

## Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

### Spørsmål 29.

Av side 96 går det fram at det skal bygges dobbeltspor til Sarpsborg innen 2026, i tråd med milepælene i NTP 2014-2023. Av vedlegg 2 går det fram at det til prosjektet Seut-Sarpsborg til 7,8 mrd kr er det satt av 300 mill kr i første planperiode 2018-2023 og 7,5 mrd kr i perioden 2024-2029. 300 mill kr til anleggsstart på et så stort prosjekt innebærer i realiteten at regjeringen legger opp til anleggsstart senhøsten 2023. Deretter skal dette relativt kompliserte prosjektet, som skal gå gjennom Fredrikstad og fram til Sarpsborg stasjon, realiseres fram til 2026, altså en anleggsperiode i 2024, 2025, og 2026.

I Jernbaneverkets utbyggingsstrategi fra 2014 er det skissert at det må foregå produksjon, eller anleggsvirksomhet, for dette prosjektet fra og med 2022 til og med 2026, altså en anleggsperiode på 5 år. Dette stemmer godt overens med erfaringer fra de seneste års utbyggingsprosjekter i IC-området.

Hva er det som gjør at departementet nå mener dette store prosjektet lar seg realisere på tre år, og mener Jernbanedirektoratet og BaneNor dette er en realistisk utbyggingsplan, gitt det området banen skal bygges i?

### Svar:

Av side 96 i stortingsmeldingen fremkommer det at etableringen av et foretak med operasjonell frihet, et ansvarlig styre og selvstendig økonomisk ansvar gir tydeligere krav til kostnadsstyring i utbyggingsprosjekter. Dette vil gi høyere effektivitet i form av reduserte byggekostnader og utgifter til forvaltning, drift og vedlikehold.

For å oppnå en mest mulig effektiv utbygging av prosjektene definert som InterCity-utbyggingen (prosjekter på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen samt utbygging av Ringeriksbanen) og tiltakene i godspakken, legger regjeringen opp til at Bane NOR SF i tråd med sine avtaleforpliktelser med Jernbanedirektoratet og innenfor økonomiske rammer og vedtatte milepæler gitt av Samferdselsdepartementet, regjering og Storting, på selvstendig grunnlag kan styre den samlede porteføljen av prosjekter.

For utbyggingen av strekningene definert som InterCity skal Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF styre prosjektporteføljen etter følgende målsetninger for det fremtidige persontogtilbudet til og fra Oslo:

Ringeriksbanen

- Byggestart i 2021/22. Tiltaket skal gi reisetid på om lag 35 minutter mellom Oslo og Hønefoss, og muliggjøre to tog i timen i grunnrute, samt fjerntog

Vestfoldbanen

- Ferdigstille dobbeltspor til Tønsberg i 2024. Tiltakene på strekningen skal gi en reisetid på om lag 1 time til Tønsberg og muliggjøre inntil fire tog i timen

- Ferdigstille dobbeltspor til Larvik i 2032. Tiltakene på strekningen skal gi en kjøretid på om lag 1 time og 55 minutter til Skien og muliggjøre to tog i timen i grunnrute. Stasjonene i Sandefjord og Larvik utvikles til moderne knutepunkter

#### Dovrebanen

- Ferdigstille dobbeltspor til Hamar (Åkersvika) i 2024. Tiltakene på strekningen skal gi en reisetid på om lag 1 time til Hamar og muliggjøre to tog i timen i grunnrute samt fjerntog og ev. innsatstog
- Ferdigstille dobbeltspor til Lillehammer i 2034. Tiltakene på strekningen skal gi en reisetid på om lag 1 time og 35 minutter og muliggjøre to tog i timen i grunnrute. Stasjonen i Hamar utvikles til et moderne knutepunkt

#### Østfoldbanen

- Ferdigstille dobbeltspor til Fredrikstad (Seut) i 2024 og Sarpsborg i 2026. Tiltakene på strekningen frem til 2026 skal gi en reisetid på om lag 50 minutter til Fredrikstad og muliggjøre to tog i timen i grunnrute og fire tog i timen i rush. Moss, Fredrikstad og Sarpsborg stasjoner utvikles til moderne knutepunkter
- Ferdigstille dobbeltspor til Halden i 2034. Tiltaket skal gi en reisetid på om lag 1 time og 10 minutter og mulighet for to tog i timen i grunnrute

300 mill. kroner er teknisk ført på prosjektet Seut-Sarpsborg i første planperiode. Som beskrevet over legger imidlertid departementet opp til en porteføljestyring innenfor gitte rammer. Bane NOR SF har dermed frihet til selv å styre prosjektporteføljen og se bevilgningsbehov til de ulike prosjektene opp mot hverandre innenfor den samlede IC-rammen.

Jernbanedirektoratet skal på bakgrunn av meldingen og Stortingets behandling av denne utarbeide sektorens handlingsprogram. Samferdselsdepartementet vil utarbeide retningslinjer som grunnlag for etatenes arbeid med handlingsprogrammene.

Handlingsprogrammene vil blant annet inneholde mer konkrete investeringsplaner for perioden 2018-2023. Ved utarbeiding av handlingsprogrammet vil etaten vurdere nærmere hvordan framdriften til prosjektene bør legges opp for å få en mest effektiv ressursutnyttelse og for å oppnå de ønskede effekter innenfor rammene Stortingets behandling av NTP gir.

#### **Spørsmål 30.**

IC Vestfoldbanen: med forbehold om at ikke de 120 mill kr i midler til Ytre IC Vestfoldbanen i perioden 2018-2023 er planleggingsmidler, legges det altså opp til anleggsstart for denne strekningen ved årsskiftet 2023/2024. På side 96 går det fram at man skal være ferdig fram til Larvik i 2032. Dette er da en anleggsperiode på ni år. I perioden på seks år, gitt anleggsstart i 2023 fra 2024-2029 er det satt av ca 9,5 mrd kr, eller 1,5 mrd kr per år. De resterende 10,7 mrd kr, skal følgelig benyttes innen 2032. Dvs en anleggsperiode på tre år.

Er dette riktig forstått, og mener departementet med sine faginstanser dette er en anleggjennomføring som fører til optimal framdrift og lavest mulig kostnad i gjennomføringsfasen.

**Svar:**

Som svart tidligere er de 120 mill. kronene til ytre IC Vestfoldbanen i første planperiode midler til arealavklaring (kommunedelplan). Byggestart vil ikke være før i siste del av planperioden. Departementet legger med andre ord *ikke* opp til anleggsstart i 2023/24 og en byggetid på 9 år. Se for øvrig svar på spørsmål 29 over.

**Spørsmål 31.**

Det vises til at Jernbaneverkets utbyggingsstrategi for IC som ble lagt fram i 2014, gitt milepælene i NTP 2014-2023. Jernbaneverket viste der at ulike utbyggingsstrategier gitt ferdigstilling innen 2030 hadde ulik kostnad. Som det går fram av tabell side 39 ble det beregnet en merkostnad på nærmere sju milliarder kr i forskjell mellom dyreste og billigste utbyggingsmodell.

Er det gjennomført en oppdatert vurdering av de totale kostnadene for utbygging av IC, gitt at utbyggingsperioden nå er skjøvet ut i tid?

Dersom så ikke er tilfelle, kan departementet ved hjelp av sine underordnede virksomheter, foreta en kvalifisert vurdering av hvilke effekter en endret utbyggingsstrategi vil ha å si for de totale kostnadene ved dette prosjektet.

**Svar:**

Samferdselsdepartementet har som en del av arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029 bedt om oppdaterte kostnadsanslag for investeringsprosjektene som inngår i planen. Jernbaneverkets arbeid med oppdatering av kostnadsoverslag har tatt utgangspunkt i milepæler i planarbeidet eller at det er utført en relevant behandling og beslutning internt i Jernbaneverket. For strekinger som ikke har passert en planmessig milepæl er eksisterende kostnadsanslag prisjustert.

Det ble i Nasjonal transportplan 2014-2023 ikke satt av midler til planlegging av strekningene omtalt som "ytre IC", og ingen av strekningene har passert en formell planmessig milepæl. For flere av strekningene er det utarbeidet forstudier som har utredet alternative traseer og kombinasjoner av disse. Formålet med forstudiene har vært å lete etter konsepter som skal være med videre i planarbeidet. Kostnadsanslagene for ytre IC tar utgangspunkt i prisjusterte kostnadstall fra KVVU, der utvalgte strekninger fra forstudiene er lagt til grunn for kostnadsestimatene.

**Spørsmål 32.**

Kostnadene for utbygging av både parseller i Indre og Ytre IC går fram av vedlegg 2. Hvilket plangrunnlag er de ulike kostnadene for de ulike strekningene basert på. Og: baserer kostnadene for Ytre IC seg prisjusterte anslagene fra KVUen fra JBV fra 2012, eller er disse tallene oppdatert? Dersom dette i hovedsak baserer seg på KVU-tall, hvor robust mener departementet disse tallene er i lys av utviklingen i prosjektkostnader for øvrige IC-prosjekt som har kommet lenger i planleggingen.

**Svar:**

Som omtalt i svar på spørsmål 31 tar kostnadsestimatene utgangspunkt i milepæler i planarbeidet. For strekninger på ytre IC er dette KVU med forstudie forut for planprogram for strekninger der det er utarbeidet forstudier. Tallene tar utgangspunkt i P50-verdier, og departementet legger usikkerheten som følger av dette til grunn for vurderingen av robustheten i kostnadsanslagene, jf. tabell 4.2 side 63-64.

**Spørsmål 37.**

Alnabruterminalen: det er i planperioden satt av 4,6 mrd kr. På side 305 står at «modernisering av Alnabru opp til et nivå som garanterer effektiv og sikker drift, kombinert med en kapasitetsøkning. Et av hovedtiltakene i første byggetrinn vil være utskiftning av signalanleggene.» Som det går fram er dette første byggetrinn for Alnabruterminalen. Tidligere Jernbaneverket har operert med 10 mrd kr for første byggetrinn av terminalen. I statsbudsjettet for 2015 skriver regjeringen at utviklingen av Alnabruterminalen planlegges i to faser hvorav fase to handler om framtidige konsept for utvikling av terminalen. Sitat: utredningen starter i 2014 og ventes ferdig i 2015. i Statsbudsjettet for 2017 står det at «i 2017 videreføres planleggingen av fase 2 som omfatter utvikling av framtidige konsept for utviklingen av terminalen. I grunnlagsdokumentet fra etatene står det at utredningen om Alnabru ventes ferdig i 2016.

- A. Har regjeringen valgt konsept for utvikling av terminalen, ref omtalen i budsjettet for 2015 over?
- B. Er de 4,6 mrd kr fullt ut realisering av første byggetrinn, hvis ikke hvor mye koster første byggetrinn?
- C. Hva er kostnadene for de framtidige utbyggingstrinnene av Alnabruterminalen, ut over
- D. Hvor mye mer økt kapasitet vil tiltakene regjeringen har prioritert i planperioden (4,6 mrd kr) gi på Alnabru?
- E. Hvor mye økt kapasitet vil godspakken på 18 mrd kr gi i 2029 sammenlignet med i dag?
- F. I grunnlagsmaterialet var godspakken på 20 mrd kr. Regjeringens framlegg er ca 18 mrd kr. Hvilke tiltak vil ikke bli gjennomført og hvilke konsekvenser mener departementet dette vil ha?

- G. I etatens grunnlagsmateriale er det satt av midler til første byggetrinn Alnabru, oppstart av Torgård (1,75 mrd kr) som er et prosjekt med langt høyere totalkostnad mm. Det er ikke lagt inn midler til ny terminal i Bergen:
- Har regjeringen foretatt konseptvalg for ev ny terminal i Bergen
  - Hvilke konsekvenser vil det ha ikke å bygge ny terminal i Bergen på sikt
  - Hva er de totale kostnadene dersom jernbanen skal håndtere hhv 1 mill TEU og 1,5 mill TEU

**Svar:**

A) Det er ikke valgt konsept. Konseptvalgutredningen om terminalstruktur i Oslofjordområdet er forsinket, jf. omtale i NTP. Utredningsarbeidet hittil viser at Alnabru fortsatt vil være viktig fremover, og det er derfor satt av midler for å legge til rette for en fremtidig utvikling av navet for godstransport med bane i Norge.

Utredning for Alnabru Fase II pågår fortsatt og konsept for Alnabru er dermed ikke valgt. Utvikling av Alnabruterminalen er utfordrende, fordi arealene er begrensede og det er høydeforskjeller innenfor terminalområdet. Utredningen skal ivareta forventninger om tog lengder som Alnabruterminalen skal betjene i framtiden, ønsket kapasitetsøkning og forbedringer i driftseffektivitet. Det blir nå vurdert om det er nødvendig og mulig å bruke ikke-standardiserte sporvekslere for å oppnå konsepter som kan imøtekomme forventningene.

B) Angitt beløp i NTP på 4,6 mrd kr er å betrakte som en avsetning for å realisere hele eller deler (første byggetrinn) av det konseptet for videre utvikling av Alnabruterminalen som blir valgt på grunnlag av utredningen av Alnabru fase II, omtalt ovenfor. I forhold til tidligere utredninger utvikles det her nye konsepter basert på oppdaterte forutsetninger om tog lengder etc, og det gjøres tilpasninger for å oppnå ønsket ytelse til lavere kostnad. I utredningsarbeidet jobbes det nå med gjenværende konsepter etter siling, for å kvalitetssikre, justere, og analysere kapasitet. Når det er gjort vil konseptene bli kostnadsestimert.

C) Se svar på spørsmål B.

D) Det er for tidlig å konkludere om hvor mye kapasiteten kan øke med investeringer prioritert for utvikling av Alnabru i planperioden. Årsaken er at det fortsatt gjenstår å avklare kapasitet og kostnader for gjenværende konsepter. Deretter vil Jernbanedirektoratet komme frem til en anbefalt løsning.

E) Godspakken er sammensatt av tiltak som både vil øke nettverkets **kapasitet** og jernbanens kommersielle **attraktivitet**. Hvor mye gods som vil gå på jernbane vil avgjøres av en kombinasjon av disse to dimensjonene.

- Den totale **kapasiteten** for gods bestemmes av kapasiteten på terminalene, kapasiteten på sporet, og kapasiteten i hvert tog. Den teoretiske kapasiteten i

nettverket vil igjen bli begrenset av togoperatørenes operative driftsmodeller og hvilken type gods som transporteres. Den operative **kapasiteten** fremkommer derfor som et resultat av flere faktorer. I tillegg vil prioriteringen mellom persontog og godstog påvirke tilgjengelig operativ godskapasitet.

- Den kommersielle **attraktiviteten** til gods på jernbane bestemmes av kjøretider, kostnader, tilgjengelige tidspunkter på døgnet, pålitelighet, og terminalenes egenskaper (plassering, effektivitet, intermodalitet mot bil/båt/fly, osv.).

Godspakken er planlagt for å gi følgende kapasitets- og attraktivitetsøkende effekter:

- Økt total terminalkapasitet ved at eksisterende terminaler oppgraderes og utvides (+ 30 – 50% kapasitet) og at det etableres flere nye godsterminaler. Intermodalitet øker, noe som gir bedre ressursutnyttelse og økt terminalkapasitet. Effektiviteten på terminalene øker betydelig.
- Alnabru utvides og effektiviseres, og avlastes gjennom flytting av volum til andre terminaler. Alnabru vil i mindre grad være en kapasitetsbegrensende faktor.
- Økt transportkapasitet ved at det legges til rette for å kjøre lengre tog, særlig knyttet til forlengelse av enkelte kryssingsspor. Man øker altså volumet pr tog. Det vil være en gradvis økning av toglengdene gjennom NTP perioden opp mot det langsiktige målet om 740 m lange tog. Det er estimert at det er realistisk å øke faktisk kjørte toglengder med 40% i løpet av perioden.
- Økt nettverkskapasitet ved elektrifisering og banekoplinger, slik at det blir flere mulige effektive veier i nettet som muliggjør kjøring av flere og raskere tog.

F) I grunnlagsdokumentet var det en feil i beregningen av ulykkeskostnader. Dette ga utslag i den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Korrigert for denne feilen ble det samfunnsøkonomisk lønnsomme nivået på godspakken justert ned til 18 mrd. 2017-kroner. I tillegg skyldes nedgangen følgende:

- Tiltaket for økt aksellast Mo-Ørtfjell er tatt ut. Dette utgjør 600 mill NOK.
- Øvrige endringer skyldes i hovedsak reduksjon i estimert kostnad for noen av tiltakene, og endringer av konsepter. Disse endringene vil ikke ha negative konsekvenser for systemets totale ytelse.

G)

- a) På mellomlang sikt er nullalternativet lagt til grunn for utviklingen av nytt logistikknutepunkt i Bergen. Dersom det på lengre sikt skal bygges en ny godsterminal i Bergen, er det ikke besluttet hvilket konsept som skal ligge til grunn.
- b) KS1 av KVV viste at moderniseringsalternativet gir god kapasitet til å håndtere den forventede veksten i godsmarkedet.
- c) I 2015 ble det håndtert 885 677 TEU på jernbaneterminalene i Norge. I Jernbaneverkets godsstrategi er det mål om at intermodale kombitransporter skal øke med 75% i planperioden, dvs. til ca 1,5 millioner TEU. I NTP 2018-2029 er det satt av 18

milliarder kroner i en godspakke for legge til rette for å nå målene. Hvis jernbane skal betjene 1 millioner TEU er det nødvendig å opprettholde og forbedre dagens tilstand på eksisterende infrastruktur. Utviklingen av godstrafikken på jernbanen må også ses i sammenheng med utvikling av persontransporttjenestene. Se for øvrig svar på spørsmål E).