

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 kostnadskrevenende 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. Totalentreprisekontraktene 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 kronkurs påvirke kostnadene i pågående og planlagte jernbaneutbygginger?

Svar: Det sterke fallet i kronkursen 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 kronkurs. Jernbanetekniske produkter (skinner, kabler mv.), råmaterialer og arbeidskraft som importeres, vil bli dyrere om den svake kronkursen 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 kronkursen 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