

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref
10/756

Dato
28.06.2013

Utbyggingsstrategi for IC-strekningene - Oppdragsbrev

Samferdselsdepartementet (SD) viser til Meld. St. 26 *Nasjonal transportplan 2014 – 2023* (NTP 2014 - 2023), hvor målene for utviklingen av togtilbudet på IC-strekningene er presentert. Strategien er sentral i regjeringens satsing på å utvikle kapasitetssterke transportårer på veg og jernbane som bidrar til miljøvennlig og effektiv transport mellom byene på Østlandet og bedre fremkommelighet i byområdene. Videre følger strategien opp Stortingets behandling av Meld. St. 21 (2011 – 2012) *Norsk klimapolitikk*, jf. Innst. 390 S. (2011 – 2012) *"Klimaforliket"*.

SD gir med dette Jernbaneverket (JBV) i oppdrag å utarbeide en utbyggingsstrategi for IC-strekningene i tråd med regjeringens prioriteringer i NTP 2014 – 2023. Vilkår, tidsfrister og vurderinger av sentrale forhold er omtalt nedenfor.

Tilbudsutvikling

Prioriteringene i planperioden skal gi investeringer på jernbanen som skal oppfylle følgende sentrale milepæler.

Innen utgangen av 2024 skal det bygges sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad. Dette vil gi betydelige forbedringer i togtilbudet i form av reisetidsreduksjoner for alle IC-reisende, mulighet til å tilby flere avganger enn i dag til de nevnte byene og en forbedring av driftsstabiliteten på de 3 strekningene. Sammenhengende dobbeltspor gir i tillegg mulighet for flere avganger i rushperioden, noe som vil bli vurdert bl.a. ut fra markedsvurderinger av de ulike strekningene.

Videre legges det opp til nye tilbudsforbedringer på IC-strekningene innen utgangen av 2026, med halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg, samt mer godskapasitet på

Dovre- og Østfoldbanen. Dette krever infrastrukturtiltak som videre dobbeltsporutbygging fra Seut/Fredrikstad til Sarpsborg og tiltak mellom Tønsberg og Larvik. Nord for Hamar og sør for Sarpsborg innrettes tiltakene først og fremst for å fjerne flaskehalser og øke kapasiteten for godstrafikken.

For den videre utviklingen legger regjeringen i utgangspunktet til grunn at videre planlegging av IC-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal ta sikte på ferdigstilling i 2030.

Første trinn i forbedringen av togtilbudet er halvtimesfrekvens til/fra Oslo - Tønsberg, Hamar og Fredrikstad gjennom hele driftsdøgnet. Vi ber om at JBV i utbyggingsstrategien vurderer hvordan et slik tilbud kan utvikles i perioden frem til sammenhengende dobbeltspor er bygget ut til disse byene (Seut i Fredrikstad). Videre ber vi om at JBV vurderer behovene for mindre tiltak som er nødvendige for å realisere økningene i togtilbudet som er beskrevet ovenfor. Slike tiltak kan for eksempel være økt vende- og hensettingskapasitet. I tillegg må behov for økt materiellpark, behov for økt offentlig kjøp mv. vurderes og beskrives. Det er derfor viktig at JBV samarbeider med togselskapene, ikke minst NSB.

Utbyggingsstrategien

Gjennom dette brevet bes JBV utvikle forslag til en utbyggingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen for de tre IC-strekningene.

Hovedprinsipper for utbyggingsstrategien er:

- det skal bygges innenfra og ut. En slik tilnærming vil gi tilbudsforbedringer til flest mulig reisende, samtidig som reisetidsreduksjonene kommer alle de reisende på strekningene til gode.
- strekninger med høyest nytte realiseres først, samtidig skal hensynet til effektiv planlegging og kostnadseffektiv utbygging ivaretas.
- samhandling med andre store infrastrukturtiltak, som for eksempel store vegprosjekter, der dette er naturlig.

Eventuelle fravik fra dette, må ha en særskilt begrunnelse.

JBV bes etter beste evne også legge vekt på andre hensyn. I vurderingene av utbyggingsrekkefølge og inndeling av delprosjekter, skal det legges vekt på muligheten for å realisere vesentlige tilbudsforbedringer og nytte. Videre skal det legges vekt på i hvilken grad lokale planer for by- og tettstedsutviklingen bygger opp under miljøvennlige transportløsninger. Dette gjelder både fortetting av boliger og arbeidsplasser, men også tilrettelegging for øvrig kollektivtransport, sykling og gange nær knutepunktene.

Traseene for ny infrastruktur på IC-strekningene tilrettelegges for 250 km/t på de strekningene der det ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenliknet med en

hastighet på 200 km/t. Her vil hensynet til samlet reisetid på strekningene være viktigere enn absolutte hastighetskrav.

I arbeidet med utbyggingsstrategien skal det vurderes om det er hensiktsmessig at utbyggingen skjer med utgangspunkt i en ordinær planprosess, eller om det bør legges til grunn en planprosess med sterkere statlig styring. Dette kan for eksempel være gjennom statlig plan eller sentralt fastsatt planprogram for hele eller deler av IC-porteføljen. SD ber JBV om at en vurdering og anbefaling knyttet til bruk av planverktøy inkluderes i utbyggingsstrategien.

Utbyggingsstrategien skal inneholde:

- en samlet framdriftsplan for utbyggingen og planleggingen av IC-strekningene med sentrale milepæler og angivelse av beslutningspunkt og tilhørende beslutningsgrunnlag (inkl. angivelse av planstatus) for hhv SD og Storting.
- JBV's forslag til hensiktsmessig inndeling av prosjekter/parseller som skal utvikles, sammenhengen mellom dem og i hvilken rekkefølge de bør bygges ut
- en vurdering og beskrivelse av hensiktsmessig prosjektorganisering for IC-utbyggingen generelt, og for særskilt prioriterte prosjekt, og hvordan dette skal styres internt i etaten
- en oversikt (investeringsprofil) over hvilken bevilgning som kreves det enkelte år for å kunne følge utbyggingsstrategien gitt plangrunnlaget som foreligger p.t.

Særskilt prioriterte prosjekt

Ordningen med særskilt prioriterte prosjekt omtalt i NTP 2014 – 2023 er viktig for å sikre effektiv bruk av midlene som fases inn i planperioden. Regjeringen legger opp til at prosjekter, herunder enkeltstrekninger/parseller, på IC-strekningene skal vurderes inkludert i denne ordningen. Forutsetninger for ordningen fremkommer i omtalen i kap. 6.2.1 *Ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt* på s. 86 i stortingsmeldingen. SD vil komme tilbake til JBV og Statens vegvesen med nærmere informasjon om ordningen som er tenkt å tre i kraft i statsbudsjettet for 2015.

En sentral forutsetning for ordningen er at den kun skal omfatte en begrenset del av den samlede investeringsrammen for veg og jernbane. Videre skal det etableres en egen prosjektorganisasjon for det prioriterte prosjektet.

Som en del av utbyggingsstrategien skal JBV komme med begrunnede og konkrete forslag til hvilke prosjekter som bør omfattes av ordningen med særskilt prioriterte prosjekter. Videre skal det vurderes hvorvidt Oslo – Ski (Follobanen) bør videreføres på egen post slik som i dag, eller om den bør defineres som et eget eller som del av et særskilt prioritert prosjekt.

Økonomiske rammer

Investeringsmidlene i NTP 2014 – 2023 og fordelingen av disse i planperioden fases inn ut ifra hensynet til at ressursbruken i det enkelte budsjettår skal tilpasses det

finanspolitiske opplegget. Utviklingen av togtilbudene på IC-strekningene vil innebære investeringer for om lag 58 mrd. kr, 63 mrd. kr og 73 mrd. kr samlet sett til henholdsvis 2023, 2024 og 2026. Innenfor planperioden gir rammene til investeringer på jernbanen grunnlag for å nå det anslåtte totale investeringsbehovet til 2026, forutsatt videre nødvendige bevilgninger etter 2023.

Størrelsen på prosjektporteføljen på jernbanen er betydelig i planperioden, både økonomisk og i antall prosjekter. IC-strekningene skal planlegges innenfor realistiske årlige budsjетtrammer, Planleggingen må derfor tilpasses påregnelige budsjетtrammer (rammer som følger av NTP 2014-2023) og JBV bør følge unngå for store svingninger i bevilgningsbehovet mellom de enkelte år, eller en for konsentrert utbygging mot slutten av planperioden. Når det gjelder spesifiseringen av de enkelte prosjektene/parsellene, herunder plassering, ekstratiltak, stasjonsutvikling/plassering, skal den anslåtte investeringsrammen være førende.

Gjennomføringen av IC-strategien vil gi den største endringen i jernbaneinfrastrukturen i moderne tid. Det skal investeres betydelig i ny og moderne infrastruktur som i stor grad vil erstatte gammel og slitt jernbane. Investeringene kan få betydelige konsekvenser for JBV's drift og vedlikehold og framtidige mål for driftsstabilitet. SD ber om at JBV i utbyggingsstrategien gir en mest mulig konkret og kvantifisert beskrivelse av hvordan de ulike etappene/fasene/milepælene i utbyggingsstrategien påvirker det framtidige bevilgningsbehovet til drift og vedlikehold, herunder om det er konseptuelle valg som påvirker det framtidige bevilgningsbehovet og/eller framtidige mål for driftsstabilitet. Beskrivelsen kan gjerne suppleres med en beskrivelse av hvordan etterslepet i vedlikeholdet av infrastrukturen påvirkes av utbyggingen av IC-strekningene.

NTP og grenseflater mot andre utredninger

Utbyggingsstrategien vil være et svært viktig underlagsdokument for kommende NTPer, og skal rulleres hvert fjerde år. Oppdatert og ny kunnskap og erfaringer vil bli benyttet ved rulleringen av NTP.

Frem mot rulleringen av NTP 2018 – 2027 vil det bli satt i gang en rekke utredninger, som KVVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området, kapasitet og togtilbud på øvrige banestrekninger på Østlandet, elektrifiseringen av Røros- og Solørbanen m.v. Resultatene av utredningene vil hensyntas ved framtidige rulleringer av utbyggingsstrategien i forbindelse med kommende NTPer. Stortingets fastsettelse av milepæler for utviklingen av togtilbudet på IC-strekningene er en viktig føring for utbyggingsstrategien.

Utbyggingen av IC-strekningene vil i stor grad sammenfalle i tid med JBV's ERTMS-utrulling (signalstrategien). Vi ber om at JBV i beskriver eventuelle vekslevirkninger mellom IC og ERTMS, herunder hvordan deler av ERTMS-utrulling kan bli realisert igjennom utbyggingen av IC-strekningene.

Samarbeid med øvrige aktører, styring og rapportering

Utbyggingen av IC-strekningene vil få en rekke grenseflater mot andre aktører, som for eksempel lokale myndigheter og togselskaper. For at høyest mulig nytte skal kunne oppnås, vil det være svært viktig at JBV har et godt og effektivt samarbeid med de øvrige aktørene. SD mener derfor at det er viktig at JBV involverer relevante aktører som kan bidra positivt og med relevant kunnskap i arbeidet med utbyggingsstrategien. Dette gjelder i særdeleshet togselskapene når det skal utarbeides anslag for behov av investeringer i materiell, arbeid med ruteplaner og detaljering av behov innenfor programområder som er nødvendig for å realisere forbedringene i togtilbudet, jf. omtale ovenfor.

I implementering av utbyggingsstrategien vil JBV få ansvar for å overholde sentrale parametere som kvalitet, kostnad og tid (milepæler). Dette kommer vi tilbake til i et eget oppdragsbrev. I dette brevet vil SD komme tilbake til rapporteringen på fremdriften i arbeidet med utbyggingen av IC-strekningene.

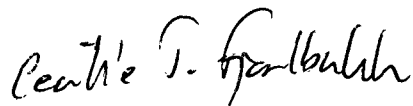
Tidsplan

Utbyggingsstrategien skal første gang legges frem og behandles i Stortinget i statsbudsjettet for 2015. Det er derfor viktig at dette arbeidet ses i sammenheng med arbeidet med handlingsprogrammet og grunnlagsmaterialet til statsbudsjettet for 2015. SD ber om at et forslag til utbyggingsstrategi som inneholder det vi har bedt om i herværende brev sendes oss innen samme frist som for grunnlagsmaterialet til statsbudsjettet for 2015.

Med hilsen



Fredrik Birkheim Arnesen (e.f.)
ekspedisjonssjef



Cecilie Taule Fjordbakk
avdelingsdirektør

Kopi til:

Finansdepartementet

Postboks 8008 Dep

0030 OSLO