



ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

Møteinnkalling

**Sakskart 2 (tillegg) til møte i
Østlandssamarbeidets kontaktutvalg**

Møtested	Akershus Fylkeskommune
Møterom	Fylkestingsalen
Møtedato	10.03.2017
Tid	10:00-13:30

Sak nr. 14/2017



Dato:
Arkivref:

06.03.2017
2014/17814-32

Saksnr	Utvalg	Møtedato
14/17	Østlandssamarbeidets kontaktutvalg	10.03.2017

NTP 2018-2029. Innspill om InterCity

Innstilling

- 1. Kontaktutvalget slutter seg til fremlagt brevforslag til Samferdselsdepartementet vedr. InterCity og Nasjonal Transportplan 2018-2029*
- 2. Brevet vedlegges protokollen.*
- 3. Kontaktutvalget ber sekretariatet snarest oversende brevet fra Østlandssamarbeidet til Samferdselsdepartementet.*
- 4. Politisk styringsgruppe for InterCity bes vurdere nærmere om det er behov for å iverksette nye kommunikasjonsiltak knyttet til InterCity-prosjektet etter at NTP 2018-2029 er fremlagt.*
- 5. Kontaktutvalget ber også politisk styringsgruppe vurdere om det kan være hensiktsmessig at man gjennom Østlandssamarbeidet tar initiativ til å få utarbeidet en ny og oppdatert samfunnsøkonomisk analyse for InterCity-prosjektet.*

Saksredegjørelse

Bakgrunn

Ny Nasjonal Transportplan 2018-2029 vil trolig bli lagt frem 7. april 2017. Det er via media blitt kjent at Regjeringspartiene og støttepartiene V og Kr.F er kommet til enighet om de økonomiske rammene og hovedprioriteringene for planperioden.

Det er positivt at ambisjonene om full utbygging av InterCity med dobbeltspor til Skien, Hønefoss, Lillehammer og Halden ligger fast. Det er mindre positivt at ferdigstillingen av InterCity kan bli utsatt til 2032/34.

Ut fra det som per dags dato er kommet frem er det vanskelig å kunne vurdere om IC-ferdigstillelse i 2032/2034 tar utgangspunkt i grundige og gjennomarbeidede planer fra Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Etter at ny NTP 2018-2029 er lagt frem i begynnelsen av april vil man bedre kunne vurdere helheten i NTP og realismen i utbyggingsplanene og fremdriften for InterCity-prosjektet.

Selv om ny NTP selvsagt vil gi en del svar, vil det med stor sannsynlighet fortsatt være betydelig usikkerhet knyttet til fremdriften i et så omfattende prosjekt der ferdigstillelse uansett ligger noen år frem i tid. Endringen i utbyggingsrekkefølgen mellom Ytre InterCity og Oslotunnelene vil også kunne bidra til å øke denne usikkerheten. Dette handler dels om at *kostnadene* til Oslotunnelene kan komme til å bli høyere enn det man så langt har lagt til grunn og dernest at *Oslotunnelenes kompleksitet* også kan gi forsinkelser i planlegging og utbygging.

Dersom utbyggingsrekkefølgen derimot ikke er «hugget i stein» vil evt. forsinkelser og kostnadsøkninger for Oslotunnelene ikke nødvendigvis medføre ytterligere forsinkelser på InterCity utbyggingen.

Tempo og kontinuitet i planlegging og utbygging

Det er ønskelig med høyt tempo og kontinuitet både i planlegging og utbygging av InterCity-prosjektet. Østlandssamarbeidets sekretariat har derfor i brev (se vedlegg 2) datert 21. februar bedt Jernbanedirektoratet klargjøre bruken av ekstra planleggingsmidler til InterCity. I svarbrevet fra Jernbanedirektoratet datert 1. mars (se vedlegg 3) besvares henvendelsen fra Østlandssamarbeidet.

For byene og kommunene langs de ulike IC-korridorene/banestrekningene er det av svært stor betydning at man nå opprettholder tempo og fremdrift i *planarbeidet*. Rask planavklaring er avgjørende for arealdisponering, samt for by- og tettstedsutvikling langs alle banestrekningene. *Tempo og kontinuitet* i planleggingsarbeidet vil derfor være en avgjørende premiss for å opprettholde fremdriften i prosjektet.

Vurderinger

Hvorvidt det er hensiktsmessig å oversende et brev til Samferdselsdepartementet før ny NTP legges frem kan selvsagt diskuteres. Sekretariatet ser det som naturlig at kontaktutvalget gjør en selvstendig vurdering av dette. Utkast til brev fremgår av vedlegg 1. I brevutkastet bes det om at Samferdselsdepartementet i ny NTP 2018-2029 legger frem en konkret fremdriftsplan (inkl. budsjett) for hele InterCity-utbyggingen med angivelse av årstall for planlagt bygging/ferdigstillelse av hver enkelt delstrekning.

Sekretariatet ser det også som naturlig at kommunikasjonsplanen vedr. InterCity vurderes nærmere etter at ny NTP er lagt frem. Politisk styringsgruppe for InterCity og adm. koordineringsgruppe har vurdert flere ulike

kommunikasjonstiltak, men det vil nå være naturlig å avvente endelig NTP 2018-2029 før nye kommunikasjonstiltak detaljplanlegges og iverksettes.

Sekretariatet ser det også som aktuelt å få utarbeidet oppdaterte kost/nytteberegninger og nye samfunnsøkonomiske analyser for InterCity-prosjektet, slik at man får frem prosjektets store regionale og nasjonale betydning.

Oslo, 8. mars 2017

Jon Petter Arntzen
Sekretariatsleder

Saksbehandler: Jon Petter Arntzen

Vedlegg:

1. Utkast brev til Samferdselsdepartementet (10. mars)
2. Brev til jernbanedirektoratet (21. februar)
3. Svar fra jernbanedirektoratet (1. mars)

Til

Samferdselsdepartementet v/ Statsråd Solvik-Olsen

InterCity – kontinuitet i planlegging og utbygging

Innledning

Nasjonal Transportplan for 2018-2029 skal behandles av Stortinget våren 2017. Det er via media blitt kjent at Regjeringspartiene og støttepartiene V og Kr.F nå er kommet til enighet om de økonomiske rammene og hovedprioriteringene for planperioden.

Fylkeskommunene på Østlandet er tilfreds med at det nå er bred og tverrpolitisk enighet om å opprettholde *ambisjonsnivået* for InterCity-utbyggingen slik at man i NTP 2018-2029 får bekreftet og opprettholdt målsetningen om full IC-utbygging med dobbeltspor til Hønefoss, Skien, Lillehammer og Halden. Det er imidlertid uheldig at *ferdigstillelsen* av InterCity ser ut til å bli utsatt til 2032/34.

Fylkeskommunene ser positivt på at nye jernbanetunneler under Oslo løftes inn i ny NTP 2018-2029 i og med at økt kapasitet gjennom Oslo er en forutsetning for å få full effekt av InterCity-utbyggingen på Østlandet.

Tempo og kontinuitet i planlegging og utbygging

For byene og kommunene langs de ulike IC-korridorene/banestrekningene er det av stor betydning at man nå opprettholder tempo og fremdrift i *planarbeidet*. Rask planavklaring er avgjørende for arealdisponering, samt for by- og tettstedsutvikling langs alle banestrekningene.

Kontinuitet i planleggingsarbeidet er derfor en vesentlig premisse for å opprettholde fremdriften i prosjektet. Østlandssamarbeidet vil derfor understreke betydningen av at man setter av tilstrekkelig ressurser til å videreføre planleggingen på de ulike delstrekningene på hele InterCity. Fylkeskommunene på Østlandet forutsetter at Samferdselsdepartementet og jernbanedirektoratet følger opp flertallsmerknadene i budsjettinnstillingen fra transport- og kommunikasjonskomiteen høsten 2016, der det ble bevilget 280 millioner kr. i ekstra planleggingsmidler for å sikre fortsatt fremdrift i planleggingen av hele InterCity til Halden, Skien og Lillehammer.

Ferdigstillelse av hele InterCity-utbyggingen i hhv. 2032 og 2034 forutsetter en betydelig utbygging også i perioden 2024-2029. Fylkeskommunene forutsetter derfor at Regjeringen i ny NTP 2018-2029 legger frem en konkret fremdriftsplan (inkl. budsjett) for hele InterCity-utbyggingen med angivelse av årstall for planlagt bygging/ferdigstillelse av hver enkelt delstrekning. |

Selv om InterCity-utbyggingen ikke ferdigstilles i 2030 som tidligere forutsatt, er det viktig at man i det videre planarbeidet gir prioritet til oppgradering av enkeltstrekninger som i dag er flaskehalser for person- og godstrafikk på de ulike banestrekningene. Det vises i denne sammenheng til gjeldende NTP der godsfremmede tiltak skal være på plass innen 2026.

Nasjonal betydning

InterCity-utbyggingen på Østlandet er et prosjekt med stor betydning for hele landet. Utbyggingen flytter store deler av gods- og passasjertrafikken over på tog og skinner - og bidrar med dette til å nå nullutslippsmålet. Med IC knyttes landsdeler sammen og hele Norge får en grønn rute til resten av Europa. Full utbygging med dobbeltspor til Hønefoss, Lillehammer, Skien og Halden åpner for regionforstørring og bærekraftig næringsutvikling på Østlandet. Jernbanen vil med dette også styrke sin konkurransekraft mot bil og fly.

Raskest mulig ferdigstillelse av InterCity-utbyggingen er svært viktig for byene og kommunene langs de ulike IC-korridorene. Prosjektets store betydning både lokalt, regionalt og nasjonalt tilsier kontinuitet og høyt tempo både når det gjelder planlegging og utbygging.

Oslo, 10. mars 2017

*Anette Solli (H), fylkesordfører i Akershus
Roger Ryberg (Ap), fylkesordfører i Buskerud
Per Gunnar Sveen (Ap), fylkesrådsleder i Hedmark
Even Aleksander Hagen (Ap), fylkesordfører i Oppland
Raymond Johansen (Ap), byrådsleder Oslo
Sven Tore Løkslid (Ap), fylkesordfører i Telemark
Rune Hogsnes (H), fylkesordfører i Vestfold
Ole Haabeth (Ap), fylkesordfører i Østfold.*

Jernbanedirektoratet
Biskop Gunerius gt.14
0101 OSLO
v/ Elisabeth Enger

Vår saksbehandler
Jon Petter Arntzen
Telefon 90108389

Vår dato
21.02.2017
Deres dato

Vår referanse
2014/17814-30 EMNE N00
Deres referanse

E-post
Jon.Petter.Arntzen@afk.no

Bruk av planleggingsmidler på InterCity i 2017

I grunnlagsdokumentene for NTP 2018-2029 som transportetatene la fram i februar 2016 omtales fremdriften for InterCity-utbyggingen slik:

«Forslaget til framdriftsplan gir en forutsigbar planprosess, en kostnadseffektiv og rasjonell anleggsgjennomføring og en trinnvis tilbudsforbedring på alle banestrekninger fram mot endelig ferdigstillelse av infrastrukturen i 2030»

I forbindelse med budsjettforhandlingene høsten 2016 bevilget Stortinget ytterligere 280 mill. kroner til jernbaneplanlegging i 2017 – og i innstillingen fra transport- og kommunikasjonskomiteen fremgår det at:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen inngått av samarbeidspartiene, som øker denne bevilgningen med 280 mill. kroner, inkludert mva. som er ført på post 76. Flertallet forutsetter at de ekstra midlene benyttes til å sikre fortsatt fremdrift i planleggingen av hele InterCity til Halden, Skien og Lillehammer.

På et InterCity-møte fredag 17. februar i regi av Østlandssamarbeidet - der alle fylkeskommunene var representert på administrativt/faglig nivå – kom det frem at det fortsatt ikke er helt klart hvordan denne tilleggsbevilgningen anvendes.

Med dette som bakgrunn ber fylkeskommunene på Østlandet om at Jernbanedirektoratet så fort som mulig oversender en oversikt over hvordan planleggingsmidlene til InterCity-utbyggingen i 2017 vil bli disponert. Det bes i denne sammenheng spesielt om en oversikt over hvordan tilleggsbevilgningen på 280 mill. kroner vil bli anvendt inneværende år. Det er ønskelig at denne oversikten synliggjøres/visualiseres – gjerne på et eget kart – slik at man enkelt kan se hvilke delstrekninger som tilføres planleggingsmidler i 2017.

Avslutningsvis bes Jernbanedirektoratet bekrefte at fremdriften på de ulike delstrekningene opprettholdes i 2017 med utgangspunkt i en endelig ferdigstillelse av infrastrukturen i 2030, jf. NTP 2014-2023 og transportetatenes forslag til grunnlagsdokumenter for ny NTP 2018-2029.

Med vennlig hilsen



Jon Petter Arntzen
sekretariatsleder

Kopi: Bane NOR



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se Dato: 01.03.2017
mottakerliste nedenfor.

Saksref.: 201700404-3

Deres ref.:

Sider: 2

Bruk av planleggingsmidler på InterCity i 2017

Vi viser til Deres brev av 21. februar 2017.

I budsjettproposisjonen for 2017 er det foreslått en bevilgning til InterCity-planlegging på 1.349 mill kr eks mva. Ved innstillingen fra Transport- og kommunikasjonskomiteen (Prop. 1 S (2016-2017)) ble budsjettet påplussset 280 mill kr inkludert mva til planlegging. Dette tilsvarer 224 mill kr eks mva. Av disse 224 mill kr er 210 benyttet til InterCity-planlegging og 14 mill kr til videre planlegging av godtiltak.

For 2017 er det da inngått følgende avtaler med BaneNOR om InterCity-planlegging, eks mva:

Avtale K03-1 IC Øst	555 mill kr
Avtale K03-2 IC Vest	211 mill kr
Avtale K03-3 IC Dovre	502 mill kr
Avtale K03-4 IC Ringerike	291 mill kr
Sum	1.559 mill kr

Planlegging av delstrekningene følger de målsettinger og føringer som er gitt i Prop. 1 S (2016-2017).

Vi kan opplyse om at innenfor avtalen for IC Øst inngår strekningene Sandbukta-Moss-Såstad, Haug-Seut og Seut-Sarpsborg. Innenfor avtalen for IC Vest inngår strekningene Drammen-Kobbervikdalen inkludert Drammen-Gulskogen, Nykirke-Barkåker og Tønsberg-Larvik. Innenfor avtalen for IC Dovre inngår strekningene Venjar-Eidsvoll-Langset, Kleverud-Sørli, Sørli-Åkervika, Åkersvika-Hamar-Brumunddal og oppstart planprogram Brumunddal-Moelv. På alle delstrekningene inngår også planlegging av nødvendig hensettingsbehov for togmateriell.

Med vennlig hilsen

Per-Arne Fredriksen
Direktør Infrastrukturavtaler