alle nye ferjer, busser og hurtigbåter bruker nullutslippsteknologi eller går på biogass, fordelt på transportform de første seks år av NTP?

Svar:

I Klimaplan for 2021-2030 varsler regjeringen innføring av krav til lav- og nullutslippsløsninger for ferjer, busser og hurtigbåter. For ferjer og hurtigbåter vil regjeringen innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud, der det ligger til rette for det, i løpet av henholdsvis 2023 og 2025. Regjeringen tar også sikte på å stille krav om at alle nye bybusser skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2025.

Vi ser at utviklingen går mot nullutslipp for både ferjer, busser og hurtigbåter, men mulighetene for bruk av nullutslippsløsninger varierer mellom de tre transportformene, på tvers av samband og ruter og som følge av ulike kontraktsforhold. Det vil ikke være mulig å sikre nullutslippsteknologi, eller biogass fra alle nye ferjer, busser og hurtigbåter for de neste seks årene.

Bruk av nullutslippsteknologi krever i mange tilfeller planlegging. Det er ikke mulig å sikre bruk av nullutslippsteknologi, ev. biogass, uten at nødvendig infrastruktur for alternative drivstoff er på plass. Et ev. krav om nullutslippsløsninger må stilles lengre tid i forveien. Det går 2-3 år fra utlysning av et ferje- og båtsamband til det er satt i drift.

Vi har ikke tall som viser hva den samlede, eksakte merkostnaden ville vært for omlegging av alle ferjer, busser og hurtigbåter de neste seks årene. Regjeringen har imidlertid fått beregnet merkostnadene ved omlegging til nullutslippsløsninger for enkelte strekninger og samband, samt vurderinger av tiltakskostnader for lav- og nullutslippsløsninger for alle tre transportformene. Kostnader vil være en del av videre vurderinger av hvordan krav om lav- og nullutslippsløsninger skal innføres.

Ferjer:

De mest aktuelle beregningene av merkostnader for nullutslippsfjerer ble utført for et år siden av DNV som så på fylkeskommunenes merkostnader ved overgang til lav- og nullutslippsfjerer. Beregningene viser at merkostnadene ved overgang til lav- og nullutslippsfjerer er sterkt varierende. For noen ferjesamband er merkostnaden ved batteriferje negativ, dvs. at dette er den løsningen som har den laveste kostnaden. For andre ferjesamband, særlig på de lengre ferjestrekningene og der det er langt til etablert kraftnett, kan merkostnadene være betydelige.

Jeg vil gjøre oppmerksom på at overgangen til lav- og nullutslippsfjerer i flere tilfeller har sammenfalt med at gamle ferjer er byttet ut med nye og at gamle kaianlegg forsterkes. Våre analyser viser at merkostnadene knyttet til selve miljøkravet i seg selv er relativt lave sammenlignet med slike andre kostnadsdrivere.

Busser:

Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025, som regjeringen la frem sommeren 2019, viser at elbusser og ladeinfrastruktur allerede er mer eller mindre konkurransedyktige for bruk på middels lange byruter, og totalkostnaden vil i flere tilfeller være lavere enn for dieselbusser. Vi ser at mange fylkeskommuner har tatt i bruk et stort antall elbusser. Vi forventer at disse bussene blir stadig mer konkurransedyktige med dieselbussene og at denne utviklingen vil fortsette. Regjeringen varsler i Klimaplan for 2021-2030 innføring av nullutslippskrav til nye bybussanbud fra 2025. Hvorvidt dette kravet også skal gjelde biogass skal vurderes.

Vi må regne med at, selv om bybussene kan gå på batteri allerede i dag, så vil det ta mer tid å fase inn langdistansebusser med nullutslippsteknologi. Dette krever at slike kjøretøy er tilgjengelige på markedet.

Hurtigbåter:

Elektriske hurtigbåter kommer og de første hydrogendrevne hurtigbåten er under utvikling. Flere fylkeskommuner er i gang med å utvikle grunnlaget for anbud med krav om nullutslipp til hurtigbåter. Klimakur 2030 viser imidlertid til at det ikke er satt i drift nullutslippshurtigbåter og at det derfor er lite erfaringsgrunnlag å bygge på når det gjelder merkostnader. I Klimakur slås det fast at merkostnadene er høye, noe som er reflektert i de beregnede tiltakskostnadene. Klimakur 2030 estimerer at hydrogen ligger i den høyeste kostnadskategorien, med en kostnad på mer enn 1500 kr per tonn CO₂ redusert, mens plug-in elektrifisering estimeres til å ligge i spennet 500-1500 kr per tonn CO₂ redusert.

Spørsmål 87:

Hva er provenytapet for å gi fritak for flypassasjeravgift på fly under 20 tonn, og hva vil det bety for avgiftøkningen/billettprisene om dette skal fordeles på de andre flytypene?

Spørsmål 88:

Hva er provenytapet om flypassasjeravgifta fjernes for flygninger på kortbanenettet pluss flygninger mellom Nord- og Sør-Norge (med store fly).

Spørsmål 89:

Som spørsmål 10 [her antar vi at det siktes til de samme destinasjonsforutsetningene som i spørsmål 88], men i tillegg fjerning av passasjeravgifta for flygninger mellom flyplasser i Nord-Norge med store fly?

Felles forutsetninger for svar på spørsmål 87, 88 og 89:

Spørsmålet 87, 88 og 89 reiser kompliserte problemstillinger som Samferdselsdepartementet har måttet forelegge for Avinor AS. Vi har derfor valgt å gjengi svarene tilnærmet ordrett. Avinor har også måttet gjøre forenklinger med den tiden som har vært til rådighet.

Beregningene omfatter i utgangspunktet bare trafikk fra Avinors lufthavner, med unntak som fremgår av teksten. Det har vært nødvendig å anta som felles forutsetning at ca. 1% av passasjerene på kortbanenettet, og 3% av passasjerene på trafikken mellom Nord og Sør, har sluttdestinasjon i utlandet med høy sats for passasjeravgiften.

Alle beregninger er basert på trafikk i 2019.

Svar spørsmål 87:

Provenytapet er beregnet til 116,5 millioner kroner. Dette inkluderer passasjerer både innen- og utenriks.

Dette provenyet inkluderer FOT-rutene, som er beregnet til å utgjøre ca. 49% av de avreiste passasjerene. Dersom reduksjon i provenyet skal fordeles på de resterende avreiste passasjerer fra Avinors lufthavner, vil dette medføre en økning på 5,7 kroner per passasjer. Avinor antar at dette anslaget er noe høyt, siden det er øvrige lufthavner i Norge som også har passasjertrafikk som ikke er inkludert i beregningen. Dersom man legger til ca. 1 million avreiste passasjerer fra Sandefjord lufthavn, Torp vil økningen bli ca. 5 kroner i avgiftssatsen.

Hva dette vil si for billettprisene kan ikke Avinor utlede, da det har vist seg at flyselskapene i mindre grad tar ut flypassasjeravgiften i økte priser av markedshensyn. Her er det antageligvis

forskjell på FOT-ruter og kommersielle ruter. Det er større sannsynlighet for fullt kostnadsgjennomslag på FOT-ruter enn hva det er på kommersielle ruter.

Svar på spørsmål 88:

Avinor har ikke vært i stand til å skille mellom store og små fly. Det skilles heller ikke mellom avganger på FOT-ruter og kommersiell trafikk.

Når vi legger disse forutsetningene til grunn, vil provenytapet være ca. 60 millioner kroner.

Svar på spørsmål 89:

Avinor har ikke vært i stand til å skille mellom store og små fly. Det skilles heller ikke mellom avganger på FOT-ruter og kommersiell trafikk.

Når vi legger disse forutsetningene til grunn, vil provenytapet være ca. 250 millioner kroner.

Spørsmål 90:

Hva er kostnaden ved å øke antall sovevogner slik at det dekker etterspørselen på strekningene mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim, og mellom Trondheim og Bodø?

Svar:

Dagens sovevogner har begrenset levetid, og det er ikke reservemateriell for sovevogner. I nattogutredningen og KVVU for nytt fjerntogmateriell er antallet sovevogner som skal til for å dekke etterspørselen frem til 2035 vurdert. Det er også tatt høyde for reservemateriell. Det anbefales å øke antallet sovevogner fra dagens 20 vogner til en kapasitet tilsvarende 38 sovevogner. Det anbefales også å innføre minst en ekstra komfortklasse mellom dagens kupe med seng og sittestoler. Kostnadene for et nytt sovetilbud er i overkant av 1,5 mrd.

Spørsmål 91:

Er det mulig å få til avganger hver annen time for langdistansetrafikken på strekningene Oslo - Stavanger, Oslo - Bergen og Oslo - Trondheim gitt at det er togmateriell nok, og hva er i så fall kostnaden ved å anskaffe tilstrekkelig med togsett til dette?

Svar:

På Sørlandsbanen kjøres det i dag en rutemodell med tilnærmet 2 timers frekvens. Fra desember 2022 suppleres det med ytterligere en avgang hver vei, slik at det i praksis blir en 2-timers frekvens på strekningen Oslo-Stavanger. På Bergensbanen er det i trafikkavtalen med Vy Tog fra desember 2021 avtalt en økning fra 3 til 5 avganger hver vei (nattogavgangen kommer i tillegg) i sommerperiodene fra og med 2022. Dette gir en tilnærmet 2-3 timers frekvens. På Dovrebanen er det i trafikkavtalen med SJ Norge avtalt en økning fra 3 til 6 avganger hver vei (nattogavgangen kommer i tillegg) fra desember 2021 forutsatt at det finnes tilgjengelig infrastrukturkapasitet. Dette gir en tilnærmet 2-3 timers frekvens. Disse forbedringene gjennomføres med mer effektiv bruk av eksisterende flåte. I fjerntogstrategien som Jernbanedirektoratet har utarbeidet som del av NTP arbeidet, er mulighetsrommet for en to-timers grunnrute utredet, og behovet for togsett for å øke frekvensen til to-timers trafikk beregnet. Det er totalt behov for 4 nye togsett for å ha tilstrekkelig materiell til å øke frekvensen. Kostnaden vil være i størrelsesorden 1,5 mrd.

Spørsmål 92:

Hva er typisk kostnad ved bygging av kryssingsspor som muliggjør kryssning med lange godstog (over 700 meter) på jernbanestrekninger, og vil disse kostnadene også gjelde kryssingsspor som er foreslått i KVVU-en for Kongsvingerbanen?

Svar:

Det er dessverre ikke enkelt å oppgi en typisk kostnad for bygging av kryssingsspor generelt sett. Jernbanedirektoratet har utviklet en metodikk for å estimere kostnader for å bygge nye og for å forlenge kryssingsspor. Kort fortalt innebærer modellen å bruke erfaringstall fra tidligere kryssingssporprosjekter til å lage en slags standard meterpris for ulike byggeforhold. Man skiller eksempelvis mellom hva det koster pr. meter å bygge på kvikkleire, i tettbygde strøk, i myr eller på fast grunn. Dette betyr at det ikke lar seg gjøre å oppgi en typisk kostnad for kryssingsspor. Metodikken er blant annet brukt i beregningen i KVVU for Kongsvingerbanen. Metodikken bygger på de samme prinsippene som Bane NOR benytter, men er noe forenklet siden Jernbanedirektoratet estimerer i helt tidlig prosjektfase.

I anbefalt konsept fra KVVU for Kongsvingerbanen spenner estimert kostnad for utvikling av kryssingsspor seg fra forlenging av Roven til 172 mill.kr til bygging av nytt ved Bodung til 303 mill.kr. som inkluderer nye underganger og sanering av planoverganger. Dette kostnadsintervallet eksemplifiserer godt at kostnadene knyttet til bygging av kryssingsspor varierer etter forholdene.

Spørsmål 93:

Hva er kostnaden ved å utbedre og øke kapasiteten på Alnabruterminalen til optimal løsning for godshåndtering etter beregnet vekst de neste 12 år?

Svar:

Fase I av utbyggingen på Alnabru, en rekke kapasitetsøkende strakstiltak, er under bygging med en restkostnad på 135 mill. kroner i 2022. Det er estimert at dette vil gi tilstrekkelig kapasitet til å kunne håndtere forventet etterspørsel ut hele planperioden.

Kostnadene for Fase II, en videreutvikling av terminalen og ytterligere økning av kapasiteten, er rett under 8 mrd. kroner totalt sett. Jernbanedirektoratet anbefaler å utvikle terminalen i trinn – med en mulig oppstart av Fase II i andre seksårsperiode.

KVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet ble levert til Samferdselsdepartementet i 2020, og det er gjennomført KS1 av konseptvalgutredningen. KS1-rapporten er for tiden til behandling i departementet, og regjeringen tar sikte på å foreta konseptvalg i løpet av våren.

KS1-rapporten anbefaler en videreutvikling av Alnabruterminalen med en modernisering og effektivisering av terminalen mot 2050. Transportetatens anbefaling er tilsvarende, men legger til grunn at kapasitetstaket nås i 2040. Innen kapasitetstaket nås er det behov for en oppgradering som videreutvikler terminalens kapasitet og effektivitet. Felles for anbefalingene er at videre utvikling baseres på at Alnabru består som hovedterminal for frakt av kombitransport med jernbane både regionalt og nasjonalt.

Spørsmål 94:

Hva er muligheten for å reversere anbudsutsettinger av persontransport med tog om Jernbanepakke 4 blir vedtatt, og hvor lang tid vil det ta å avslutte dagens avtaler?

Svar:

Det er ikke anledning til å avslutte inngåtte trafikkavtaler før de løper ut. Det betyr at tidligste mulige avslutning på trafikkavtalene for Trafikkpakke 1 – 3 er ruteterminskiftet i henholdsvis 2027, 2028 og 2029.

Kollektivtransportforordningens bestemmelser vil ved gjennomføring av endringsforordning 2016/2338 (del av EUs fjerde jernbanepakke) innebære at hovedregelen vil være at offentlig kjøp av persontransport skal konkurransesutsettes. Fra 25. desember 2023 vil adgangen til å direktetildele slike avtaler være begrenset.

Det er i Prop 101 LS (2019-2020) kapittel 2.1.4.5 redegjort for disse endringene:

For jernbane har det frem til nå vært nasjonal valgfrihet for om kontrakter om offentlig tjeneste skal tildeles etter konkurranse eller tildeles direkte. Ved direktetildeling gjelder strenge krav for å unngå kryssubsidiering og risiko for overkompensasjon.

Endringsforordningen medfører at det som utgangspunkt skal være obligatorisk bruk av konkurranse ved tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteytelse av persontransport med jernbane, på lik linje med andre kollektivtransporttjenester på vei og på andre banesystemer.

Forordningen åpner for muligheten til å direktetildele kontrakter dersom visse vilkår er oppfylt, og nasjonal lovgivning ikke forbyr det. Vilklårene er knyttet til følgende situasjoner:

- Særlige strukturelle eller geografiske omstendigheter som gjør at direktetildeling av kontrakten vil gi bedre kvalitet på tjenestene eller høyere kostnadseffektivitet*
- Manglede interesse i markedet eller mangel på tilbydere*
- Lav kontraktsverdi eller begrenset togproduksjon*
- Hastetiltak ved fare for trafikkavbrudd*

Direktetildelte kontrakter om offentlig tjenesteyting må ha målbare, gjennomsiktlige og kontrollerbare krav til punktlighet, hyppighet, kvalitet og kapasitet. I tillegg skal disse kontraktene inkludere resultatindikatorer som setter kompetent myndighet i stand til å gjøre regelmessige vurderinger av operatørens resultatoppnåelse. Det skal også knyttes sanksjoner til manglende resultatoppnåelse.

Samferdselsdepartementet har redegjort nærmere for den nødvendige nasjonale reguleringen ved en eventuell bruk av unntaksmuligheten i første strekpunkt ovenfor (dette vil fremgå av ny artikkel 5 nr. 4a) i høringsnotat til forskriftsendringene som er nødvendige for å gjennomføre fjerde jernbanepakke i norsk rett:

Det er etter ny artikkel 5 nr. 7 i kollektivtransportforordningen nødvendig å regulere nærmere nasjonalt hvordan en vurdering av vedkommende myndighets eventuelle beslutninger om å direktetildele kontrakt om offentlig tjenesteyting etter ny artikkel 5 nr. 4a og 4b skal foregå. Departementet har i denne forbindelse foreslått en egen ordning for å gjøre det mulig å be Statens jernbanetilsyn i rollen som markedsovervåkingsorgan om en vurdering av beslutninger om å tildele en kontrakt direkte i medhold av artikkel 5 nr. 4a og 4b. De foreslåtte bestemmelsene går ut på at en slik beslutning om direktetildeling skal være skriftlig og må straks publiseres. Videre er det angitt hvem som kan be om en slik vurdering og at dette må gjøres innen tre uker etter at direktetildelingsbeslutningen ble kjent. Departementet har foreslått at vurderingen må gjøres innen fire uker for å sikre formålet om en rask og effektiv avklaring. Vurderingen påvirker ikke muligheten til ordinær domstolsprøving av tildelingsbeslutningen. Reglene i EUs fjerde jernbanepakke endrer for øvrig ikke Jernbanedirektoratets muligheter til å avlyse en pågående konkurranse.