



STORTINGET

Innst. 340 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 17 (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Noen saker om jernbane

Til Stortinget

1. Sammendrag

Samferdselsdepartementet redegjør i meldingen for situasjonen på jernbaneområdet.

I meldingen omtales prosjekter hvor det nå er vesentlig ny informasjon i forhold til det som tidligere er meddelt Stortinget. Den pågående covid-19-pandemien skaper også usikkerhet for samlet fremdrift for investeringer på jernbanen.

Det gjøres rede for endret utbyggingstakt for Vestfoldbanen, på strekningene Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker samt kostnadsøkninger i Follobaneprosjektet og i prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen. Det signaliseres at regjeringen vil komme tilbake til bevilgningsendringer for prosjektene i både revidert nasjonalbudsjett og Prop. 1 S (2020–2021).

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Steinar Karlstrøm, Kirsti Leirtrø og Sverre Myrli, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt

Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Meld. St. 17 (2019–2020), der det redegjøres for utbyggingstakten og kostnadsutviklingen i noen jernbaneprosjekter, samt gis en mer generell orientering om situasjonen på jernbaneområdet.

2.1 Nærmere om situasjonen på jernbaneområdet

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at bevilgningene til jernbaneformål reelt sett er mer enn tredoblet i perioden fra 2006 til 2020, fra 8,4 mrd. kroner til 26,8 mrd. kroner. Denne satsingen har gitt positive resultater. Kombinert med den store ruteomleggingen i 2012–2014 og gradvis innføring av flere tog med hyppigere avganger har den bidratt til en økning i antall reisende i Østlandsområdet på 33 pst. fra 2012 til 2019.

Flertallet viser videre til at jernbanereformen gir betydelige gevinster gjennom konkurranseutsetting av persontransport med tog. Så langt er anbudsutsetting av trafikkpakke 1, 2 og 3 gjennomført, og nye pakker forberedes for konkurranseutsetting.

Flertallet er opptatt av å øke konkurransekraften for godstransport på jernbane og viser i den forbindelse til tiltakene i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029, samt tilskuddsordningen som er etablert for gods på jernbane.

Flertallet merker seg at investeringsnivået på jernbaneområdet er historisk høyt, og at dette setter nye krav til organiseringen, ikke minst til planlegging og gjennomføring av de store prosjektene. Flertallet viser til at kostnadsoverslagene for flere av prosjektene i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 har økt betydelig siden fremleggelsen, og at dette representerer en betydelig utfordring for gjennomfø-

ringen av prosjektene, samtidig som beslutningsgrunnlaget for de politiske prioriteringene har vært for dårlig.

Komiteen er opptatt av at det gjøres forbedringer i den tidlige planfasen for prosjektene, slik at beslutningsgrunnlaget for kommende rullering av Nasjonal transportplan blir bedre og mer realistisk.

Komiteen merker seg at gjennomføringsrisikoen for en stor og kompleks prosjektportefølje er stor, både når det gjelder kostnadsøkninger og fremdrift, og at dette gir store bindinger i budsjettene. En rasjonell fremdrift i de pågående IC-prosjektene har resultert i at det er mindre midler til programområdene som omfatter blant annet stasjonstiltak, kryssingsspor og mindre kapasitetsøkende tiltak. De store bindingene på investeringsbudsjettet har samtidig gitt begrenset mulighet til å styrke vedlikeholdsbudsjettet.

Komiteen vil påpeke at streng kostnadskontroll og gjennomføring av prosjektene innenfor de vedtatte kostnadsrammene er helt avgjørende for at ambisjonsnivået på jernbaneanrådet i Nasjonal transportplan kan nås. Komiteen er samtidig opptatt av at beslutningsgrunnlaget for prioriteringene i Nasjonal transportplan må forbedres, og forventer at dette blir hensyntatt i arbeidet med ny Nasjonal transportplan som skal vedtas i 2021.

Komiteen merker seg at det er varslet en evaluering av Follobaneprosjektet, og mener det er viktig, både for å avdekke årsakene til kostnadsoverskridelsene og forsinket fremdrift, og også for å bidra til et bedre beslutningsgrunnlag for kommende jernbaneprosjekter. Komiteen er opptatt av at evalueringen må inkludere alle faser i planleggingen og gjennomføringen av prosjektet, og at ekstern kompetanse bør benyttes der det er hensiktsmessig.

2.1.1 Jernbanereformen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til jernbanereformen som ble behandlet i Stortinget i 2015, og som danner grunnlaget for dagens organisering av norsk jernbane. Flertallet er av den oppfatning at det var helt nødvendig å gjennomføre en jernbanereform. Jernbanereformen har nå virket noen år, og det er oppnådd gode resultater blant annet gjennom konkurranseutsetting av persontogtransport på Sørlandsbanen, Jærbanen, Bergensbanen, Vossabanen, Dovrebanen, Raumabanen, Trønderbanen og Nordlandsbanen. Dette har resultert i lavere kostnader for staten, samtidig som tilbudet til kundene forbedres. Flertallet merker seg at dette arbeidet videreføres, og at nye jernbanestrekninger vil bli lagt ut på anbud fortløpende, der også erfaringene fra de første anbudene blir hensyntatt.

Flertallet viser til at jernbanereformen også innebærer en annen organisering av planlegging, utbygging og drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, der blant annet Bane NOR har fått en viktig rolle i utviklingen av jernbaneinfrastrukturen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er tilfreds med at Samferdselsdepartementet varsler at man vil gå gjennom de relevante sidene ved jernbanereformen basert på erfaringene etter tre år, dette for å bidra til at intensjonene med reformen blir realisert. Disse medlemmer mener at det vil være viktig å vurdere om styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet gir tilstrekkelige incentiver for effektiv ressursutnyttelse, god kostnadskontroll og optimal prosjektgjennomføring. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til de gode erfaringene fra Nye Veier-modellen med tidlig involvering av entreprenørene, noe som har bidratt til lavere risiko, mer korrekt prising av kontraktene og lavere kostnader og økt innovasjon. Disse medlemmer viser også til at Nye Veier-modellen innebærer økt fleksibilitet i gjennomføringen av prosjektene innenfor lengre strekninger, samt forutsigbare økonomiske rammer. Disse medlemmer mener Nye Veier-modellen også må vurderes i utbygging av jernbaneprosjekter med sikte på å oppnå de samme fordelene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er av den oppfatning at den såkalte jernbanereformen har medført uklare ansvarsforhold i jernbanesektoren, noe som har gått ut over framdriften i utbyggingen av flere jernbaneprosjekter. Uansett hvordan jernbanesektoren organiseres, er det disse medlemmers syn at det aller viktigste er å bygge mer ny jernbaneinfrastruktur. At en rekke viktige jernbaneprosjekter nå er utsatt og/eller har store kostnadsøkninger, er derfor svært uheldig. Disse medlemmer mener en styrket jernbane er en viktig del av et framtidig null- og lavutslippssamfunn, og at det derfor trengs et taktskifte hva gjelder jernbaneutbygging. Derfor er det så viktig at sektoren er organisert på en slik måte at man får effektive beslutningsprosesser, at man får kontroll på kostnadene i prosjektene, og at prosjektene blir ferdigstilt som forutsatt. Disse medlemmer har registrert at både ledelsen i Bane NOR og de ansattes organisasjoner offentlig har signalisert at det er behov for organisasjonsendringer, noe disse medlemmer støtter. Disse medlemmer mener derfor det er behov for å se på styringsstrukturen i sektoren, herunder se på om det er behov for å ha et eget direktorat.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet. Det er viktig at Bane NOR kan gjennomføre utbyggingsprosjekter og arbeid innenfor drift, vedlikehold og fornying på en måte som gir best mulig ressursutnyttelse, god kostnadskontroll og optimal prosjektgjennomføring. I dette arbeidet bør det også gjøres vurderinger av om Nye Veier-modellen kan benyttes i utbygging av jernbaneprosjekter.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti konstaterer at regjeringen nok en gang benytter anledningen til å påstå at den såkalte jernbanereformen «har gitt betydelige gevinster», og det vises til konkurranseutsettingen av persontransport med tog, trafikkpakke 1, 2 og 3. Disse medlemmer har ennå til gode å se at disse påstandene blir godt gjort og dokumentert på en saklig og troverdig måte, ut over politisk spinn og ideologisk preget propaganda fra regjeringspartiene og Fremskrittspartiets side.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument 8:110 S (2019–2020) Representantforslag om å opprette Nye Baner AS. Erfaringene fra Nye Veier AS viser at modellen gir gode resultater for flere sider av utbyggingsprosjekter og gir mer tilbake for midler brukt på investeringer. Nye Veier-modellen har i så måte vist vei for hvordan planlegging og utbygging kan videreutvikles innen samferdselsinfrastruktur. Disse medlemmer mener det er på tide at jernbanesektoren får nytte godt av nyvinningene i Nye Veier-modellen, og har derfor fremmet et representantforslag om opprettelsen av Nye Baner AS.

Disse medlemmer viser til at en viktig grunn til suksessen med Nye Veier AS er at selskapet har sørget for konkurranse med Statens vegvesen. Det er etablert et nytt og alternativt fagmiljø som utfordrer det etablerte, og som tenker nytt og annerledes. Nytenkningen har bidradd til å se nye muligheter som har ført til at prosjekter gjennomføres raskere, bedre og til en lavere kostnad. Det har medført at bilistene og næringslivet har fått mer og bedre vei raskere, med en vesentlig lavere kostnad for samfunnet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på sider ved Nye Veiers modell og praksis som er uheldige. Det gjelder mindre involvering av lokalt folkevalgt nivå, noe som gir utfordringer for lokaldemokratiet. Dessuten vil kravet til kort behandlingstid kunne gå ut over grundige konsekvensutredninger av ikke prissatte kostnader som tap av verdifulle arealer og klimagassutslipp.

2.1.2 Endret utbyggingstakt for Vestfoldbanen

Komiteen merker seg at Bane NOR har inngått kontrakter som innebærer at mer kostnadskrevende arbeider gjøres tidligere enn antatt, og at dette gir høyere utbetalingsbehov i 2020 og 2021, med henholdsvis 1,1 mrd. kroner og 1,5 mrd. kroner sammenlignet med anslagene i Prop 1 S (2019–2020). Komiteen merker seg videre at prognosene for prosjektet samlet sett er innenfor vedtatte kostnads- og styringsrammer. Komiteen er opptatt av en rasjonell gjennomføring av prosjektene og viser til at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med bevilgningsmessige konsekvenser i revidert nasjonalbudsjett.

2.2 Økte kostnader på Follobanen

Komiteen viser til Stortingets behandling av Prop. 1 S (2019–2020) og Innst. 13 S (2019–2020), der kostnadsrammen for Follobaneprosjektet ble økt fra 28 725 mill. kroner til 30 907 mill. kroner. Komiteen registrerer at utbedring av arbeid utført av den konkurrammede entreprenøren Condotte har vært mer kompleks og omfattende enn forutsatt, og at grunnforholdene ved innføringen til Oslo S er svært krevende. I tillegg anslås det også et valutatap på om lag 1,1 mrd. kroner fra 2017 til 2020. Komiteen registrerer videre at det anslås et behov for å øke kostnadsrammen med inntil om lag 5 mrd. kroner, og at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i statsbudsjettet for 2021.

Komiteen er svært bekymret over kostnadsutviklingen i dette og andre store jernbaneprosjekter og imøteser en grundig evaluering av prosjektet. Det vises i den forbindelse til de innledende merknadene i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er helt avgjørende at det blir gjennomført en grundig evaluering av Follobaneprosjektet, der alle sider ved utbyggingen blir gjennomgått. Etter disse medlemmers oppfatning bør det nedsettes et bredt sammensatt utvalg som får i oppdrag å gjennomføre evalueringen. Etter disse medlemmers syn vil det ikke være tilstrekkelig å gi evalueringsoppdraget til et konsulentselskap.

Disse medlemmer er av den oppfatning at en rekke av de store konsulentselskapene i Norge på ulike måter har hatt sentrale roller i Follobaneprosjektet. Eksempelvis er det hevdet at en av de innleide personene i prosjektet hadde roller i en rekke andre selskaper samtidig som vedkommende var innleid i en lederrolle i prosjektet. Det er også hevdet at en annen var anskaffelsesleder i mange år og ikke leverte regnskap for eget selskap, og at en direktør i Bane NOR var varamedlem i dette selskapets styre. Videre publiserte Byggeindustrien

(bygg.no) i begynnelsen av 2019 en sak der det ble hevdet at så mange som 17 av 42 ledere på Follobaneprosjektet på det tidspunktet var innleide konsulenter.

Disse medlemmer har ikke grunnlag for å si om alle disse påstandene er korrekte, men uansett ser det ut til å være helt klart at det har vært en utstrakt bruk av konsulenter på Follobaneprosjektet, og at det derfor er utfordrende å finne konsultentselskaper som kan gjøre evalueringsjobben.

Disse medlemmer mener det bør nedsettes et bredt sammensatt utvalg som får i oppdrag å evaluere alle sider ved Follobaneprosjektet, både planleggingsfasen og gjennomføringsfasen. Utvalget bør ha medlemmer med anleggs-/tunnelfaglig bakgrunn og jernbanefaglig bakgrunn og medlemmer med bakgrunn fra gjennomføring av andre store utbyggingsprosjekter, gjerne også fra andre sektorer. De tillitsvalgte organisasjoner og bygge- og anleggsnæringens bransjeorganisasjoner må også være representert.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen nedsette et bredt sammensatt utvalg som får i oppdrag å evaluere alle sider av Follobaneprosjektet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er svært bekymret over situasjonen med store kostnadsoverskridelser på flere jernbaneprosjekt. Den varslede kostnadsoverskridelsen på Follobanen kommer etter at kostnadsrammen på prosjektet økte fra 28,7 mrd. kroner til 30,9 mrd. kroner i statsbudsjettet for 2020. Disse medlemmer viser til at de stadige kostnadsoverskridelsene på pågående prosjekt setter Stortinget i en vanskelig situasjon, ettersom det ikke er hensiktsmessig å stanse prosjektene som er i slutfasen, selv om det trengs milliarder i økte investeringer. Dette betyr at det må gjøres en langt bedre jobb før store prosjekt settes i gang og oppstartsbevilgning gis.

Disse medlemmer er også bekymret for at kostnadsoverskridelser på enkelte store prosjekt gjør at det ikke blir penger til jernbaneprosjekt i andre deler av landet. Disse medlemmer viser til svar på skriftlig spørsmål der samferdselsminister Knut Arild Hareide bekrefter følgende:

«Store kostnadsauker på jernbaneprosjekt utfordrer naturleg nok framdrifta som var lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2018–2029 og i Jernbanedirektoratet sitt handlingsprogram.»

I Prop. 117 S (2019–2020) kommer det tydelig fram at kostnadsoverskridelser på blant annet Follobanen får konsekvenser for andre jernbaneprosjekt. I den nevnte proposisjonen foreslår regjeringen å redusere bevilgningene til planlegging av fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 Høgstet–Hønefoss med 278 mill. kroner. Re-

gjeringen varslet også at det hverken i år eller neste år er penger på statsbudsjettet til å starte anleggsarbeid på intercity-strekningen Kleverud–Sørli på Dovrebanen, noe som får konsekvenser for framdrift på intercity til Hamar og Lillehammer. Disse medlemmer ser på disse utsettelsene som en direkte konsekvens av manglende kostnadskontroll i jernbanesektoren.

Disse medlemmer viser til at samferdselsministeren har bedt Jernbanedirektoratet engasjere en ekstern konsulent for å gjennomføre en evaluering av kostnadsøkningene på Follobanen.

Disse medlemmer mener det er behov for en oversikt over hvilke konsekvenser kostnadsoverskridelsene får for andre samferdselsprosjekt.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en oversikt over hvilke konsekvenser kostnadsoverskridelsene nevnt i Meld. St. 17 (2019–2020) får for framdrift og oppstart av andre prosjekt, og hvilke tiltak regjeringen vil igangsette for at kostnadsoverskridelsene skal reduseres.»

2.2.1 Økte kostnader for Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen

Komiteen registrerer at det er behov for å øke kostnadsrammen for prosjektet, og at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til ny kostnadsramme i forbindelse med statsbudsjettet for 2021.

Komiteen merker seg at kostnadsnivået ved utlysning av hovedentreprisen er betydelig høyere enn estimatene som var lagt til grunn da kostnadsrammen på 10 367 mill. kroner ble vedtatt. Det blir anført at dette har sammenheng med markedssituasjonen og kostnadsnivået i entreprenørbransjen, i tillegg til mer krevende grunnforhold som gir behov for mer kompliserte anleggstekniske løsninger, og at Bane NOR vurderer et behov for å øke kostnadsrammen med om lag 3 mrd. kroner.

Komiteen vil spesielt påpeke usikkerheten knyttet til grunnforhold, som synes å være gjennomgående for flere av de store jernbaneprosjektene, også for videre utvikling av Østfoldbanen. Komiteen vil be samferdselsministeren legge ekstra stor vekt på dette i tiden som kommer, slik at risiko knyttet til grunnforhold for andre store og viktige jernbaneprosjekter kan avdekkes på et tidligere tidspunkt og legge grunnlaget for et bedre beslutningsgrunnlag og mer korrekte kostnadsestimat, også i arbeidet med Nasjonal transportplan.

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en oversikt over hvilke konsekvenser kostnadsoverskridelsene nevnt i Meld. St. 17 (2019–2020) får for framdrift og oppstart av andre prosjekt, og hvilke tiltak regjeringen vil igangsette for at kostnadsoverskridelsene skal reduseres.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen nedsette et bredt sammensatt utvalg som får i oppdrag å evaluere alle sider av Follobaneprosjektet.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre. Komiteens tilråding II fremmes av en samlet komite.

Komiteen viser til meldingen og sine merknader og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet. Det er viktig at Bane NOR kan gjennomføre utbyggingsprosjekter og arbeid innenfor drift, vedlikehold og fornying på en måte som gir best mulig ressursutnyttelse, god kostnadskontroll og optimal prosjektgjennomføring. I dette arbeidet bør det også gjøres vurderinger av om Nye Veier-modellen kan benyttes i utbygging av jernbaneprosjekter.

II

Meld. St. 17 (2019–2020) – Noen saker om jernbane – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. juni 2020

Helge Orten

leder og ordfører



Statsråd Knut Arild Hareide
Samferdselsdepartementet

Vår ref.:
trh

Deres ref.:

Dato:
30.03.2020

Spørsmål 1-2 til Meld. St. 17 (2019-2020) Noen saker om jernbane

Jeg viser til Meld. St. 17 (2019-2020) som transport- og kommunikasjonskomiteen nå har til behandling.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å stille statsråden følgende spørsmål:

I tilknytning til pågående jernbaneprosjekt på Vestfoldbanen sies det:

«Bane NOR har inngått kontrakter som innebærer at mer kostnadskrevende arbeider bygges tidligere enn antatt. Dette gir høyere utbetalingsbehov i 2020 og 2021».

Det antas økte kostnader på til sammen 2,6 milliarder kroner for 2020 og 2021 som følge av dette. Det opplyses at departementet vil komme tilbake til nødvendige bevilgninger i forbindelse med RNB.

Spørsmål 1:

Er det slik å forstå at den totale kostnadsrammen for arbeidene på Vestfoldbanen er antatt den samme, og at det bare er forskyvning av kostnader og fram i tid dette dreier seg om? Betyr dette at de nye opplysningene om overskridelser i proposisjonen dreier seg om totalt åtte milliarder kroner?

I proposisjonen argumenteres for at koronakrisa også bør trekkes inn i vurderingene rundt kontinuitet i arbeidene på Vestfoldbanen:

«Samferdselsdepartementet mener det er viktig at de store investeringsprosjektene som er igangsatt bør ha en så rasjonell utbygging som mulig innenfor de bevilgningene som er gitt til jernbaneinvesteringer. Det er også nå viktig at aktiviteten i sektoren opprettholdes så langt som mulig gjennom krisen knyttet til den pågående pandemien».



Men samtidig sies det at for overskridelsene ved Follobaneprosjektet og for Sandbukta – Moss – Såstad på Østfoldbanen, vil departementet komme tilbake til bevilgningsmessige vurderinger først i forbindelse med statsbudsjettet for 2021.

Spørsmål 2:

Foreligger det tilstrekkelig med midler i disse to prosjektene til at det intense arbeidet som nå pågår for kostnadsreduksjoner og videre planlegging ikke stopper opp fordi ytterligere midler ikke stilles til disposisjon før 2021- budsjettet, og ser statsråden også disse prosjektene som en viktige deler av aktivitetstiltakene i forbindelse med koronapandemien?

Av hensyn til det videre arbeidet med meldingen ber komiteen om svar innen onsdag 15. april 2020. Svar sendes transport-kommunikasjon@stortinget.no og trine.hagen@stortinget.no.

Med vennlig hilsen

Trine Hagen
komitesekretær





**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/594-

14. april 2020

Meld. St. 17 (2019-2020) – svar på spørsmål

Vi viser til spørsmål fra Sosialistisk Venstrepartis medlem av transport- og kommunikasjonskomiteen, mottatt 30. mars 2020.

Spørsmål 1: Er det slik å forstå at den totale kostnadsrammen for arbeidene på Vestfoldbanen er antatt den samme, og at det bare er forskyvning av kostnader og fram i tid dette dreier seg om? Betyr dette at de nye opplysningene om overskridelser i proposisjonen dreier seg om totalt åtte milliarder kroner?

Svar: Det er riktig at kontraktene på Vestfoldbanen innebærer en forskyvning av kostnader i tid. Totalentrepriisekontraktene på Drammen – Kobbervikdalen og Nykirke – Barkåker innebærer at mer kostnadskrevende arbeider bygges tidligere enn antatt, noe som gir et høyere utbetalingsbehov i 2020 og 2021. Prognosene for prosjektene er fremdeles innenfor vedtatte kostnads- og styringsrammer.

Meld. St. 17 (2019–2020) omtaler økte kostnader for Follobanen og Sandbukta – Moss – Såstad på Østfoldbanen. Til sammen omfatter de nye opplysningene i stortingsmeldingen økte kostnader på *inntil* åtte mrd. kroner. For Follobanen vil det være behov for å øke kostnadsrammen med *inntil om lag* fem mrd. kroner, mens det for Sandbukta–Moss–Såstad vil det være behov for å øke kostnadsrammen med om lag tre mrd. kroner.

Spørsmål 2: Foreligger det tilstrekkelig med midler i disse to prosjektene til at det intense arbeidet som nå pågår for kostnadsreduksjoner og videre planlegging ikke stopper opp fordi ytterligere midler ikke stilles til disposisjon før 2021-budsjettet, og ser statsråden også disse prosjektene som en viktige deler av aktivitetstiltakene i forbindelse med koronapandemien?

Svar: Som omtalt i stortingsmeldingen så mener Samferdselsdepartementet at de store utbyggingsprosjektene skal ha så rasjonell utbygging som mulig innenfor de vedtatte bevilgningene til jernbaneinvesteringer. Utbruddet av koronaviruset kan medføre utfordringer for fremdrift i de store utbyggingsprosjektene, men aktivitetsnivået søkes opprettholdt så langt det er mulig. Dette gjelder for alle igangsatte prosjekter, ikke bare for prosjektene Drammen – Kobbervikdalen og Nykirke – Barkåker.

Med hilsen



Knut Arild Hareide



Statsråd Knut Arild Hareide
Samferdselsdepartementet

Vår ref.:
trh

Deres ref.:

Dato:
31.03.2020

Spørsmål 3-6 til Meld. St. 17 (2019-2020) Noen saker om jernbane

Jeg viser til Meld. St. 17 (2019-2020) som transport- og kommunikasjonskomiteen har til behandling. På vegne av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ber vi statsråden svare på følgende spørsmål:

3.

Det ser ut til å være et gjentakende problem med en rekke jernbaneprosjekter at dårlige grunnforhold er årsak til store kostnadsøkninger. Hva gjøres for å undersøke grunnforhold bedre slik at kostnadsoverslag for jernbaneprosjekter blir mer reelle, og at ikke dårlige grunnforhold gang etter gang kommer som en stor overraskelse?

4.

En rekke jernbaneprosjekter på Østlandet synes å være forsinket. Med de utbyggingsplaner som nå finnes, når forventer departementet at dobbeltspor er ferdig utbygd til henholdsvis Fredrikstad, Hamar, Tønsberg, Hønefoss, Halden, Lillehammer og Skien?

5.

I hvor stor grad vil siste tids fall i kronekurs påvirke kostnadene i pågående og planlagte jernbaneutbygginger?

6.

Departementet har tidligere varslet at de vil sette i gang en evaluering av Follobane-prosjektet, noe som også gjentas i proposisjonen. Hvordan vil dette arbeidet bli gjennomført, og når vil det bli igangsatt?

Av hensyn til det videre arbeidet med meldingen ber komiteen om svar innen torsdag 16. april. Svar sendes transport-kommunikasjon@stortinget.no og trine.hagen@stortinget.no.

Med vennlig hilsen

Trine Hagen
komitesekretær





**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/594-

14. april 2020

Meld. St. 17 (2019–2020) – svar på spørsmål 3-6

Vi viser til spørsmål fra Arbeiderpartiets medlemmer av transport- og kommunikasjonskomiteen, mottatt 31. mars 2020.

Spørsmål 3: Det ser ut til å være et gjentakende problem med en rekke jernbaneprosjekter at dårlige grunnforhold er årsak til store kostnadsøkninger. Hva gjøres for å undersøke grunnforhold bedre slik at kostnadsoverslag for jernbaneprosjekter blir mer reelle, og at ikke dårlige grunnforhold gang etter gang kommer som en stor overraskelse?

Svar: Det er gjennomført tiltak for å få bedre kunnskap om grunnforhold i jernbaneprosjekter. For det første er omfanget av grunnundersøkelser nå økt sammenlignet med tidligere praksis. For det andre at det er tatt i bruk nye metoder for å kartlegge grunnforhold.

Grunnundersøkelser er en både tidkrevende og kostbar aktivitet. Inntil for få år siden ble disse utført i begrenset omfang i tidlig fase av prosjektene. Dette skyldtes at det for prosjekter i tidlig planfase, hvor det er mange alternativer som vurderes samtidig, kan bli et meget omfattende arbeid å utføre grundige undersøkelser av alle alternativer. Målet om å redusere kostnadene til prosjektering i tidlig fase, og dermed utsette detaljerte undersøkelser til arbeidet med byggeplan og konkurransegrunnlag, har også hatt en innvirkning. For prosjekter som planlegges i dag, er omfanget av grunnundersøkelser større enn tidligere. For eksempel har Ringeriksbanen hittil brukt om lag 200 mill. kroner på grunnundersøkelser.

De senere årene har Bane NOR, i samarbeid med eksterne organisasjoner som Norges geologiske undersøkelse (NGU) og Norges Geotekniske Institutt (NGI), tatt i bruk nye metoder for å kartlegge grunnforhold. For å dekke større korridorer er det blant annet utført forskjellige målinger fra luften. Bane NOR har også vært med på å etablere en nasjonal base for samling og deling av geologiske data mellom kommuner og etater (NADAG).

Tilstrekkelig god kunnskap om grunnforholdene, både ved valg av trase og planlegging av nye prosjekter, reduserer økonomisk risiko og gir bedre beslutningsgrunnlag. Dette har særlig blitt synlig gjennom planleggingen av IC-strekningen syd for Moss på Østfoldbanen. Fremtidige kostnadsoverslag vil dermed bli basert på betydelig bedre kunnskap om geoteknikk og geologi.

Spørsmål 4: En rekke jernbaneprosjekter på Østlandet synes å være forsinket. Med de utbyggingsplaner som nå finnes, når forventer departementet at dobbeltspor er ferdig utbygd til henholdsvis Fredrikstad, Hamar, Tønsberg, Hønefoss, Halden, Lillehammer og Skien?

Svar: Med de utbyggingsplaner som nå foreligger, forventes det at dobbeltspor er ferdig utbygd til Tønsberg i 2024. Når det gjelder de andre byene, så har økte kostnadsanslag, kombinert med at mange prosjekter bygges ut samtidig, gitt behov å se nærmere på innretning og fremdrift i den aktuelle investeringsporteføljen. De mer langsiktige prioriteringene i jernbanesektoren vil regjeringen komme tilbake til i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Spørsmål 5: I hvor stor grad vil siste tids fall i kronekurs påvirke kostnadene i pågående og planlagte jernbaneutbygginger?

Svar: Det sterke fallet i kronekursen gjør at prosjekter der det er inngått kontrakter i fremmed valuta, blir dyrere. Dette omfatter i hovedsak utbyggingen av Follobanen og ERTMS. Kostnadsnivået for jernbaneutbygging generelt vil også øke som følge av svak kronekurs. Jernbanetekniske produkter (skinner, kabler mv.), råmaterialer og arbeidskraft som importeres, vil bli dyrere om den svake kronekursen vedvarer. Det er sannsynlig at entreprisekostnader og sluttkostnader for jernbaneprosjekter øker. Hvor store konsekvensene blir, er for tidlig å si. Det er blant annet avhengig av hvordan kronekursen og markedet utvikler seg gjennom året.

Spørsmål 6: Departementet har tidligere varslet at de vil sette i gang en evaluering av Follobane-prosjektet, noe som også gjentas i proposisjonen. Hvordan vil dette arbeidet bli gjennomført, og når vil det bli igangsatt?

Svar: Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet arbeider for tiden med mandatet og innretningen for dette evalueringsoppdraget. Evalueringen skal etter planen iverksettes så raskt som mulig. Departementet er opptatt av å innhente lærdom fra dette prosjektet, slik at lignende situasjoner ikke skal oppstå i framtiden.

Med hilsen



Knut Arild Hareide