

Spørsmål nr. 7 og 8

Kostnader og utbyggingstid på stamveg- og jernbanestrekninger ved sammenhengende gjennomføring.

Hva er beløpene for totale kostnader og total utbyggingstid, forutsatt at man prioriterer en sammenhengende gjennomføring av gjenværende investeringsprosjekter i Nasjonal transportplan (NTP), på ovennevnte stamveg- og jernbanestrekninger (korridorer)?

Kostnader og utbyggingstid på stamveg- og jernbanestrekninger ved parsellvis gjennomføring

Hva er tallene for totale kostnader og total utbyggingstid forutsatt at man prioriterer en videreføring av dagens parsellvise utbygging av gjenværende investeringsprosjekter i NTP på ovennevnte stamveg- og jernbanestrekninger (korridorer)?

Svar:

Samferdselsdepartementet vurderer det som hensiktsmessig å se spørsmål nr. 7 og 8 i sammenheng, og har derfor valgt å besvare disse spørsmålene samlet.

I forhold til de stamvegstrekningene som er omtalt i spørsmål nr. 6 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen, innebærer budsjettforslaget for 2008 at følgende prosjekter i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 ikke vil være startet opp ved inngangen til 2009:

- Rv 2 Kongsvinger – Nybakk (strekningen Oslo – Stockholm)
- E16 Fylling Steinsfjorden (strekningen Oslo – Bergen)
- E6 Tingberg – Tretten (strekningen Oslo – Trondheim)
- E6 i Nordland (strekningen Oslo – Bodø).

For rv 2 Kongsvinger – Nybakk og E6 i Nordland innebærer Statens vegvesens handlingsprogram anleggsstart på lengre strekninger der arbeidene forutsettes videreført etter 2009. For prosjektene E16 Fylling Steinsfjorden og E6 Tingberg – Tretten er det ikke aktuelt med etappevis utbygging.

Når det gjelder kostnadstall og ferdigstillelse av jernbaneprosjekter som er prioritert i NTP/HP 2006-2009 og som er tatt opp til bevilgning, vises det til investeringstabellen med omtale som er tatt inn i St.prp. nr 1 (2007-2008). For prosjekter som inngår i handlingsprogrammet, men som ennå ikke er tatt opp til bevilgning, må det gjennomføres nærmere detaljplanlegging og ekstern kvalitetssikring av beregnede kostnadsoverslag (KS2), før det kan oppgis kostnadstall som grunnlag for bevilgningsforslag. Ferdigstillelsen av prosjektene vil dessuten være avhengig av størrelsen på de årlige bevilgninger til

jernbaneinvesteringer som regjeringen finner grunnlag for å kunne fremme i forbindelse med de årlige budsjettframleggene.

Konsekvensene av ulike utbyggingsstrategier vil variere fra prosjekt til prosjekt. Generelt er det imidlertid et potensial for effektiviseringsgevinster ved sammenhengende utbygging av en lengre strekning i forhold til etappevis utbygging av samme strekning over en lengre tidsperiode. For å kunne angi størrelsen på eventuelle besparelser i anleggskostnadene må en rekke forhold analyseres nærmere; blant annet kontraktsstrategi, markedsusikkerhet, organisering av byggherrefunksjonen, grensesnitt mellom anleggsparseller, byggetid, massedisponering m.m. Det mangler planavklaring for store deler av strekningene rv 2 Kongsvinger – Nybakk og E6 i Nordland. Det foreligger derfor ikke tilstrekkelig grunnlag for å angi hvilke konsekvenser ulike utbyggingsstrategier vil få for anleggskostnader og byggetid.

Det arbeides nå med kostnadsoverslag og gjenstående kostnader knyttet til prioriterte jernbaneprosjekter som grunnlag for arbeidet med NTP 2010-2019.

NTP 2006-2015 inneholder en rekke investeringsprosjekter som er deler av en langsiktig modernisering av jernbanenettet. Innenfor 10-årsperioden er det flere prosjekter som er delt opp i parseller. Som eksempel kan nevnes Oslo-Kolbotn-Ski og Holm-Holmestrand-Nykirke på Vestfoldbanen. Jernbaneverket arbeider nå med en revisjon av planene for det førstnevnte prosjektet, mens planene for den nevnte dobbeltsporutbyggingen på Vestfoldbanen oppdateres/revideres. Det er derfor for tidlig å kunne si noe om effekten av en samlet utbygging på disse strekningene.

Innenfor realistiske økonomiske investeringsrammer må imidlertid fordelene ved en sammenhengende/samlet gjennomføring vurderes opp mot fordeler som kan oppnås ved å ta i bruk en del av det totale prosjektet på et tidligere tidspunkt. En utbygging bestående av flere delprosjekter tilpasset en bestemt ruteplan kan gi høyere nytte for trafikken enn en geografisk samlet utbygging til samme kostnad. En vurdering av å slå sammen parseller innenfor ett og samme utbyggingsprosjekt må dessuten vurderes ut fra de økonomiske rammer som er lagt til grunn i NTP 2006-2015.

Ved en beslutning om en avgrensning av en parsell eller et prosjekt er det flere forhold som spiller inn:

- Markedsmessige forhold som hvilke stasjoner/steder den nye infrastrukturen skal betjene, (for eksempel om nytt dobbeltspor Oslo-Ski skal betjene Kolbotn eller ikke).
- Om det kan oppnås trafikkmessige fordeler av å bygge en begrenset parsell på en strekning, f.eks på strekninger med rutemessige kryssinger

(eks Sande-parsellen og Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen). En rekke prosjekter initieres med trafikkmessige forbedringer.

- Totale kostnader for prosjektet og forventet gjennomføringstid under realistiske rammebetingelser (svært lange og omfattende utbyggingsprosjekter kan gå på bekostning av andre prosjekter innenfor realistiske økonomiske investeringsrammer).