

# Skriftlig spørsmål fra Anette Trettebergstuen (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:1029 (2014-2015)

Innlevert: 27.05.2015

Sendt: 27.05.2015

Besvart: 02.06.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



## Spørsmål

Anette Trettebergstuen (A): Jernbaneverket (JBV) har i en rekke sammenhenger vektlagt at departementet har pålagt JBV å ikke øke de totale kostnadsrammene for utbyggingen av IC-triangelet, og at utbyggingen blir dyrere enn antatt et sted, må kostandene kuttes et annet sted. Hva legger statsråden i dette pålegget, er det rom for økte kostander i IC-utbyggingen og likevel utbygging til Lillehammer i forhold til tidsplanen, og skal Ringeriksbanen også inngå i de totale kostnadsrammene eller tas utenfor IC-budsjettet?

## Begrunnelse

Det er avgjørende at dobbeltsporet på Dovrebanen blir bygget ut fra Eidsvoll til Hamar innen utgangen av 2012, og videre til Lillehammer i 2030 slik NTP legger opp til.



## Svar

Ketil Solvik-Olsen: Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 gir de overordnede føringer og målene for utviklingen av togtilbudet og moderniseringen av InterCity-strekningene. Tre milepæler står sentralt, milepæler som også er gjentatt i Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2015, Prop. 1 S (2014-2015). For det første fremgår det at det innen utgangen av 2024 skal bygges dobbeltspor fra Oslo til Hamar, Tønsberg og Seut/Fredrikstad. For det andre skal det innen 2026 legges til rette for halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg, samt økt godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen. For det tredje skal videre planlegging av IC-strekningene til Lillehammer, Halden og Skien skje med sikte på ferdigstilling i 2030, og at endelig framdriftsplan for den videre utbyggingen bl.a. vil bli sett i sammenheng med de ulike utredninger som gjennomføres fram til rullering av transportplanen på jernbaneområdet. I NTP 2014-2023 som ble lagt frem av Stoltenberg II-regjeringen, er Ringeriksbanen kun prioritert med en beskjeden oppstart i siste del av planperioden. Ved behandlingen av stortingsmeldingen uttalte transport- og kommunikasjonskomiteen i Innst. S 450 (2012-2013) at Ringeriksbanen skal ha høy prioritet, og planlegges slik at prosjektet kan startes opp så tidlig som mulig i siste seksårsperiode. I brev fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket av 20. desember 2013, ble det meddelt at Ringeriksbanen skal regnes som en av InterCity-strekningene på samme måte som strekningene Oslo-Skien, Lillehammer og Halden. I budsjettproposisjon for 2015 er det gjort nærmere rede for strategien for den videre planlegging og utbygging av IC-strekningene, herunder sentrale forhold som det er viktig at Jernbaneverkets tar hensyn til i den videre planlegging. Et av disse forholdene, som representanten Trettebergstuen refererer til, er at det er sentralt at de totale investeringskostnadene ikke øker, og at de foreløpige kostnadsrammene som ble utarbeidet i forbindelse med KVU/KS1 for de tre IC strekningene Oslo – Lillehammer, Skien og Halden, vil være førende for det videre planarbeidet i

Jernbaneverket og for Samferdselsdepartementets oppfølging av prosjektet. I oppfølgingen av denne typen investeringsprosjekt er det sentralt å styre på dimensjonene kostnader, kvalitet/funksjonalitet og tid. IC-utbyggingen, med sitt samlede kostnadsanslag på godt over 100 mrd. kr, er et svært stort prosjekt. Jeg er opptatt av at prosjektet planlegges som en helhet slik at vi får mest mulig jernbane igjen for de midler vi er i gang med å bruke, og skal bruke de kommende årene. Det er derfor viktig med et sterkt kostnadsfokus i alle faser av dette prosjektet og for alle delprosjektene som inngår i utbyggingen. Kostnadene for Ringeriksbanen lå ikke inne kostnadsrammen for KVU/KS1 for IC-strekningene. Oppdaterte kostnadsanslag for dette prosjektet er utarbeidet gjennom det utredningsarbeidet som Jernbaneverket og Statens vegvesen har gjennomført i 2014 og 2015, og er anslått til om lag 20 mrd. kr. Ringeriksbanen skal følgelig ikke dekkes inn innenfor den kostnadsrammen som er anslått for de opprinnelige tre IC-strekningene. Prinsippet om at kostnadsrammen for Ringeriksbanen skal være førende for det videre planarbeidet, vil imidlertid også gjelde denne strekningen. Jeg mener at påpekningen av kostnadskontroll i IC-utbyggingen er viktig. Det er store uløste oppgaver i jernbanesektoren. Det må bevilges betydelig summer til drift og vedlikehold for å sikre en tilfredsstillende driftsstabilitet, og det er satt i gang utredninger for større investeringer både i det øvrige jernbanenettet og på godsterminaler som det kan være aktuelt å realisere de kommende årene. Kostnadsoverskridelser vil derfor kunne gå ut over muligheten til å realisere andre viktige prosjekter innenfor sektoren.