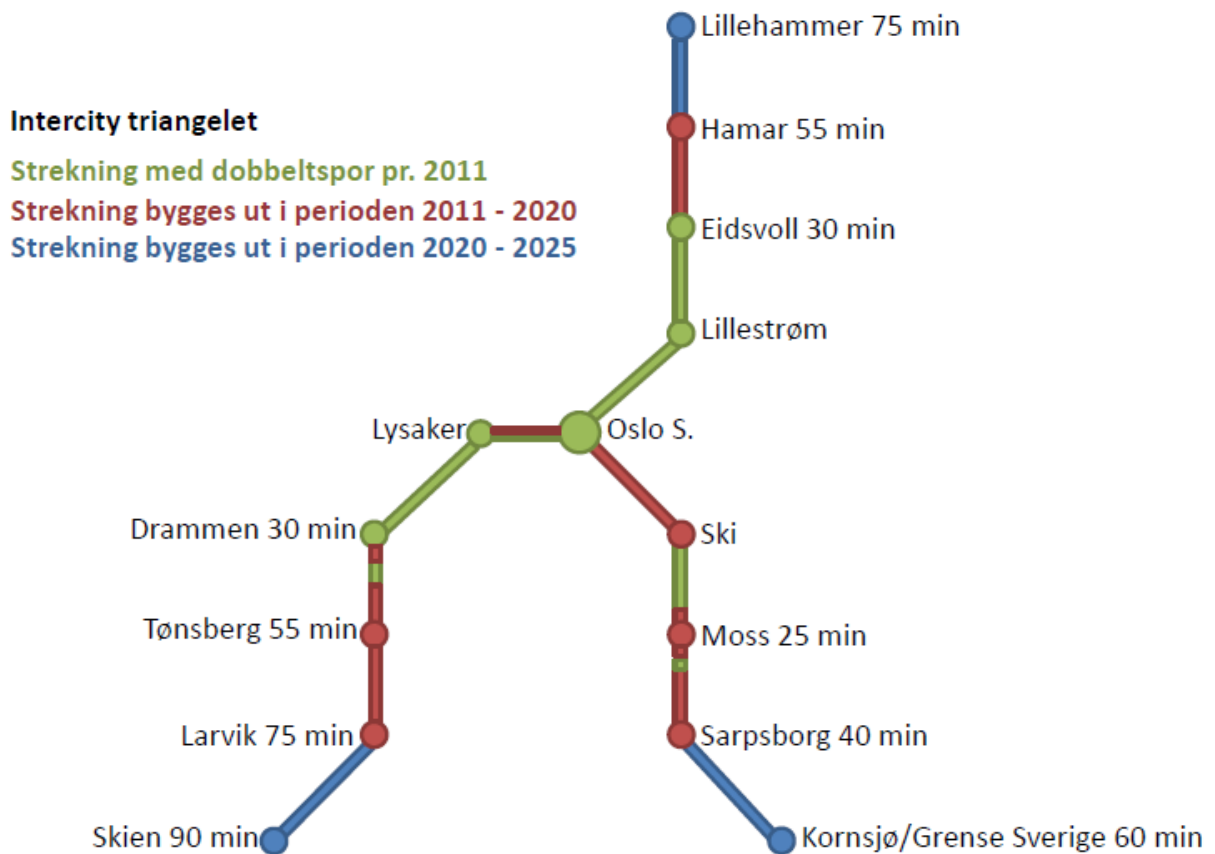


Nytt intercitytriangel ferdig til 2025.



Intercitytriangelet på Østlandet kan være ferdig innen 2025.

1. Intercitytriangelet må realiseres før høyhastighetsbaner i Norge.

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utrede etablering av høyhastighetsbaner i Norge. Denne utredningen skal gjennomføres i løpet av to år og legges frem for politisk behandling. Mange politikere har uttalt seg svært begeistret om fremtidig satsing på høyhastighets jernbanenett som binder sammen Oslo og byene: Bergen, Kristiansand, Stavanger, Trondheim og Halden med videre forbindelse til Gøteborg og København.

I forbindelse med Arbeiderpartiets landsstyremøte 22. april 2010 kom statsministeren med et klart budskap om at det skal lages en intercitystrategi som dekker Oslo-Grenland, Oslo-Halden og Oslo-Lillehammer.

Total investering for et nytt høyhastighetsnett for jernbane i Norge vil sannsynligvis ligge i området 300-350 milliarder kroner (2010-nivå). Dette representerer så store investeringer at det blir meget vanskelig å få forpliktende politisk behandling, investeringsvedtak og gjennomføring innenfor klart definerte tidsrammer. Tilsvarende vil en full utbygging av intercitytriangelet, inklusive ny Oslo-tunnell koste ca. 105 milliarder kroner (2010-nivå).

Dette intercitynettet vil dekke de største befolkningskonsentrasjonene i det sentrale Østlandsområdet. Et utvidet Stor-Oslo område vil også med et slikt jernbanenett kunne utgjøre et mye større sammenhengende arbeids- og bolig-marked enn i dag, da vekst i befolkning og antall arbeidsplasser øker svært sterkt, og relativt sett mye sterkere her enn i noen annen del av Norge. Intercitytriangelet vil kunne bidra sterkt til å løse de store problemer sterk fortsatt tilflytning, økt antall arbeidsplasser og trafikkvekst gir, og som vesentlig må løses med økt satsing på kollektive transportmidler.

En satsing på et intercitytriangel inklusive ny Oslo-tunnell, vil grovt sett koste 105 milliarder kroner med dagens priser. Dette vil sannsynligvis utgjøre ca. en tredjedel av kostnadene ved å realisere et høyhastighetsnett som binder sammen de største byene i Sør-Norge. Satsingen i intercitytriangelet må imidlertid i størst mulig utstrekning skje som en del av det fremtidige langdistanse høyhastighetsnettet. Dette er også i tråd med Stortingets føringer for nye jernbanelinjer hvor det forutsettes at:

- Hastighet for linjer som skal inngå i fremtidig høyhastighetsnett skal være minst 250 km/t
- Høyhastighetstilbudet skal ikke bare binde sammen store byer, men også fange opp mellomliggende trafikk
- Utredningen av byggingen av høyhastighetsbaner skal foreligge til behandling i Stortinget før 2013

Arbeidet organiseres i en prosjektorganisasjon for å sikre maksimal fremdrift uavhengig av andre arbeidsoppgaver

2. Intercitytriangelet, etappevis utbygging og endelig ferdigstillelse til 2025.

Stortinget har bare en gang i moderne tid tatt et stort samlet grep når det gjelder samferdselssektoren. Det skjedde i 1992 da Stortinget gjorde et samlet vedtak om lokalisering, bygging, finansiering og organisering av ny hovedflyplass på Gardermoen, NSB Gardermobanen (nå Flytoget) og motorvegtilknytning som hoved tilbringersystem. Samlet investering var den gang ca. 20 milliarder kroner. Investeringene ble gjennomført i perioden 1993-1998 og må sies å ha vært en stor suksess, både samferdselsmessig og økonomisk.

Det er på tide at Stortinget samler seg om en ny stor satsing for å løse samferdselsproblemene på Østlandet. En **realisering av intercitytriangelet** vil gi et effektivt kollektivnett som bedrer reisetider, avlaster veinettet og reduserer miljøbelastningene. Et jernbanenett som i størst mulig utstrekning bygges som et høyhastighetsnett vil også kunne inngå i et evt. fremtidig langdistansenett mellom de største byene i Sør-Norge. Stortinget bør kunne håndtere en satsing som dette raskere enn de tradisjonelle planrutinene som hører til NTP. Det bør være mulig, dersom det virkelig er politisk vilje til å satse, å få bindende vedtak om helhetlig utbygging av nytt intercitynett med ferdigstillelser i 2020 (etappe 1) og 2025 (etappe 2) slik som angitt i dette notatet, i løpet av 2011.

De største by- og tettsteds-områdene i intercitytriangelet er vist i tabellen under. Som det fremgår har byene som forutsettes å inngå i det nye intercitynettet et betydelige innbyggertall.

Oslo-Kornsjø (innbyggere)		Oslo-Grenland (innbyggere)		Oslo-Lillehammer (innbyggere)	
Byer/tettsteder		Byer/tettsteder		Byer/tettsteder	
Moss	29 000	Sande	8 000	Stange	18 000
Råde	7 000	Holmestrand	7 000	Hamar	27 000
Rygge	14 000	Horten	25 000	Ringsaker	32 000
Fredrikstad	72 000	Stokke	10 000	Lillehammer	25 000
Sarpsborg	51 000	Tønsberg	63 000		
Halden	28 000	Sandefjord	42 000		
		Larvik	41 000		
		Porsgrunn	34 000		
		Skien	50 000		

Etappe 1, 2011-2020	Etappe 2, 2020-2025
---------------------	---------------------

Tabell 1: Byer og tettsteder i intercitytriangelet, etappe 1 og 2

Det nye jernbanenettet foreslås etablert og satt i drift innen 2025. I tabell 1 er det vist hvilke byer som vil være tilknyttet det nye intercitynettet pr. 2020 og 2025 med den skisserte gjennomføringstakten.

Det foreslås en total utbygging av intercitytriangelet som fullføres og idriftssettes innen utgangen av 2025. Tabell 2 (under) viser de ulike strekningene, når de er klare til trafikk og hva de koster.

Strekning	Etappe 1		Ferdig	Etappe 2		Ferdig
	lengde(km)	kost(1000mill)		lengde(km)	kost(1000 mill)	
Oslo-Halden-Kornsjø						
Oslo-Ski-Sarpsborg	57	20,5	2020			
Sarpsborg-Kornsjø				61	15,3	2025
Oslo-Grenland						
Oslo-Larvik	110	31,4	2020			
Larvik-Porsgrunn-Skien				36	9	2025
Oslo-Lillehammer						
(Oslo-)Eidsvoll-Hamar	60	15	2020			
Hamar-Lillehammer				55	13,8	2025
Sum etappe 1	227	66,9	2020			
Sum etappe 2				152	38,1	2025
Sum etappe 1+2				379	105	

Tabell 2: Strekningsvis ferdigstilling og kostnad intercitytriangelet

Som det fremgår av tabell 2 er samlet utbyggingskostnad 105 milliarder kroner (2010-kr.). Utbyggingen skjer med en første etappe som ferdigstilles til 2020. Denne etappen inkluderer også bygging av ny Oslo-tunnell, og er kostnadsvurdert til 67 milliarder kroner. Andre etappe ferdigstilles til 2025 med tilhørende kostnad på 38 milliarder kroner.

Den første etappen, ferdig og idriftssatt 2020, inkluderer strekningene:

- Oslo-Larvik
- Oslo-Hamar (Oslo-Eidsvoll er allerede bygget)
- Oslo-Sarpsborg
- Ny Oslo-tunnell som binder strekningene sammen er en forutsetning for økt kapasitet til trafikkavvikling i Oslo-området

Total investering er beregnet til ca. 67 milliarder kroner (2010-nivå) og innebærer en gjennomsnittlig investering i anleggsperioden på 8-10 milliarder kroner pr. år.

De aktuelle strekningene i etappe 1 og 2 frem til 202/2025 forutsettes gjennomført med statlige reguleringsplaner, sterkt samordnede grunnverv og fysisk anleggsperiode på ca. 6 -7 år. Anleggsinnsatsen gjennomføres med parallelle innsatser på alle tre delstrekninger, dvs. Oslo-Kornsjø, Oslo-Skien og Oslo-Lillehammer, samt på ny Oslo-tunnell, og med effektive fremdrifter med mange parallelle anleggsaktiviteter i gang samtidig på de ulike delstrekningene.

Etappe to, ferdig og idriftssatt 2025, inkluderer strekningene:

- Larvik-Porsgrunn-Skien

- Hamar-Lillehammer
- Sarpsborg-Halden-Kornsjø (med videre kontakt Gøteborg/København).

Total investering er beregnet til ca. 38 milliarder kroner (2010-nivå) og innebærer en årlig investering i perioden 2020-2025 omtrent som for etappe 1 strekningene.

Satsing på jernbanenettet i Norge er en forsømt oppgave. Det er derfor viktig å få bred politisk enighet om en ny langsiktig satsing med tilhørende finansiering. Dette gir muligheter til å lage planer og gi klare forpliktelser i tid knyttet til når de ulike delstrekningene kan ferdigstilles og åpnes.

3. Reisetider, styrking av en utvidet bolig- og nærings-region i Østlandsområdet.

Med etablering av dette nye intercitytriangelet bør det være mulig å få til gjennomsnittlige kjørehastigheter, inkl. stopp på stasjonene på 130 km/time som er det samme som Flytoget har med stopp på alle sine stasjoner. Dette gjør at Tønsberg, Hamar og Sarpsborg kan nå på 40-55 minutters reisetid fra Oslo i 2020, og Lillehammer og Skien tilsvarende 75-90 minutter fra Oslo i 2025.

Strekning	Reisetid 2010	Reisetid 2020/2025	Antall reisende	Strekning (tellepunkt)
<i>Korridor 1 Oslo - Svinesund/Kornsjø</i>				
Moss	41	25	1340 000	Oslo - Halden (Moss)(2009)
Sarpsborg	82	40		
Kornsjø grense	120	60	144 000	Halden -Gøteborg (Halden)(2009)
<i>Korridor 3 Oslo - Grenland</i>				
Drammen	36	30	1764 000	Oslo - Skien (Drammen)(2009)
Tønsberg	90	55		
Larvik	126	75		
Skien	172	90		
<i>Korridor 6 Oslo - Lillehammer</i>				
Hamar	72	55	1212 000	Oslo - Lillehammer (Hamar)(2009)
Lillehammer	127	75		

Tabell 3: Reisetider i dag 2010 og etter etablering, samt antall reisende i dag(2009)

Dette vil skape en "revolusjon" for kollektiv nærtrafikk i Østlandsområdet, og gir en viktig forutsigbarhet for befolkning, næringsliv og utvikling av disse, som kan legges til grunn for langsiktig planlegging og kapasitetsoppbygging, og gi store fordeler for det området som har brorparten av befolkning og arbeidsplasser i Norge.

4. Markedet

En utbygging i samsvar med overnevnte fremdriftsplan vil kreve en gradvis opptrapping av årlige investeringer i jernbaneutbygginger i regionen fra 3-4 milliarder kroner i 2010 til i størrelse 8 – 10 milliarder kroner (2010-kr.) fra og med 2015. Deretter vil årlige investeringer måtte holdes på et slikt nivå frem til utbyggingen er gjennomført i 2025. En årlig investering på 8 milliarder kroner (2010-nivå) vil kreve en sysselsetting størrelse 5000 - 6000 personer hos entreprenører og leverandører. Dette tilsvarer en årlig aktivitet i samme størrelse som man hadde under utbyggingen av hovedflyplassen på Gardermoen med tilhørende jernbane- og veiutbygging og kan derfor ikke sies å være urealistisk.

Å få entreprenør- og leverandørmarkedet til å ta unna en slik økning til en akseptabel pris er fullt mulig. Det krever imidlertid at politikerne synliggjør en langsiktig forutsigbar gjennomføringsplan for hele perioden frem til hele intercitytriangelet er bygget ut. Under en slik forutsigbarhet vil entreprenørene kunne satse for å bygge opp både kompetanse og ressurser med nødvendig kapasitet. Dagens situasjon er preget av usikre politiske signaler om hvor vidt man vil satse på jernbaneutbygging, noe som hindrer oppbygging av kapasitet og kompetanse.

Det er allerede i dag et tilstrekkelig antall entreprenører, både norske og utenlandske som er etablert i Norge for at markedet frem til 2014 vil kunne ha bygget opp den nødvendige kapasiteten. Dette gjelder både ordinære anleggsentreprenører og entreprenører for jernbanetekniske arbeider. Det er mange norske og nordiske store anleggsentreprenører som også tidligere har vist evne til rask oppbygging av kapasitet både for landbasert og offshorerelatert virksomhet. Nødvendige maskinelle ressurser er enkelt å skaffe. Når det gjelder entreprenører for jernbanetekniske fag som spor, strømforsyning og signalanlegg, er det gjennom de siste fire årene mange internasjonale firma som har etablert seg i Norge i påvente av økt aktivitet innen jernbaneutbygging.

Det er derfor ingen grunn til å tro at entreprenører og leverandører ikke vil etablere nødvendig kapasitet forutsatt at Stortinget viser vilje til økt satsing på jernbaneutbygging for en periode på 10 – 15 år. En slik utbygging vil dessuten medføre en stabil sysselsetting for anleggsbransjen i Norge. Dette er en bransje som er svært utsatt for store svingninger i aktivitetsnivået, svingninger som ofte medfører uheldig nedbygging av kapasitet og kompetanse.

5. Organisering

I utgangspunktet kunne det tenkes at utbyggingen av intercitytriangelet ble gjennomført i regi av Jernbaneverket. Vi ser imidlertid at Jernbaneverket har store utfordringer med å drifte og ivareta nødvendig vedlikehold og oppgradering av dagens jernbanenett og vil ikke kunne ha tilstrekkelig fokus på gjennomføring av en så stor nyinvestering. Dette vil være situasjonen i mange år fremover, også i den perioden da intercitystrekningene må bygges ut. Så langt vi kan se synes det heller ikke som om Jernbaneverket er riktig organisert for gjennomføring av så store investeringer over kort tid.

En riktig organisering som gir nødvendig beslutningseffektivitet og som kan sikre kompetanse også i byggherreorganisasjonen er helt avgjørende for at en slik utbygging skal kunne gjennomføres med suksess. Utbygging av intercitytriangelet må derfor organiseres gjennom et statlig eid aksjeselskap med nødvendige fullmakter og som rapporterer direkte til Samferdselsdepartementet. Dette vil

kunne rendyrkes som et selskap der både styret og prosjektorganisasjonen har spesialkompetanse for gjennomføring av store prosjekter. Gjennom et slikt statlig eide utbyggingsselskap vil Staten ha full styring og kontroll med at prosjektet gjennomføres som forutsatt. Etter hvert som banestrekningene er ferdig utbygget kan de overføres de til Jernbaneverket for idriftsettelse og bruk. Dette gjerne basert på samme modell som ble benyttet i forbindelse med bygging av ny hovedflyplass på Gardermoen og for Gardermobanen i 1992-1998.

En organisering gjennom eget utbyggingsselskap er vanlig for etableringen av større infrastrukturprosjekter både i Norge og mange andre land. I Norge er både Gardermoen som hovedflyplass og sykehusene Nye Ahus på Lørenskog og St.Olavs Hospital i Trondheim, bygget ut gjennom en tilsvarende organisering. Alle disse er prosjekter i størrelse 8 – 12 milliarder og er gjennomført godt innenfor vedtatte fremdriftsplaner og økonomiske rammer, noe som viser at en slik organisering gir en god og effektiv styring i alle ledd. Dette er store statlige prosjekter som er nylig gjennomført og det er mye både erfaring og kompetanse fra disse prosjektene som man så langt ikke har nyttegjort seg inn i de ordinære statlige etatene som Statens vegvesen, Jernbaneverket eller andre. "Gjenbruk" av de kulturer, strategier og gjennomføringsmodeller som Staten har bekostet utviklet gjennom disse prosjektene, vil også kunne være nytting for videreutvikling både av anleggsbransjen generelt og andre statlige byggherrer.

Når utbyggingen går for fullt med en omsetning i størrelse 8 milliarder kroner pr. år vil selskapet måtte ha i opp mot 400 engasjerte personer for å kunne ivareta prosjektledelse og byggeledelse med tilhørende styring av fremdrift og økonomi. Å bygge opp en så stor organisasjon med egne ansatte og å etablere de nødvendige prosedyrer, styringssystemer og prosjektkultur fra bunnen av, vil i seg selv ta flere år. En slik strategi vil medføre at det går for lang tid før prosjektorganisasjonen har nødvendig gjennomføringskraft. Det finnes imidlertid flere rådgivere og konsulentselskaper i markedet som sitter med mye erfaring og kompetanse fra gjennomføring av store prosjekter og som også har erfaring fra rask oppbygging av store prosjektorganisasjoner med tilhørende styringssystemer og gjennomføringsstrategier. Et statlig selskap som har i oppgave å gjennomføre en så vidt prestisjefylt og samfunnsmessig viktig utbygging som intercitytriangelet, vil være en svært en attraktiv oppdragsgiver for disse selskapene. Det statlig eide utbyggingsselskapet bør derfor selv etableres kun som en mindre organisasjon med tung kompetanse innen innkjøp og overordnede styringsstrategier, for deretter å kjøpe inn nødvendig prosjektgjennomføringskompetanse og fagressurser gjennom konkurranse mellom etablerte selskaper. En slik modell vil gi rask og sikker tilgang til de beste ressursene i markedet og erfarne etablerte prosjektmiljøer, samtidig som det gir en friere stilling og større fleksibilitet for utbyggingsselskapet.

6. Intercityatsing med ferdigstilling til 2025 satt i et internasjonalt perspektiv.

Norge har som tidligere nevnt forsømt seg over mange år med hensyn til investeringer i nytt jernbanenett og ligger sammenliknet med andre land i Europa svært dårlig an. Tallmateriale hentet fra OECDs transportstatistikk viser at Norge i 15-års perioden 1992-2007 til sammen investerte 34 milliarder kroner i jernbanens kjøreveg. Til sammenlikning investerte Danmark 77 milliarder kroner og Sveits, som satser kraftig på jernbanesektoren, 214 milliarder kroner i samme periode.

Vi foreslår en intercitysatsing på nytt jernbanenett over 15 år (2011-2025) på rundt 100 milliarder kroner. Dette innebærer omtrent halvparten av det Sveits har gjennomført (i løpende kroner) de siste 15 årene. Sveits sitt eksempel demonstrerer med stor tydelighet at det går an å gjennomføre en skikkelig satsing. Norge kan sannsynligvis også hente verdifulle erfaringer ved å studere de viktigste erfaringene som er høstet fra andre europeiske land som har vært ledende og ambisiøse i utbyggingen av nye jernbanenett.

Oslo 29. april 2010

Advansia AS
v/Bjørn Sund
Olaf Melbø
Geir Lynnebakken