

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

Spørsmål 95:

Hva er kostnadene med å gjennomføre prosjektene med bedre vinterregularitet på strekningene E6 Saltfjellet, E10 Bjørnefjell og E6 Sennalandet?

Svar:

Dårlig regularitet vinterstid skyldes bl.a. fokksnø som legger seg på veien eller reduserer sikten, stigninger og kurvatur som gjør at tunge kjøretøyer står fast ved glatt føre og vind som i seg selv utgjør en risiko.

De foreslåtte tiltakene består av stedvis heving av veien, krabbefelt, fresefelt, utslaking av skråninger og tilpasning av sideterreng for å unngå fokkskavler. Det er gjort kostnadsberegninger tilpasset en samlet ramme på 500 mill. kr for disse tiltakene. Tiltakene tilpasses ut fra tilgjengelig ramme og gjennomføres slik at det som gir best samlet regularitet tas først. Tiltakene må også sees i sammenheng med teknologitiltak (se svar på spm 48).

Spørsmål 96:

I hvilke av prosjektene i NTP er det brukt faktorer som tar hensyn til godstransport i kostnytteanalyser, og er det tatt inn faktorer som verdsetter verditap på gods på grunn av uforutsette forsinkelser og ventetid, eksempelvis på grunn av stengte veier?

Svar:

Det tas hensyn til godstransport i de samfunnsøkonomiske analysene av prosjekter i Nasjonal transportplan.

Nytte for godstransport er med i beregningene av alle store veiprojekter. For godstransport er tidskostnader knyttet opp mot driften av transportmiddelet, det vil si lønn til fører samt sosiale kostnader og kapitalkostnad på selve transportmiddelet. Avstandskostnad varierer etter type transportmiddel. For eksempel er det ved veitransport ulike kategorier av lastebil/vogntog, og også egenskaper ved veinettet, for eksempel ulike fartsgrenser, stigning etc. I tillegg til de nevnte komponentene kommer tidsverdien på selve godset. Den varierer med ulike varegrupper og knytter seg til verditap på gods under transport (for eksempel fersk fisk), samt kostnaden av at verdier er bundet opp. Ulempekostnader på grunn av stengte veier er behandlet i prosjekter som spesifikt omhandler strekninger utsatt for stengning, for eksempel skredutsatte strekninger. Der er det et generelt tillegg for ulempe ved venting og usikkerhet og ekstrakostnader ved omkjøring, men i denne metoden er det per nå ikke et eget tillegg for verdiforringelse på gods fordelt på varegrupper.

Også i beregninger av nytte for jernbaneprosjekter inkluderes virkninger for godstransport, både med hensyn til mer effektiv transport (raskere framføringstid og andre besparelser i næringslivets transportkostnader), økt kapasitet i jernbanesystemet og mer pålitelig transport i nytte-kostnadsanalyser av effektpakker for jernbanen. Det er imidlertid ikke i alle effektpakkene vi har identifisert vesentlige virkninger for godstransporten. De effektpakkene vi har identifisert vesentlige virkninger for godstransport og inkludert dem i nytte-kostnadsanalysene, er "Effektpakkene for kombitransport" og "Trinn 1 Vossebanen (økt kapasitet)".

For prosjekter på kyst er det i de strekningsvise analysene tatt hensyn til godstransporten gjennom detaljerte kalkulasjonspriser for tids- og distansekostnader, fordelt på ulike skips kategorier og størrelsesgrupper. Der det er relevant blir i tillegg effekter for godstransporten gjennom beregning av produktivitetseffekter for bedrifter hensyntatt. Godsets tidskostnad, herunder kapitalkostnad og verditap, er ikke hensyntatt i analysene som foreligger. Kystverket har ambisjon om å inkludere disse på sikt, men siden sjøtransporten stort sett transporterer varegrupper med lave tidsverdier, forventer ikke Kystverket at en slik inkludering vil gi store endringer i verdsettingen av prosjektporteføljen.

Spørsmål 97:

Hva er grunnen til at parsell Sveningelv-Lien betegnes som siste parsell i prosjektet E6 Helgeland sør, når parsellene Fylkesgrense Trøndelag og Majavatn – Kappfjelli står igjen som store standardbrudd i sør?

Svar:

Parsellene E6 Trøndelag grense-Majahaugen og Flyum-Kappfjelli var opprinnelig lagt inn som opsjoner i kontrakten med mulighet for å ta ut disse arbeidene dersom kostnadsutviklingen tilsa at kostnadsrammen ville bli overskredet. Av ulike årsaker økte kostnadene i prosjektet, og det ble i 2017 derfor behov for å utløse opsjonene og ta disse parsellene ut av kontrakten og prosjektet.

Videre utvikling av parsellene E6 Trøndelag grense-Majahaugen og Flyum-Kappfjelli vil imidlertid bli vurdert i forbindelse med konkretiseringen av utbedringsstrekningen E6 Grong-Nordland grense.

Spørsmål 98:

Hvilke vurderinger er gjort siden farledsutbedringer i Brønnøyleden som er høyt prioritert regionalt, ikke er nevnt i Nasjonal transportplan?

Svar:

Den samfunnsøkonomiske analysen for tiltaket viser stor negativ netto nytte, og på bakgrunn av dette har prosjektet ikke nådd opp i prioriteringene.

Spørsmål 100:

Det er utarbeidet fire effektpakker med tiltak som vil styrke kombitransporten på de mest trafikkerte strekningene, hva er de konkrete tiltakene i disse fire effektpakkene?

Svar:

Jeg viser til at vi innfører porteføljestyling i Nasjonal transportplan 2022-2033, og for kombitransport for jernbane innebærer det prioritering av de samfunnsøkonomisk mest lønnsomme tiltakene innen de fire effektpakkene som nevnes i spørsmålet. Dette vil bidra til å styrke jernbanens fortrinn som transportform.

Effektpakken for kombitransport Oslo-Trondheim/Åndalsnes innebærer følgende konkrete tiltak:

- Mulige kryssingssporforlengelser på Melhus, Dovre og Jessheim, Oppdal og Kongsvoll
- Bygging av ett nytt kryssingsspor, muligens på Gardsenden.

Effektpakken for kombitransport Oslo-Bergen innebærer følgende konkrete tiltak:

- Mulige kryssingssporforlengelser på Sandermosen, Veme, Ål, Vaksdal, Trengereid.

Effektpakken for kombitransport Oslo-Narvik innebærer følgende konkrete tiltak på norsk side:

- Mulige kryssingssporforlengelser på Galterud, Magnor, Rånåsfoss, Seterstøa, Sander, Åbogen, Skotterud.
- Bygging av et nytt kryssingsspor, muligens på Bodung
- Utbedring Narvik terminal og Narvik stasjon

Effektpakken for kombitransport Trondheim-Bodø innebærer følgende konkrete tiltak:

- Bygging av nytt kryssingsspor, muligens på Sukkertoppen, ytterligere ett kryssingsspor må utredes og planlegges

Spørsmål 101:

Hva er siste kostnadsestimat for å oppnå kapasitetsøkning i Brynsbakken?

Svar:

Effektpakken *Ny rutemodell Østlandet* inneholder en rekke tiltak. Fire av disse utgjør den såkalte «Brynsbakkenpakken», som totalt er kostnadsberegnet til 5,1 mrd.kr. Tiltakene er:

- Retningsdrift i Brynsbakken (1 760 mill. kroner)
- Ventespor ved Grorud (616 mill. kroner)
- Vendespor ved Asker (413 mill. kroner)
- Utvidelse av Sandvika stasjon (2 360 mill. kroner)

Effektpakken *Ny rutemodell Østlandet* er prioritert i Nasjonal transportplan med oppstart i første planperiode, og ferdigstilling i andre planperiode. Effektpakken er fullfinansiert i planperioden.

Spørsmål 102:

Hva er kostnaden ved å bygge dobbeltspor videre fra Moss til Seut på Østfoldbanen?

Svar:

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020 er kostnaden for dobbeltspor mellom Haug (ikke Moss) til Seut 13,2 mrd. 2021-kr. Dobbeltspor mellom Såstad og Haug ble ferdigstilt i 2000.

Spørsmål 103:

I stortingsmeldingen står det at det skal etableres et nødvendig antall togparkeringsplasser sør for Moss. Hvilke alternative steder er vurdert for dette prosjektet, og hva er kostnadene for de ulike alternativene?

Svar:

Alternativene som ble vurdert i forstudien var: Kleberget, Værle, Dilling, Såstadskogen, Solberghøyda, Tesalajordet, Råde stasjon, Kambo, Gon, Løken/Høyda, Kjellerødåsen vest og Kjellerødåsen øst. I arbeidet med hovedplan ble de syv første silt bort. Det er gjort estimat for de gjenstående alternativene. Dette er som følger (i 2019.kr):

| | Kambo | Gon | Løken/Høyda | Kjellerødåsen vest | Kjellerødåsen øst |
|------------------------------|--------------|------------|--------------------|---------------------------|--------------------------|
| Basisestimat | 1 180 | 940 | 936 | 1 294 | 1 023 |
| P50 etter usikkerhetsanalyse | 1 630 | 1 282 | 1 245 | 1 726 | 1 354 |

Spørsmål 104:

Framdriften i Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 har blitt utsatt gjentatte ganger. Dette ser vi også veldig tydelig i regjeringens forslag til NTP, der det står at prosjektet «potensielt skal overføres til Nye Veier AS». En slik formulering må tolkes dithen at det i realiteten er uklart hvem som skal ha ansvaret for prosjektet. Med den usikkerheten som legges til grunn for framdriften i prosjektet, vurderes det som realistisk at det skal brukes til sammen 8 952 mill. statlige kroner allerede i første periode?

Svar:

Det prioriterte beløpet til Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 Høgkastet-Hønefoss i første seksårsperiode vurderes som realistisk. Regjeringen har i utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2022-2033 vektlagt at prioriteringene innenfor de økonomiske planrammene skal være realistiske. Regjeringen innfører samtidig porteføljestyling, som betyr at den faktiske gjennomføringen av prosjektporteføljen vil kunne bli annerledes enn det som fremgår av prosjektlisten i meldingens kapittel 12, eksempelvis dersom den samfunnsøkonomiske lønnsomheten endres. Regjeringen kommer tilbake med vurderingen av om fellesprosjektet bør overføres til Nye Veier, og om dette vil kunne påvirke fremdriftsplanen for prosjektet i RNB 2021.

Spørsmål 106:

I tabell 11.2 står det at det skal brukes 5,7 mrd. kroner «På tvers av korridorer» i første periode. Hvilke konkrete prosjekter er dette?

Svar:

Det vises til omtale på side 189 i meldingen:

"Enkelte av jernbanesatsingene i denne transportplanen har innvirkning i flere korridorer. Videre er infrastrukturen for jernbane sammensatt, og investeringer i én del av nettet kan ha stor betydning for trafikkavviklingen andre steder. Det er derfor prioritert enkelte jernbanetiltak i første seksårsperiode som ikke er plassert i en bestemt korridor."

Dette gjelder disse tiltakene, jf. tabell 12.2 (side 259):

| Tiltak | Stat 2022-2027 | Stat 2028-2033 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Bedre nettdekning (jernbane) | 2 600 | 0 |
| Kombitransport Oslo–Narvik via Sverige | 865 | 1 583 |
| Sum | 3 465 | 1 583 |

Resterende beløp er omtalt i det følgende:

"Videre er det tatt høyde for å utvikle nye effektpakker som kan være aktuelle for oppstart i andre seksårsperiode. I første seksårsperiode utgjør rammen til dette formålet 2,3 mrd. kroner, og i andre seksårsperiode 39,5 mrd. kroner. Rammene til utvikling av nye effektpakker er ikke korridorfordelt, siden det ikke er avklart hvilke tiltak som vil være aktuelle å gjennomføre."