

Meld.St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Spørsmål 6.

I svar på skriftlig spørsmål nr. 2030 (2019-2020) fra stortingsrepresentant Sverre Myrli om Tinnosbanen svarte samferdselsministeren blant annet: «Samferdselsdepartementet vil ta stilling til fremtidige planer for Tinnosbanen i forbindelse med neste Nasjonal transportplan.»

Hvor i dokumentet fremkommer dette?

Svar:

Samferdselsdepartementet (SD) skrev i svar på skriftlig spørsmål nr. 2030 (2019-2020) fra stortingsrepresentant Sverre Myrli om Tinnosbanen at departementet ville ta stilling til fremtidige planer for Tinnosbanen i forbindelse med neste Nasjonal transportplan.

SD har frem til NTP ble lagt fram henvist spørsmål fra Stortinget og lokale aktører til at Tinnosbanen vil bli vurdert i NTP slik vi gjør rutinemessig med alle saker som vil kunne bli prioritert der, dette for å ikke forskuttere en behandling av den enkelte sak.

Vi er inne i en periode med historisk høy satsing på jernbane i Norge. Regjeringen vil videreføre den sterke satsingen i neste planperiode 2022-2033 og dette er fulgt opp i Nasjonal transportplan 2022-2033 som ble lagt fram 19. mars 2021. Det har vært viktig for regjeringen at denne transportplanen skal være realistisk. Kostnadsoverskridelser i pågående infrastrukturportefølje gjør prioriteringene i neste planperiode ekstra krevende. Det er vel kjent at utbygging av InterCity har blitt dyrere enn tidligere antatt. Kostnadsøkninger får konsekvenser for hva det er realistisk å gjennomføre av InterCity-satsing i planperioden, men ambisjonene er fortsatt høye, selv om vi mener det ikke er rom for et fullt utbygd InterCity.

Denne situasjonen gjør at det heller ikke er rom for å prioritere andre formål slik som oppgradering av Tinnosbanen til kjørbar stand for museums-/turisttog. Når terrenget har endret seg, må vi også justere kartet. Regjeringen har ved utarbeidelsen av NTP 2022-2033 derfor ikke prioritert midler til oppgradering av Tinnosbanen og vi har derfor heller ikke omtalt prosjektet i dokumentet.

SD ga i 2018 Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en utredning i tråd med Stortingets forutsetninger, og etter avtale med Jernbanedirektoratet har Bane NOR gjennomført et omfattende utredningsarbeid som ble oversendt SD i 2019. Jernbanedirektoratet vurderte at kostnader for oppgradering av Tinnosbanen til kjørbar stand for museums-/turisttog (ikke godstrafikk) ville være i størrelsesorden 300-500 mill. kr.

SD har lagt til grunn at Bane NOR dekker opprettholdelse av dagens tilstand på Tinnosbanen, som vil si vedlikehold av nåværende infrastruktur, innenfor det årlige vedlikeholdsbudsjettet. I forhold til prosjektene som er blitt prioritert i NTP 2022-2033,

har en oppgradering av Tinnosbanen en høy kostnad og en begrenset samfunnsøkonomisk nytte.

Trafikken på Tinnosbanen nord for Notodden ble innstilt i 1993. NSB og Jernbaneverket har vært eiere av banen inntil eieransvaret ble overført til Bane NOR SF fra 1. januar 2017, jf. Meld. St. 27 (2014-15) På rett spor - Reform av jernbanesektoren.

Tinnosbanen ble fredet av Riksantikvaren 22. desember 2011 med hjemmel i kulturminneloven § 22a. Fredningen omfatter strekningen Hjuksebø-Notodden-Tinnoset. Det er tilstanden på fredningstidspunktet som skal legges til grunn for drift- og vedlikehold av banen. Banestrekningen Notodden-Tinnoset inngår dessuten i Rjukan-Notodden industriarv, som fikk status som verdensarv i 2015 av De forente nasjoner (UNESCO). Norge har som nasjon sluttet seg til konvensjonen om vern av verdens kultur- og naturarv. Dette innebærer at drift og vedlikehold av Tinnosbanen er en internasjonal forpliktelse for Norge. Verdensarvstatus innebærer ikke en ny form for vern. Sikring og forvaltning av verdensarven skal ifølge Riksantikvaren gjennomføres etter det nasjonale lovverket og innenfor det enkelte lands egne ressurser.

I forbindelse med en fullstendig gjennomgang i 2019 av kulturminner som er i Bane NOR eie, har Bane NOR valgt å prioritere vedlikeholdsmidler til verdensarvstrekningen fra 2020. Bane NOR har brukt om lag 7 mill. kr på sikkerhetstiltak langs banen i 2020, og har avsatt 5 mill. kr til ytterligere vedlikeholdstiltak i 2021. Bane NOR tar således sitt ansvar for å ivareta Tinnosbanen.

Spørsmål 7.

Når vil det være mulig å kjøre to tog i timen til henholdsvis Lillehammer, Halden og Skien med foreliggende planer?

Svar:

Det har vært viktig for regjeringen å legge fram en ambisiøs transportplan, som samtidig er realistisk. Det foregår for tiden en historisk omfattende utbygging av jernbanen i Norge. I 2022 kan det være utbygging av syv store jernbaneprosjekter, hvorav tre på Dovrebanen, to på Østfoldbanen og to på Vestfoldbanen. Disse vil gi tilbudsforbedringer til Hamar, Moss og Tønsberg når utbyggingen er ferdigstilt. Regjeringen prioriterer å fullføre det vi har satt i gang, før vi gir klarsignal til nye, store utbygginger.

I Meld.St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 skriver regjeringen at konseptet med full utbygging av sammenhengende dobbeltspor helt til Lillehammer, Halden og Skien erstattes med optimaliserte konsept for InterCity-utbygging på Dovrebanen, Østfoldbanen og Vestfoldbanen. En viktig årsak til dette er de store kostnadsoverskridelsene i jernbanesektoren de senere årene, som reduserer

handlingsrommet til å igangsette nye effektpakker betydelig. Vi må forholde oss til disse realitetene.

På Vestfoldbanen prioriterer likevel regjeringen oppstart av effektpakken som gir to tog i timen til Skien i Nasjonal transportplan 2022-2033. Utbygging av dobbeltspor på parsellen Stokke-Sandefjord, og andre mindre tiltak, vil gi mulighet for å kjøre to tog i timen mellom Oslo og Skien, til en tredjedel av prisen for fullt utbygget InterCity mellom Tønsberg og Larvik. Regjeringen prioriterer oppstart av effektpakken mot slutten av første planperiode. Effektpakken er fullfinansiert i Nasjonal transportplan 2022-2033, og skal slik planen nå foreligger ferdigstilles mot slutten av andre planperiode.

Regjeringen innfører porteføljestyling i Nasjonal transportplan 2022-2033. Dette gir større rom for optimalisering av prosjekter og effektpakker, og åpner for rokkeringer i porteføljen dersom utvikling i kostnader, lønnsomhet og modenhet tilsier det. Dette gjelder også effektpakken som gir to tog i timen til Skien. Nytt i Nasjonal transportplan 2022-2033 er også at planen ikke angir oppstart av nye prosjekter eller effektpakker i andre planperiode. Dette er et grep regjeringen gjør for å hindre at vi låser oss til konsepter og prosjekter på et tidlig stadie.

Samlet sett gjør aktivitetsnivået og kostnadsutviklingen i jernbanesektoren, innføring av porteføljestyling og fravær av oppstart av prosjekter og effektpakker i andre planperiode det vanskelig å anslå når det kan kjøres to tog i timen til Skien, Lillehammer og Halden. Også på Dovrebanen og Østfoldbanen er regjeringen i gang med omfattende utbygging. Her er det ikke prioritert oppstart av nye effektpakker i første seksårperiode. Jernbanedirektoratet og Bane NOR arbeider videre med de optimaliserte konseptene for utbygging av InterCity på Dovrebanen og Østbanen, som for øvrige banestrekninger. Det er derfor for tidlig å oppgi når det vil være mulig å kjøre to tog i timen til Lillehammer og Halden nå. Regjeringen ønsker å finne gode, optimaliserte løsninger for Dovrebanen og Østfoldbanen som grunnlag for å kunne vurdere dette senest ved neste revisjon av Nasjonal transportplan.