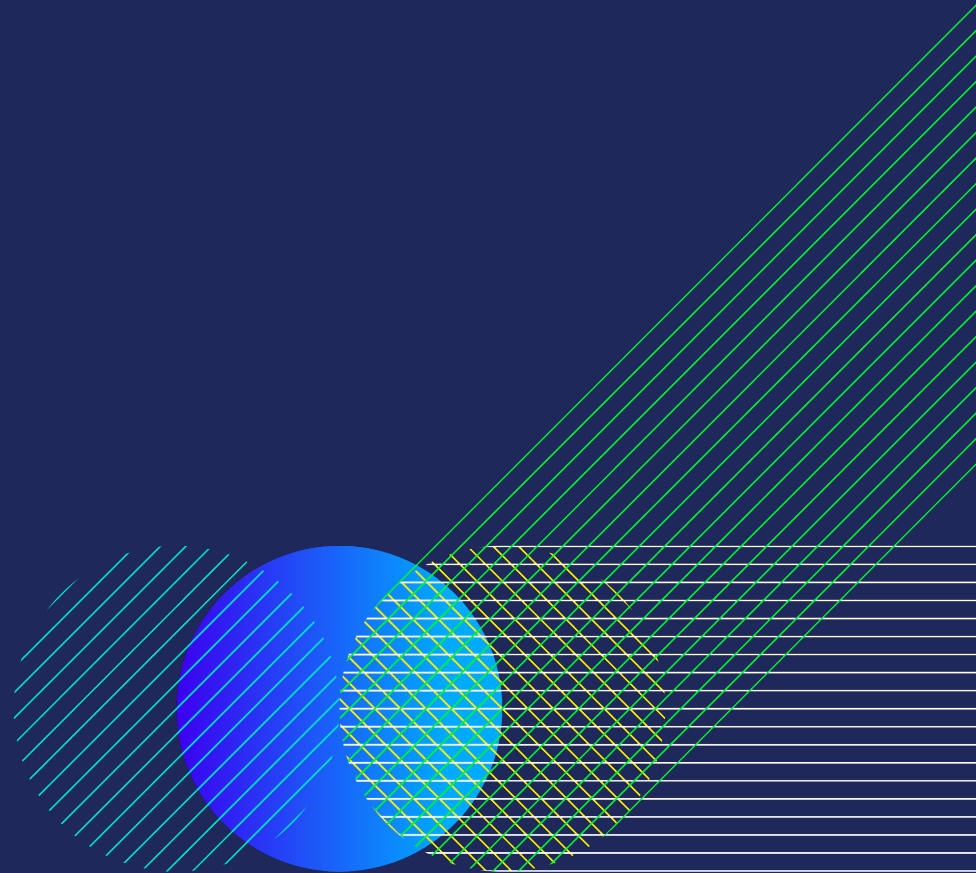


# Plattform Vestfold

9. oktober 2019



# Tema

- Statsbudsjettet 2020
- Innspill til NTP
- Videre planlegging Tønsberg-Larvik
  - Mekling Sandefjord – Larvik
  - Planprogram Tønsberg – Stokke

# Statsbudsjettet 2020 - IC Vestfoldbanen

Det settes av 1 906 mill. kr til IC-prosjektene på Vestfoldbanen:

Planlegging: 143 mill. kr (post 72)

Bygging: 1 763 mill. kr (post 73)

Tiltakene mellom Larvik og Skien ferdigstilles i 2020/2021, mens tiltakene mellom Oslo og Tønsberg planlegges å være ferdige i 2024 og 2025.

Det vil da bli mulig med kortere reisetid mellom Larvik og Skien, samt kortere reisetid og to tog i timen mellom Oslo og Tønsberg hele dagen.



## Prop. 1 S

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2020

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4361, 5577, 5611, 5619, 5622 og 5624

# Statsbudsjettet 2020 - Drammen - Kobbervikdalen

- Det settes av 956 mill. kr til hovedarbeider i prosjektet
  - omfatter 9 km nytt dobbeltspor på strekningen, ombygging av Drammen stasjon, samt 2 km dobbeltspor til Gulskogen stasjon, som også utvides og bygges om.
- Sammen med dobbeltsporstrekningen Nykirke–Barkåker, vil dette gi sammenhengende dobbeltspor fra Drammen til Tønsberg, som gjør det mulig med kjøretid på om lag én time mellom Oslo og Tønsberg samt togavganger hvert kvarter, når prosjektet etter planen står ferdig i 2025.
- Høsten 2019 fullføres kontrahering av entreprenører og forarbeider til de store hovedarbeidene, som er planlagt startet opp ved årsskiftet 2019/2020.

# Statsbudsjettet 2020 - Nykirke - Barkåker

- Det settes av 790 mill. kr til hovedarbeidene i prosjektet
  - 14 km nytt dobbeltspor og ny Horten stasjon ved Skoppum vest.
- Prosjektet skal etter planen stå ferdig i 2024.
- I 2019 arbeides det med å få på plass avtale med entreprenør, samt arkeologiske utgravinger og andre forberedende arbeider til hovedarbeidene, som er planlagt startet opp senhøsten 2019.

# Statsbudsjettet 2020 - *Planlegging IC Vestfoldbanen*

- Midlene til planlegging vil brukes til tiltak som øker hensettingskapasiteten ved Drammen og Tønsberg, både for eksisterende og nytt materiell frem mot de planlagte tilbudsforbedringene fra 2025.
- Forslaget omfatter også planlegging av nytt signalanlegg på strekningen Barkåker–Tønsberg, i tillegg til planavklaringer for ytre IC (Tønsberg– Larvik) i forbindelse med planlegging av dobbeltspor til Skien.
- Planleggingsmidler, Tønsberg-Larvik: 52 MNOK

*Bane NOR, aktuelle planarbeider Tønsberg-Larvik i 2020:*

- *Kommunedelplan, Tønsberg-Stokke*
- *Reguleringsplan, Stokke-Sandefjord*
- *Kommunedelplan – mekling, Sandefjord-Larvik*

# Statsbudsjettet 2020

- Utdrag fra tabell 5.25, Jernbaneinvesteringer 2020 – planlegging og bygging

---

## *IC Vestfoldbanen:*

Drammen–Kobbervikdalen	15 078	13 094	1 133	956		956	2 114	8 891
Nykirke–Barkåker	7 800	6 759	710	790		790	1 297	3 962
Barkåker–Tønsberg	1 840	1 655	1 361	31	31		20	243
Tønsberg-Larvik <sup>2</sup>				52	52			

<sup>2</sup> Prosjektet er ikke lagt frem for Stortinget med forslag om investeringsbeslutning. Det er derfor kun forslag og anslag om planmidler (post 72) som vises i denne tabellen. Se omtale av prosjektet nedenfor.

---

<i>Hensetting InterCity</i>				169	126	43	179
-----------------------------	--	--	--	-----	-----	----	-----

---



# Bane NORs innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033

# Bane NORs innspill til NTP 2022-2033

- Bane NORs første innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033:  
Svar på Jernbanedirektoratets oppdrag av februar 2019, 1. september 2019
- Tilleggssvar på oppdrag av februar 2019 - Nasjonal transportplan 2022-2033:  
Mer for pengene – Tilleggsbestilling, 30.09.2019



# Innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033: Svar på Jernbanedirektoratets oppdrag av februar 2019

1.

## **Jernbanen er en viktig del av løsningen på fremtidens klima- og mobilitetsutfordringer**

Bane NOR anbefaler:

- at utvikling av jernbanetilbudet prioriteres der jernbanens relative fortrinn til andre transportformer er størst.
- at knutepunkt for samvirke med andre mobilitetsløsninger er en del av utviklingen av jernbanen.
- at arealbruk bør være en del av prioriteringskriteriene for mobilitetstiltak.

# Innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033: Svar på Jernbanedirektoratets oppdrag av februar 2019

2.

## Effektivisering gjennom å gjøre de riktige tingene riktig

Bane NOR anbefaler:

- at langsiktige mål må være styrende for utviklingen, og at optimalisering av prosjektene må ta utgangspunkt i omforente mål for ytelsesevne.
- at avtalemodellen mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet gjennomgås med sikte på økt grad av effektorientering av avtalene.
- at det bør vurderes om flere effektpakker kan planlegges i parallell, men uten forutbestemte krav til når pakkene skal realiseres og at Stortinget forplikter seg til gjennomføring av de utvalgte pakkene innenfor en øvre ramme for kostnad og en ytre ramme for tid.
- at Bane NOR gis økt frihet til å prioritere tiltak innenfor fremtidige programområder for godstiltak og stasjoner og knutepunkt i samarbeid med operatørene, næringen mfl., ved at det inngås egne avtaler for disse programområdene.
- at selskapet gis et noe økt finansielt og likviditetsmessig handlingsrom for å forebygge negative fremdriftsmessige konsekvenser for igangsatte prosjekter.
- at Bane NOR får et økt ansvar for utredninger som gjelder jernbanen som et avgrenset system.

# Innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033: Svar på Jernbanedirektoratets oppdrag av februar 2019

3.

## Mer for pengene i investeringsprosjektene

Oppsummert prioriterer Bane NOR høyt å:

- sørge for tidlig og tydelig avklaring av forventninger til effekt og omfang, og legge vekt på nyttestyring som en integrert del av prosjektstyringen.
- legge stor vekt på systematisk og gjennomgående arbeid med kostnader og kostnadsdrivere.
- videreutvikle samspeilet med leverandørmarkedet.

# Innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033: Svar på Jernbanedirektoratets oppdrag av februar 2019

4.

## **Mer for pengene i drift og vedlikehold**

Oppsummert prioriterer Bane NOR høyt å:

- følge opp arbeidet med gevinstrealisering initiert av Samferdselsdepartementet.
- implementere ny vedlikeholdsstrategi, med bedre dokumentasjon av infrastrukturens behov og tilstand og utnytte mulighetene i ny teknologi.
- forberede og gjennomføre konkurranseutsetting av drift og vedlikehold.

# Tilleggssvar - Mer for pengene, 30.09.2019

- Tilleggssvaret inneholder to deler:
  - Del 1 - ytterligere omtale av optimaliseringspotensial i prosjekter
  - Del 2 - tilleggsinformasjon om effektivisering innen drift og vedlikehold.
- Bane NOR presiserer at tilleggsoppdraget har hatt en kort svarfrist.
- Bane NOR vil presisere at pågående planarbeider og offentlige planprosesser mv. gjennomføres i henhold til de oppdragene Bane NOR har fra Jernbanedirektoratet gjennom avtaler.
- I den grad noen forutsetninger skal endres, forutsetter Bane NOR at dette formaliseres i endringsmeldinger eller som nye oppdrag.

# Prosjektoptimalisering - hvert enkelt prosjekt beskrives med:

1. Prosjektoptimaliserende tiltak som er gjennomført som en del av den fortløpende optimaliseringen av prosjektet. Dette er i hovedsak kostnadsoptimaliserende tiltak innenfor de rammene som avtalene med Jernbanedirektoratet setter.
2. Andre mulige tiltak som går utover de avtalene som er inngått med Jernbanedirektoratet. **Dette er mer drastiske tiltak som må utredes og analyseres nærmere for å bedre forstå mulige potensialer, før de eventuelt tas videre for planlegging og bygging.**

De mulige prosjektoptimaliserende under punkt 2 indikerer ikke at Bane NOR anbefaler videreføring av disse, men er ment som et svar på Samferdselsdepartementets utfordring om å «snu steinene» for å oppnå mer infrastruktur for pengene. Bane NOR har ikke utredet konsekvensene av tiltakene.

- Det gjelder blant annet de kapasitetsmessige eller samfunnsøkonomiske konsekvensene av mulighetene som det redegjøres for.
- Potensialet for kostnadsreduksjon innehar derfor stor usikkerhet, og vi kan ikke utelukke negativ virkning.
- Konsekvenser for fremdrift eller alternative tiltak er heller ikke vurdert.

# Tilleggsbestilling – InterCity Tønsberg-Stokke

## 1. Prosjektoptimalisering

- Prosjektet har ikke styringsmål.
- Etter at planprogrammet stoppet opp grunnet uenighet med kommunene, vil nå prosjektet følge Bane NORs nye prosjektmodell som skal sikre optimal prosjektutvikling med fokus på optimalisering på kostnader/samfunnsnytte.
- Stasjonsplassering vil være del av optimaliseringsarbeidet.

## 2. Prosjektoptimalisering utover avtalens krav

- Trinnvis utbygging med fokus på nytte vil være sentralt i planleggingen. Arbeidet må sees i sammenheng med strekningen Stokke – Sandefjord – Larvik.
- Omfang av utbygging i byene vil vurderes, og sees opp mot blant annet kravene om reisetid.

# Tilleggsbestilling – InterCity Stokke - Sandefjord

## 1. Prosjektoptimalisering

- Trasé med best samfunnsøkonomisk nytte ble vedtatt i kommunedelplan.
- Denne strekningen er den viktigste å bygge ut for å kunne øke frekvensen sør for Tønsberg og ta ut ytterligere nytte til Larvik og Porsgrunn.
- Bane NOR vil fremme forslag til styringsmål. Estimert er innenfor forventninger i NTP. Det er forutsatt stasjoner på Stokke, Torp og Sandefjord.

## 2. Prosjektoptimalisering utover avtalens krav

- En mulighet er å utsette/utelate byggingen av Stokke stasjon, som kan gi et potensial for kostnadsbesparelse på 250-600 MNOK. Samfunnsøkonomisk beregning bør legges til grunn.
- Usikkerhet knyttet til innspillet framgår av punkt 1.1.

# Tilleggsbestilling – InterCity Sandefjord - Larvik

## 1. Prosjektoptimalisering

- Trasé med best samfunnsøkonomisk nytte ble anbefalt av Bane NOR i kommunedelplan.
- Kommunens vedtak avviker fra anbefalingen og er fordyrende.
- Bane NOR har fremmet innsigelse, og det er sannsynlig med mekling der Bane NOR vil søke å maksimere den samfunnsøkonomiske nytten til prosjektet.

## 2. Prosjektoptimalisering utover avtalens krav

- I det videre planarbeidet jobbes det med tiltak som kan maksimere den samfunnsøkonomiske nytten:
  - Trinnvis utbygging vil bli vurdert.
  - Det må vurderes å beholde dagens Larvik stasjon og unngå å bygge nytt dobbeltspor til Farriseidet gjennom byområdet, gitt at antall tog i timen kan økes som forutsatt.
- Usikkerhet knyttet til innspillet framgår av punkt 1.1.



# Status planlegging Tønsberg-Larvik

# Status Stokke – Larvik

## Stokke - Sandefjord

- Kommunedelplanen ble vedtatt (enstemmig) juni 2019.
- Sandefjord kommune og Bane NOR er enige om at Torp Vest revidert skal legges til grunn for videre planlegging.

## Sandefjord - Larvik

- Kommunedelplanen ble fremmet til 2.gangs behandling august 2019.
- Bane NOR anbefalte at Indre havn høy og Stålaker øst legges til grunn for videre planlegging.
- Bane NOR varslet innsigelse til Verningenkorridoren.
- Larvik kommune fattet vedtak om Kongegata høy og Verningenkorridoren.
- Larvik kommune har bedt Fylkesmannen om mekling.

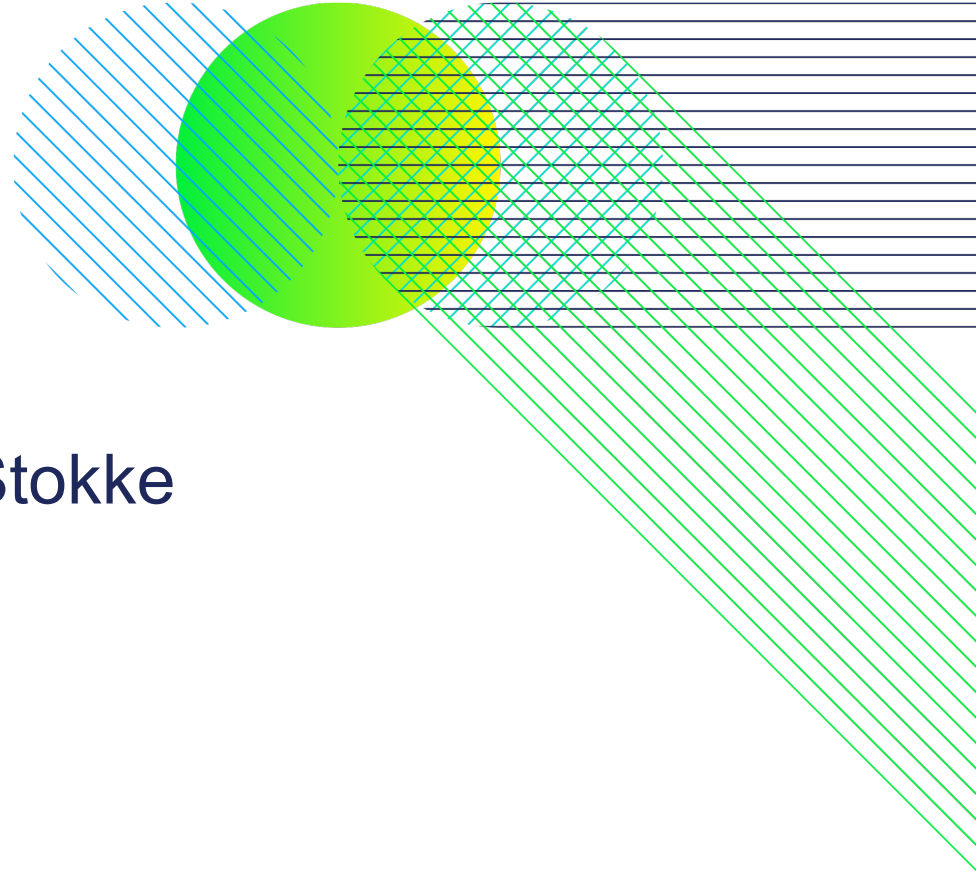
# Vestfoldbanen

## **Nykirke-Barkåker:**

- Kontrakt inngått for totalentreprise for underbygningsarbeidene
- Italienske arbeidsfellesskapet Salini Impregilo S.p.A og Impresa Pizzarotti & C. S.p.A
- Kontrakten har en verdi på 3660 millioner kroner, omfatter underbygningsarbeider for 13,6 kilometer dobbeltspor fra Nykirke sør for Holmestrand, til Barkåker

## **Drammen-Kobbervikdalen:**

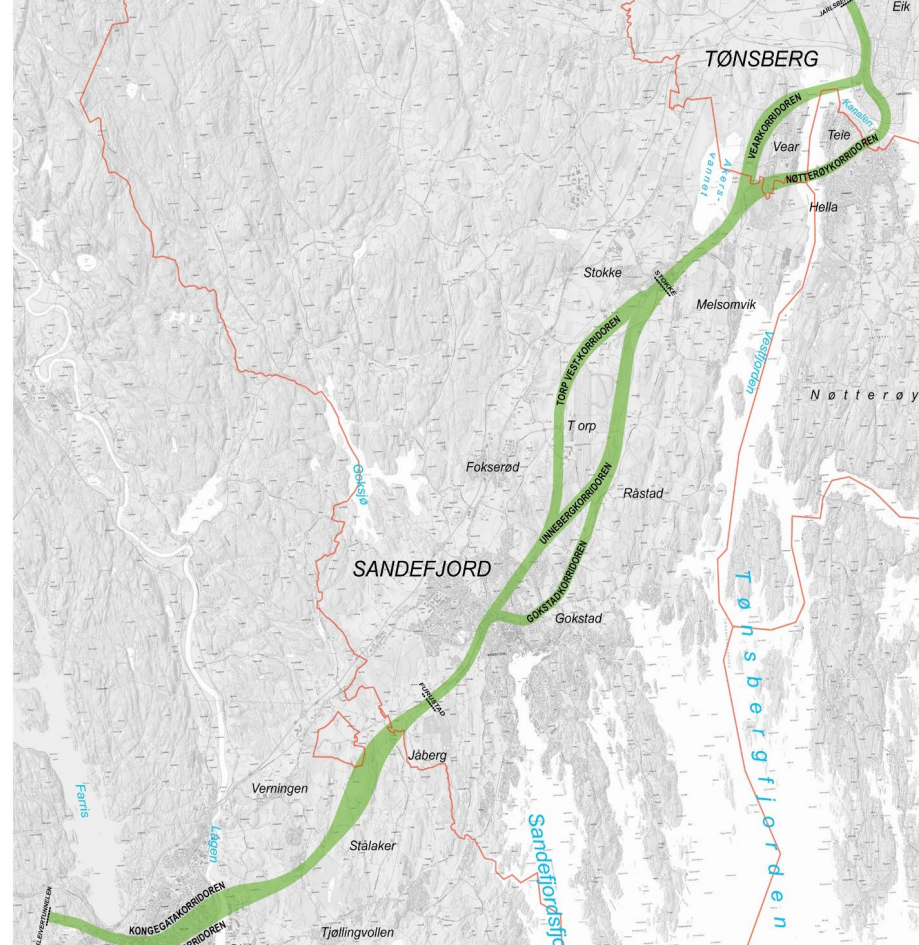
- Ny bybro vedtatt av Drammen kommune 7.okt.
- Kontrakt inngått for Skogertunnelen, totalentreprise. Arbeidet starter høsten 2019 og planlagt byggetid er fire år.
- Veidekke ASA



# Oppstart av Tønsberg – Stokke

# Kommunedelplan Tønsberg – Larvik

- Felles planprogram Tønsberg – Larvik på høring vinter/vår 2017.
- Planprogram fastsatt i Larvik og Sandefjord kommuner desember 2017.
- Ikke enighet om utredningskorridorer i Tønsberg og Færder kommuner:
  - saken oversendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Prosjektet delt i to deler med ulik fremdrift: Tønsberg-Stokke og Stokke-Larvik.



# Tønsberg – Stokke:

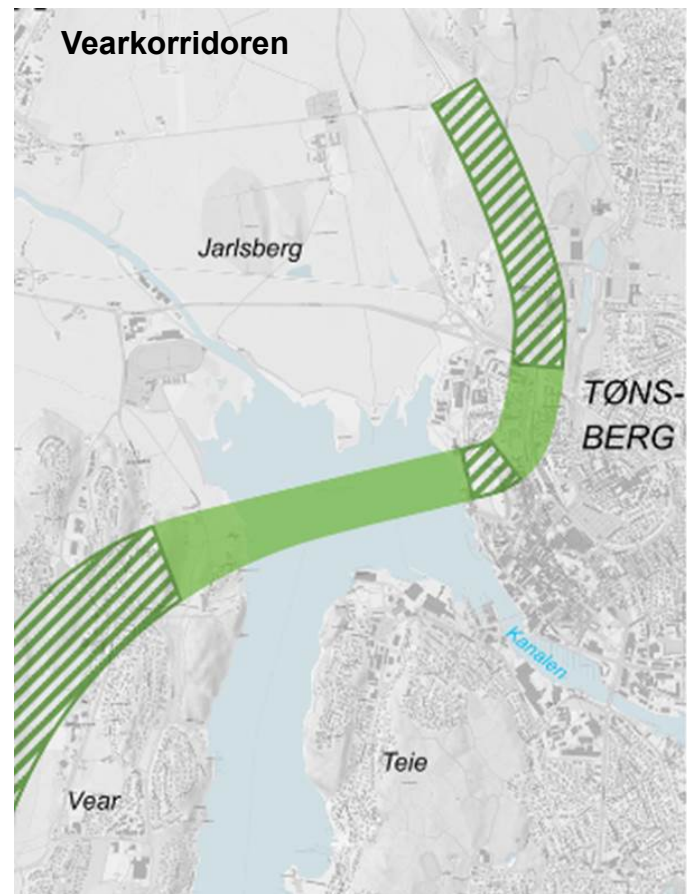
## Avklaring fra departementet

- Samferdselsdepartementet (SD) og Kommunal- og moderiseringsdepartementet (KMD) har bestemt at:
  - Nøtterøykorridoren ikke skal utredes videre.
  - Tønsberg og Sandefjord kommuner skal behandle planprogrammet videre (som planmyndigheter for planprogrammet og deretter for kommunedelplanen)

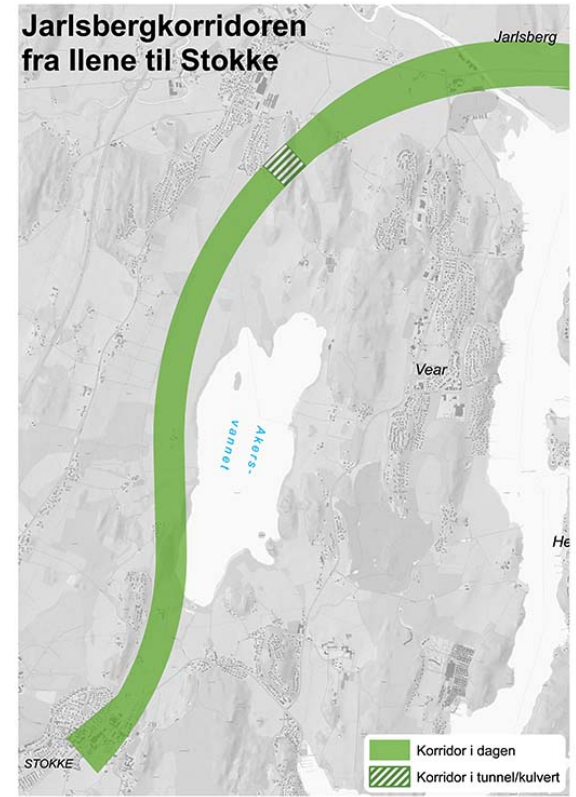


# Forventninger fra departementet

- Vearkorridoren skal utredes, slik Bane NOR har foreslått.
- Jarlsbergkorridoren «bør utredes med tanke på å finne en samfunnsøkonomisk optimalisert løsning»:
  - Jarlsbergkorridoren bør utredes med flere alternativer.
  - Ett av Jarlsberg-alternativene: «nedskalert alternativ som kan innebære at enkeltsporet beholdes i dagens sløyfe gjennom Tønsberg».
  - Bane NOR skal «realisere et tilfredsstillende togtilbud samtidig som fordyrende løsninger unngås».



# Tidligere vurderte korridorer over Jarlsberg



# Oppstart av Tønsberg – Stokke

Fremdrift og planlagte aktiviteter forutsetter tilstrekkelig planleggingsmidler i 2020.

Bane NOR vil avklare evt. endrede føringer for løsningsvalg med JDIR.

- Planlegge medvirkning og oppstart.
- Starter opp medvirkningsaktiviteter og arbeidet med korridorer/alternativer til et **nytt planprogram** høsten 2019:
  - Avtale møtepunkter med administrasjonen og politisk nivå.
  - Ny serie med planmyndighetsmøter.



# Foreløpig fremdriftsplan

- Planprogram på offentlig høring våren 2020.
- Planprogram fastsatt november 2020.
- Kommunedelplan til 1. gangs behandling og høring høsten 2021.
- Vedtak kommunedelplan vår/sommer 2022.

# Arbeidsutkast - Foreløpig medvirkningsprosess høsten 2019

- **Innledende møte med politisk ledelse**
- **Fellesmøte politikere (workshop)**
- **Fellesmøte med lag og foreninger (workshop)**
- **Møte om verdivurderinger (konsekvensutredning)**
  - Alle myndigheter samlet eller en og en.
- **Fellesmøte (workshop) 2**
- **Formannskap/kommunestyre**
- **Åpent folkemøte**

Høring av planprogram starter



# Informasjon om strekningen Tønsberg - Larvik

Nettside: [banenor.no/tonsberg-larvik](http://banenor.no/tonsberg-larvik)

 [facebook.com/banenorintercity/](https://facebook.com/banenorintercity/)