

Ble Vestlandet lurt?

Historien om Intercity og fergefri E39

av Kjetil Gillesvik



Artikkelforfatteren

Denne rapporten er utarbeidet og skrevet av Kjetil Gillesvik. Han er fagsjef i Initiativ Vest. Han har bakgrunn som journalist, blant annet gjennom mange år i Bergens Tidende.

**Om Initiativ Vest**

Initiativ Vest er tankesmien for Vestlandet. Landsdelen står overfor store utfordringer og store muligheter. Kun gjennom å stå samlet om å investere i fremtiden, kan Vestlandet komme styrket gjennom omstillingen.

Initiativ Vest jobber for å styrke samarbeidet på Vestlandet og motarbeide sentraliseringen i Norge.

Våre hovedområder er

- Makt og samarbeid
- Transport og stedsutvikling
- Energi og næringsutvikling

Vi sprer ideer og kunnskap for å styrke debatte på Vestlandet, og skaper arenaer for utvikling og

samarbeid.

Sentralt i vårt arbeid er målet om å løfte frem fremtidens vestlandsstemmer. Gjennom ulike møteplasser og seminarer samler vi samfunnsengasjerte unge vestlendinger for å lære av hverandre og ta en plass i samfunnsdebatten.

Gjennom nyhetsbrev, notater, rapporter, arrangement formidler vi nye ideer som styrker Vestlandets evne til å være en felles politisk kraft til det beste for Norge.

Les mer på initiativvest.no.



Ingrid Wågen, rådgiver; Mathias Fischer, daglig leder; Kjetil Gillesvik, fagsjef.

Forord

Vestlandet står overfor en stor omstilling. Skal vi lykkes med den, må vi investere i infrastruktur som bygger fremtidens samfunn.

Norge sentraliseres i et høyt tempo: Folk, penger og makt flyttes østover.

Hvis vi ikke lykkes med omstillingen, vil sentraliseringen fortsette. Hvis vi ikke klarer å begrense sentraliseringen av makt, penger og mennesker, vil det bli vanskeligere å omstille Vestlandet – og Norge.

Europa står i en brytningstid, og Vestlandet kan spille en viktig rolle. Gjennom våre naturressurser og vår kompetanse kan Vestlandet bidra sterkt.

Det er med dette bakteppet at samferdselspolitikken spiller en avgjørende rolle. Vår evne til å omstille Vestlandet, avhenger av om vi har den nødvendige infrastrukturen. Et nytt næringsliv på Vestlandet krever en bedre infrastruktur for transport av varer og tettere sammenkoblede regioner.

Derfor handler denne rapporten om to store samferdselsløfter: Fergefri E39, et kraftløft for å binde sammen Vestlandet i en ny tid, og Intercity, en storsatsing for togpendlere på det sentrale østlandsområdet. Mens E39 er et tiltak for omstilling på Vestlandet, er Intercity et tiltak for å håndtere og forsterke sentraliseringen.

Det var nærmest som et bredt forlik på tvers av landsdeler: En storsatsing i vest og en storsatsing i øst, begge deler støttet av et samlet storting i 2013. De to prosjektene hadde den gangen omtrent lik samlet prislapp: ca. 130 milliarder kroner.

Kjetil Gillesvik, fagsjef i Initiativ Vest, har nå sett hva som har skjedd i årene som fulgte.

For å hoppe til konklusjonen: Pengene har rent

ut på jernbanebudsjettet, mens lite har skjedd på E39. Ser man på planene for de kommende årene, skal trenden bare fortsette. Intercity skal fullføres, mens ambisjonene for E39 er satt på vent.

Intercity har blitt dyrere enn planlagt og levert langt svakere resultater enn ønsket.

Formålet med denne rapporten er ikke å argumentere mot Intercity, men å få frem hvordan nasjonale politikere kom med to likeverdige løfter, men bare å levere på det ene. Folk over hele landet bør stusse over hvordan akkurat tog på Østlandet kunne bli et så stort prestisjeprosjekt at til tross for lav måloppnåelse, enorme kostnadssprekker og stor samfunnsøkonomisk ulønnsomhet, så skulle det gjennomføres, koste hva det koste ville.

Jeg tror at politikere og andre på Vestlandet har vært for opptatt av egne lokaliserings- og prioriteringsdiskusjoner, og derfor vært blinde for hva som egentlig har skjedd på samferdselsbudsjettet.

Kanskje bør vi i stedet for å irritere oss over østlendingene, la oss inspirere av dem: Ved å stå samlet om kravene, har de fått over hundre milliarder, og mer skal det bli, til jernbane.

Til slutt håper jeg Kjetils rapport kan bidra til en refleksjon rundt og makt og sentralisering i Norge.

Hvem er det som styrer når slike prioriteringer kan skje?

Og hva skjer med Norge dersom vi fortsetter å investere i infrastruktur som legger til rette for sentralisering, og nedprioriterer infrastruktur som bidrar til omstilling?

Mathias Fischer
Daglig leder, Initiativ Vest



Figur 1: Kart som viser de planlagte fjordkryssningene på Vestlandet, samt strekningene på Indre og Ytre Intercity på Østlandet.

1 Innledning og sammendrag

1.0 Innledning

I årene rundt 2010 var det en kraftig interesse for å få til et jernbaneløft i Norge. Søker du på ordet lyntog i Nationalbibliotekets avisarkiv, får du 8400 treff i tidsrommet 2000 til 2025. Hele 5000 av dem er fra femårsperioden 2009-2014.

Det ble snakket om lyntog både til Trondheim, Bergen og Stavanger. Ja, noen snakket til og med høyt om hurtiggående skinner mellom Vestlandets to store byer. Blant jernbanebyråkratene nasjonalt var det imidlertid aldri noen stemning for dette. Her var de mest opptatt av å bygge dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden, også omtalt som Intercity-triangelet.

Selv jobbet jeg som politisk journalist i hovedstaden i det tidsrommet. Ett minne har festet seg spesielt godt. Året er 2012, og jeg var på plass da fagetatene la frem sitt forslag til Nasjonal transportplan (NTP). Der sa jernbanedirektør Elisabeth Enger at "hvis en økte rammene med 136 prosent, så kunne Intercity stå ferdig om ti år."

Nå var nok målet hennes med uttalelsen å flytte midler fra vei til bane. Jeg fant likevel at uttalelsen var oppsiktsvekkende. Regjeringen hadde kun åpnet for å øke den økonomiske rammen med 45 prosent. Hvordan kunne jernbanedirektøren da ha så mye selvtillit at hun foreslo en pengebruk som var 91 prosentpoeng høyere enn oppdraget

åpnet for?

Det var på det møtet jeg første gang skjønte at Intercity var et prosjekt utenom det vanlige.

Året etter fulgte regjeringen opp og lovet full Intercity-utbygging på Østlandet. Innen 2024 skulle det være dobbeltspor til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg, også omtalt som Indre Intercity, mens en i 2030 skulle være ferdig med hele prosjektet - Lillehammer, Halden og Skien.

I deler av det politiske miljøet var det bekymring for at dette skulle bety at Østlandet ville stikke av med en for stor andel av samferdselsmidlene. Med dette som bakteppe seilte et nytt prosjekt opp, fergefri E39. To vestlandsdamer styrte Samferdselsdepartementet i dette tidsrommet. Liv Signe Navarsete (Sp) var minister fra 2005 til 2009, men byttet statsrådspost etter at hun ble partileder. Deretter overtok Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) fra Ryfylke.

Sistnevnte hadde sommeren 2010 bedt Statens vegvesen utrede hva slags potensial en fergefri kyststamvei fra Kristiansand til Trondheim ville ha for tilhørende næringsliv og bo- og arbeidsmarkedsregioner. Ifølge VG var det stor skepsis til prosjektet internt i Ap. De skal imidlertid nølende ha gått med på det da skjønte at de risikerte en valgkatastrofe på Vestlandet det året.

Kilder skal også ha uttalt til VG at dersom Øst-



landet skulle få Intercity-toglinjer, så måtte Vestlandet få noe også. Prisen på Intercity og fergefri E39 var på det tidspunktet om lag 130 milliarder kroner.

Mer enn tolv år er gått siden Stoltenberg-regjeringen kom med sine to store samferdselsløfter. Hvordan har det gått med de to prosjektene? Det skal vi gi deg svar på i denne rapporten.

1.1 Sammendrag

I 2013 vedtok Stortinget to store samferdsels-satsinger. Det ene lå på Østlandet, det andre på Vestlandet.

I øst skulle det bygges dobbeltspor mellom Oslo, Skien, Lillehammer og Halden, også omtalt som Intercity-triangelet. I vest skulle syv fergeavganger erstattes med undersjøiske tunneler og broer. Prosjektet fikk navnet fergefri E39.

På denne tiden kostet prosjektene omtrent like mye, 130 milliarder kroner. Så hvordan gikk det?

Tolv år senere viser gjennomgangen vår at staten har brukt totalt 103 milliarder kroner på å bygge dobbeltspor i Intercity-triangelet på Østlandet mot bare 2,9 milliarder kroner på å erstatte ferger på E39 med undersjøiske tunneler og broer. Det betyr 37,2 ganger mer statlige midler på Østlandet enn Vestland.

Regner man inn all utbygging på E39 utført av Statens vegvesen øker tallet til 17 milliarder kroner. I tillegg har Nye Veier brukt cirka 12 milliarder statlige kroner på motorveiprojektet mellom Kristiansand og Lyngdal.

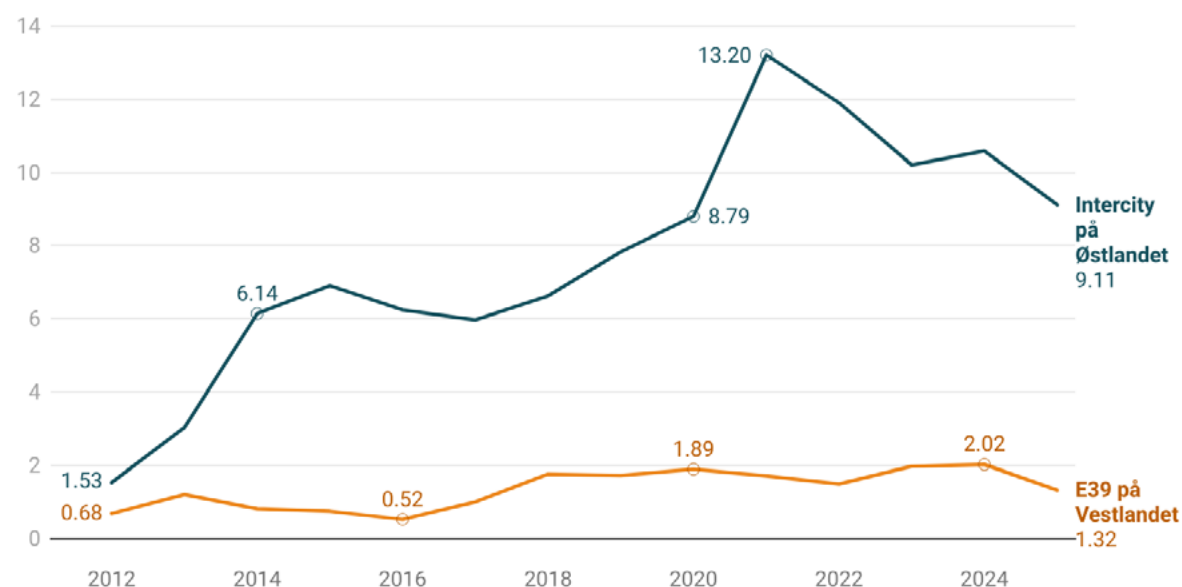
Det gir en samlet pengebruk på E39 i perioden på cirka 29 milliarder kroner mot 103 milliarder kroner på Intercity. Bompenger er ikke inkludert i dette tallet.

I tillegg er jernbane i motsetning til vei fritatt for moms, noe som taler ytterligere i Vestlandets disfavør.

Legger man på en fiktiv moms på jernbaneinvesteringene på 25 prosent så øker pengebruken til 129 milliarder kroner.

Intercity og fergefri E39

Grafen viser statlige milliarder brukt på tiltakene i perioden 2012-2025. Bompenger er holdt utenfor.



Nye Veier har siden 2018 brukt cirka halvannen milliard kroner i året på strekningen E39 Kristiansand-Lyngdal.

Figur 2: Statlige utgifter til Intercity på Østlandet og E39 på Vestlandet.

2 Metode

2.0 Metode

Målet med prosjektet er å finne ut hvordan den statlige pengebruken har vært på de to prosjektene. I det arbeidet har jeg gått gjennom alle forslagene til statsbudsjett for samferdsel i perioden 2012 til 2025.

Dette er den viktigste kilden for å finne ut hvor mye penger som er brukt til utbygging på E39 og Intercity hvert år.

Jeg har også fått tall fra Statens vegvesen på hvor mye statlige midler og bompenger som er brukt på de ulike prosjektene år for år. Dette har gitt enkelte små justeringer av tallene som jeg fant i forslagene til statsbudsjettene.

I Bane Nor har jeg ikke møtt den samme velviljen. Der ba de meg ta kontakt med kundeservice om jeg hadde noen spørsmål. Jeg har derfor for jernbane i hovedsak tatt utgangspunkt i de tallene som fremkommer i forslagene til statsbudsjettet som legges frem i oktober hvert år.

I arbeidet har jeg også lest de ulike gjennomføringsplanene for prosjektene. Spesielt viktig her er en mulighetsstudie for E39 fra 2020. Den viser i detalj hva som må til for å klare og realisere prosjektet innen 2050.

For å følge prosjektenes utvikling har jeg også lest det som står om Intercity og fergefri E39 i de seks NTPene som ble laget i tidsrommet 2006 til 2036.

Det fremgår ikke av statsbudsjettene hvor mye statlige midler og bompenger Nye Veier bruker årlig på de ulike prosjektene. For å få ut tallene derfra har jeg vært i kontakt med selskapet direkte.

Stortingsrepresentant Liv Kari Eskeland (H) og Helge Andre Njåstad (Frp) har også sendt flere spørsmål til samferdselsministeren om pengebruk på Intercity og fergefri E39 i tidsrommet 2014-2024 og effektene av tiltakene. Svarene de har fått er også brukt i arbeidet.

2.1 Definisjoner og avgrensinger

I dette arbeidet har jeg kun tatt for meg selve utbyggingskostnadene til Intercity og fergefri E39. Midler til planlegging og forskning er holdt utenfor.

For Intercity sin del er det også holdt utenfor kostnader til oppgradering av signalanlegg, som er et eget prosjekt i statsbudsjettene. Dette har en kostnad på over 30 milliarder kroner og en betydelig andel av disse brukes på IC-strekningen.

Også investeringer i Oslo-navet, som er jernbanelinjene i og rundt Oslo, er holdt utenfor.

Imidlertid har vi innlemmet Follobanen og Sandbukta-Moss-Såstad i Østfoldbanen i Intercity-prosjektet. Dette ble holdt utenfor da Jernbaneverket laget konsekvensutredningen i 2012, noe de fikk kritikk for av KS1-konsulentene i Dovre Group og Transportøkonomisk Institutt.

Også prosjektene Farriseide-Porsgrunn, Holm-Nykirke, Langset-Kleverud og Barkåker-Tønsberg ble holdt utenfor med begrunnelse i at de hadde fått investeringsbeslutning før Samferdselsdepartementet sendte sitt oppdragsbrev om KVV Intercity til Jernbaneverket i 2011. Heller ikke dette har vi forholdt oss til.

Mens Østfoldbanen i vår regnestykke starter på Oslo S, har vi i Vestfoldbanen og Dovrebanen kun tatt med utbygginger etter Drammen og Venjar (nord for Gardermoen). Det skyldes at det var her dobbeltsporet sluttet da Stoltenberg-regjeringen ga sitt løfte.

Når det gjelder E39 har vi i hovedsak sett på den statlige pengebruken og ikke bompenger. Årsaken til det er at dette prosjektet handler om å finne ut, og sammenligne, hvor mye penger staten har brukt på de to prosjektene.

Også for E39 har vi innlemmet alle prosjekter som har fått statlige investeringsmidler i perioden 2014-2025.

Midler til tunneloppgradering for å innfri EUs tunnelsikkerhetskrav inngår ikke i dette regnestykket.

Det opereres med to ulike avgrensinger av fergefri E39:

I sine utredninger har Statens vegvesen også innlemmet god standard mellom fjordkryssingene som en del av prosjektet. De har da tatt utgangspunkt i at det skal være firefeltsvei fra Kristiansand til nord for Bergen og, fra sør for Ålesund til Molde og siste strekket inn mot Klett

i Trondheim. Mellom Bergsøya og Orkanger vil det være behov for tofeltsveg uten midtrekkverk, mens det på resten av veien er målsetting om møtefri veg. I den siste mulighetsstudien fra 2020 ble det pekt på 53 strekninger på E39 som måtte rustes opp.

I samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) svar til Liv Kari Eskeland (H) ble fergefri definert til kun å gjelde kryssingen av følgende fjorder: Boknafjorden (Rogfast), Langenuen/Bjørnafjorden (Hordfast), Nordfjorden, Vartdalsfjorden/Sulafjorden (Hafast), Romsdalfjorden/Julsundet (Møreaksen) og Halsafjorden.

Vi vil i denne rapporten benytte oss av begge definisjonene for E39.

2.2 Begrensninger

Vi opererer i denne utredningen med nominelle (løpende) kroner. Det vil si at vi ikke indeksjusterer beløpet. Årsaken til det er at det ville blitt en nesten umulig jobb. Det ville også forutsatt en hjelp som departementene og direktoratene ikke vil gi oss.

3 Stoltenberg-regjeringens to store løfter

Det siste året Jens Stoltenberg var statsminister lanserte han to store samferdselssatsinger: ett i øst og ett i vest. Disse var Intercity og fergefri E39.

Det skjedde i Nasjonal transportplan for årene 2014-2023, lagt frem i april 2013. Regjeringen bestod av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV.

Før NTP ble behandlet i 2013 var det gjennomført et omfattende utredningsarbeid for begge prosjektene. I KS1-rapporten, "Kvalitetssikring av beslutningsunderlag for konseptvalg (KS1) for Intercitystrekningene", er de samlede investeringskostnadene for alternativet som ble anbefalt i Konseptvalgutredningen (KVU) vurdert til omtrent 135 milliarder kroner (2012-kroner, ekskludert merverdiavgift). Denne kostnadsberegningen inkluderer prosjekter som Follobanen og Sandbukta-Moss-Såstad, men ikke allerede igangsatte Intercity-prosjekter.

I Statens vegvesens hovedrapport om fergefri E39 fra 2012 ble det slått fast at prosjektet kunne gjennomføres for en kostnad på ca. 130 milliarder. Det forutsatte en standard med to og tre felt med midtdeler på hele strekninga.

Både Intercity og fergefri 39 skulle få betydelig endret kostnadsestimat etter hvert som årene gikk.

3.1 Intercity

Intercity-triangelet strekker seg fra Oslo til Skien, Lillehammer og Halden. Ifølge Aftenposten presenterte NSB allerede i 1992 planer om å bygge ut dobbeltspor i denne traseen. Pengene uteble i første omgang, men en tanke var sådd.

I 1999 krevde Østlandssamarbeidet, et organ bestående av åtte fylkesordførere på Østlandet, at strekningen skulle moderniseres. Det ga uttelling allerede i den neste transportplanen (NTP 2002-2011). Her var utbedringen av Intercity-triangelet en av få hovedsatsinger.

De neste årene ble det bygget ut flere dobbeltsporparceller i triangelet, men fortsatt bestod mesteparten av enkeltsporet bane. Den 17. januar 2011 ba regjeringen Jernbaneverket om å gjøre noe med dette og de fikk i oppdrag å utføre en

konseptvalgutredning (KVU) for IC-strekningene.

13 måneder senere var rapporten klar. Her slo Jernbaneverket fast at en for 95 milliarder kroner kunne fullføre byggingen av dobbeltspor til Lillehammer, Skien og Halden. De pekte også på at det var mulig å bygge strekningen på ti år, men at det antagelig ville være mer kostnadsoptimalt å gjøre det på 13 år.

Hovedbegrunnelsen som ble brukt var en forventet befolkningsvekst på 450.000 personer i Oslo og Akershus frem mot 2040. "Uten utbygging av Intercity vil det ikke være mulig å håndtere en slik etterspørsel," skrev blant annet Jernbaneverket i dokumentet "Intercity gjør Østlandet til ett arbeidsmarked".

Tiltaket skulle også gjøre det mulig å bo og jobbe hvor som helst på Østlandet.

Lover penger i øst og vest

Det er meningsløst å sette Vestlandet opp mot Østlandet i kampen om samferdselskronene, mener statsminister Jens Stoltenberg, som lover at det blir mye å klappe for i Nasjonal Transportplan.



God stemning under Solamøtet i går da statsminister Jens Stoltenberg møtte fylkesordfører Janne Johnsen o...

Foto: Fredrik Refvem

I etterkant av konseptvalgutredningen ble det utført kvalitetssikring (KS1). Denne ble utarbeidet av konsulenter fra Dovre Group og Transportøkonomisk Institutt på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet. Hensikten var å sikre den faglige kvaliteten i beslutningsgrunnlaget før saken ble lagt frem for behandling i regjeringen.

Konsulentene konkluderte med at full utbygging ville være meget ulønnsom, at IC-området var definert for stort og at det ikke var passasjergrunnlag som kunne forsvare de foreslåtte investeringene. De var også kritisk til en utbyggingsperiode på 13 år.

“De nevnte gjennomføringstidene er etter vår klare oppfatning basert på urealistiske forutsetninger om mellom annet kapasiteten i anleggsmarkedet og hos Jernbaneverket”, skrev konsulentene.

Samtidig var de ikke avvisende til enkelte utbedringer nær Oslo:

“Det finnes noen interessante muligheter i Indre IC. Utbygging av parsellen Drammen-Kobbervikdalen på Vestfoldbanen er lønnsom. Det finnes også interessante punktlighetsgevinster i forbindelse med Follobanen”, skrev konsulentene.

I motsetning til Jernbaneverket valgte konsulentene å innlemme Follobanen og Sandbuk-

Intercity

Et sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Skien, Lillehammer og Halden, også omtalt som Intercity-triangelet.



Figur 3: Kart over Intercity-triangelet.

ta-Moss-Såstad i IC-triangelet, noe som økte den anslåtte sluttprisen til 135 milliarder kroner. Begrunnelsen deres for dette var at ingen av prosjektene på det tidspunktet var vedtatt av Stortinget.

3.2 Fergefri E39

Kyststamvegen fra Kristiansand til Trondheim er 1100 km lang og har syv fergestrekninger. Standarden er flere steder svært dårlig, noe som ifølge Statens vegvesen førte til at unødvendig mye trafikk ble ført østover. På oppdrag fra daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) innledet Statens vegvesen i 2010 en utredning som skulle se hele strekningene under ett. Målet var å gjøre E39 fergefri og kutte reisetiden kraftig med inntil ni timer.

Statens vegvesens utredning fra desember 2012 skilte mellom to ulike ambisjonsnivå. Ambisjonsnivå 1 var “Fjordkryssingene og fullgod standard på alle vegstrekningene” og ambisjonsnivå 2 var “Fjordkryssingene og viktige vegutbedringer”.

Ambisjonsnivå 1 var beregnet til å koste 130 milliarder kroner og ville innebære endringene i tabell 1.

Ambisjonsnivå 2 var kun å gjøre strekningen fergefri, og koble nye broer eller tunneler til eksisterende vei. Det hadde i rapporten en kostnad på 60 milliarder kroner.

Senere skulle ambisjonsnivået heves ytterligere.

Strekning	Reisetid i 2013 (min)	Reisetid etter (min)	Innkorting (min)	Kostnad (kr)
Kristiansand-Rogaland grense	119	73	42	18 mrd.
Vest-Agder grense-Stavanger	104	58	45	13 mrd.
Stavanger-Hordaland grense	95	43	52	10 mrd.
Rogaland grense Os	125	64	60	21 mrd.
Os-Sogn og Fjordane grense	106	74	32	12 mrd.
Hordaland grense-Skei	160	76	84	14 mrd.
Skei-Ålesund	202	97	106	16 mrd.
Ålesund-Molde	115	56	57	13 mrd.
Molde-Trondheim	196	151	48	11 mrd.
SUM	20 timer	11,5 timer	8–9 timer	128 mrd.

Tabell 1: Ambisjoner for ulike delstrekninger på E39, presentert i Statens vegvesens E39-utredning fra desember 2012.

Spesielt fjordkryssingene ga store reisetidsbesparelser (se figur 4):

- Rogfast (undersjøisk tunnel under Boknafjorden): 40 minutter.
- Hordfast (flytebro over Bjørnafjorden og hengebro over Langenuen): 60 minutter
- Nordfjord (tunnel under Utvikfjellet og hengebro over til Svarstad): 55 minutter
- Møreaksen (undersjøisk tunnel til Misund og hengebro videre til Molde): 40 minutter
- Halsafjordsambandet (flytebro): 30 minutter

E39-prosjektet ble sammen med Intercity innlemmet i Nasjonal transportplan 2014-2023. Stoltenberg-regjeringen satte da som mål å gjennomføre tiltaket på 20 år. Kostandsestimatet regjeringen brukte i Nasjonal transportplan, var rundt 150 milliarder kroner.

Det har ikke vært gjort noen kvalitetssikring (KS1) av hele fergefri E39-prosjektet, som i tilfelle Intercity. En har imidlertid kvalitetssikret noen av strekningene, som eksempelvis Aksdal-Bergen.

Kostnadsanslaget som først ble brukt viste seg å være for lavt. I 2016 la Statens vegvesen frem en rapport som viste en totalpris på 340 milliarder kroner. Nå var det ikke lenger realistisk å finansiere tiltaket med bompenger som hovedkilde. I den neste transportplanen (NTP 2018-2029) endret Solberg-regjeringen sitt utbyggingsmål fra “20 år” til “en langsiktig ambisjon”.

En viktig årsak til at prisene gikk til værs, var at Solberg-regjeringen økte standardkravene på E39. Mens det i utredningen fra 2012 ble satt som premiss at det skulle være firefeltsvei der trafikken tilsa det, ble det nå slått at fast at “behovet for firefeltsveier vil gjelde fra Kristiansand til nord for Bergen, fra sør for Ålesund til nord for Molde, og den siste strekningen inn mot Klett (nær Trondheim)”.

3.3 Nasjonal transportplan 2014-2023

Starttidspunktet for denne analysen er april i valgåret 2013, da regjeringen la frem NTP for årene 2014-2023. Vi går nå inn i hva regjeringen og Stortinget sa og vedtok den gangen. Det er ingen tvil om at det var de to prosjektene Intercity og fergefri E39 som dominerte prosessen.

Intercity-løftet

Intercity-utbyggingen på Østlandet var før frem-

leggelsen av NTP våren 2013 allerede forankret i klimameldingen fra året før (2012), og det brede klimaforliket der alle partier utenom Fremskrittspartiet var med. I klimameldingen skrev regjeringen at den skulle: "I forbindelse med NTP legge fram en framdriftsplan for utbygging av InterCity-forbindelsen i det sentrale østlandsområdet, med en tidfesting av når ulike strekninger kan ferdigstilles."

Da klimameldingen ble behandlet i Stortinget, ble det vedtatt at regjeringen skulle "fremme et alternativ for Stortinget som sikrer rask fremdrift".

Klimargumentet skulle få kraftig kritikk i kvalitetssikringsrapporten KS1 fra januar 2013. Her konkluderte konsulentene med at "hvis full utbygging av InterCity fungerer som tiltenkt, og dermed gir regionforstørrelse og sterk vekst i tettstedene omkring Oslo, vil dette føre til økt bilkjøring og ingen besparelse av klimautslipp."

Det fikk imidlertid ingen konsekvenser for regjeringens politikk. I Stoltenberg-regjeringens NTP står det:

Regjeringen vil investere i sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024. Dette gjør det mulig å etablere et togtilbud med halvtimesavganger gjennom hele driftsdøgnet og mulighet for høyere frekvens i rushtiden. Dette vil gi betydelige reisetidsreduksjoner og økt driftsstabilitet på disse strekningene... Videre planlegging av IC-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal i utgangspunktet ta sikte på ferdigstilling i 2030.

Utbygging til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad omtales gjerne som Indre InterCity, mens den siste delen til Halden, Lillehammer og Skien kalles Ytre InterCity. Det er Indre InterCity regjeringen vil prioritere først.

I begrunnelsen for satsingen skriver regjeringen

Et togtilbud med reduserte reisetider, hyppig og regelmessig frekvens, samt høy driftsstabilitet på InterCity-strekningene vil knytte mange av de største byene og befolkningssentrene på Østlandet tettere sammen. Byene langs IC-strekningene er attraktive boområder. Et forbedret togtilbud øker pendlerområdet til Oslo, og vil gi folk langt bedre mulighet til å velge bosted. Slik legges det til rette for en jevnere fordeling av den forventede sterke befolkningsveksten, og dette vil bidra til å lette boligpresset i Oslo-området.

Erfaring viser at en reisetid på én time (hver vei) er en viktig grense for pendlerne. Et forbedret togtilbud vil bidra til at Østlandet utvikles til et mer integrert arbeids- og næringsområde, og øke næringslivets tilgang til relevant kompetanse. Et bedre togtilbud vil også styrke byene langs IC-strekningen som regionsentra.

Planen refererer også til høringsuttalelser: "En stor andel av uttalelsene peker på nødvendigheten av å prioritere utbygging av dobbeltspor i InterCity-triangelet på Østlandet fordi det er i Osloregionen det forventes størst vekst i innbyggertallet." Det pekes også på at miljøorganisasjonene etterlyste en sterk satsing på InterCity-strekningene.

Om kostnader står det at "Regjeringens strategi for utviklingen av togtilbudet fram mot 2024 innebærer investeringer for om lag 63 mrd. kr."

I behandlingen i Stortinget ble det understreket fra flere partier at målet var raskest mulig gjennomføring.

E39-løftet

I transportplanen som Stoltenberg-regjeringen tok sikte på å bruke en knapp tredjedel av det de trodde fergefri E39 ville koste, totalt 42 milliarder kroner. Av dette skulle rundt 20 milliarder kroner være bompenger.

De var også tydelig på at hovedsatsingen i den første tiårsperioden skulle være strekningen mellom fjordkryssingene og at det ville ta tid å komme i gang med byggingen av broer og undersjøiske tunneler.

Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling i løpet av en tjueårsperiode. Regjeringen vil ved senere rulleringer av Nasjonal transportplan komme tilbake til hvordan ambisjonen skal følges videre opp.

Mer konkret om E39-satsinger i planperioden 2014-2023 skrev regjeringen:

- Ferjeavløsningsprosjektet for kryssing av Boknafjorden, Rogfast, bygges.
- Mellom Kristiansand og Stavanger vil det komme et kraftig løft for trafiksikkerhet og framkommelighet ved at det settes i gang tiltak på den viktige strekningen Kristiansand – Lyngdal.
- Strekningen Ålgård – Sandved bygges ut. Dette vil gi sammenhengende firefelts veg

fra Ålgård til Bokn.

- Viktige strekninger mellom Stavanger og Bergensregionen bygges ut. Eksempler er Svevatjørn – Rådal og Nyborg–Klauvaneset.
- Det gjennomføres utbedringer på E39 i Sogn og Fjordane på strekningene Drægebø - Grytås, Birkeland - Sande og Bjørset - Skei, samt på strekningen Kjøs bru - Grodås.
- På aksene Ålesund – Molde – Kristiansund vil arbeidene på strekningen Lønset – Hjelset ferdigstilles. Det gjøres også store arbeider på strekningen Betna – Vinjeøra – Stormyra nord for Kristiansund, samt ferdigstilling av prosjektet Høggjølen – Harangen.

Når regjeringen refererer til høringsuttalelser, skriver den også: "Vegtransport får mest omtale, når man ser hele landet under ett. For region vest er fergefri E39 med god standard høyest prioritert. Det vises til at strekningen er viktig for eksportnæringen og for å binde sammen næringsklynger på Vestlandet. En utbygging av E39 vil skape et større pendlingsomland og bidra til regionforstørrelse."

Om fergefri E39 skriver den spesifikt

Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling av en fergefri E39 i løpet av en tjueårsperiode. Regjeringen vil ved senere NTP komme tilbake til



Figur 4: De ulike fjordkryssingene der ferge skulle bli erstattet av bro eller tunnel. Kun Rogfast er under bygging.

hvordan ambisjonen skal følges opp.
I Statens vegvesens stamnettutredning fra 2011 er det skissert en utviklingsstrategi med firefeltsveg fra Kristiansand til Vigeland vest for Mandal og på de mest trafikkerte strekningene rundt de største byene. På øvrige strekninger legges det opp til tofeltsveg eller tofeltsveg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt der trafikkmengden tilsier dette.
Arbeidet med å gjøre E39 fergefri starter med bygging av Rogfast. Eventuell rekkefølge og trasévalg for de andre fjordkryssingene er ikke avgjort.

3.4 Finansieringen

Stoltenberg-regjeringen hadde altså lagt frem en transportplan (NTP 2014-2023) der den skulle investere 63 milliarder på Intercity frem mot 2024 og 22 milliarder på E39 i samme periode. Ambisjonene for full utbygging av Intercity og E39 strakte seg forbi planperioden. Foreløpige estimater på prosjektene var på dette tidspunktet omtrent 130 milliarder kroner for hver av dem.

Det oppstod umiddelbart en diskusjon om dette var realistisk.

Statsminister Jens Stoltenberg avviste imidlertid dette da han deltok på Solakonferansen i januar 2013.

“Vi trenger bedre samferdsel over hele landet, da blir det feil å gjøre dette til en kamp mellom landsdeler”, uttalte Stoltenberg til Aftenbladet.

Det var uenigheter mellom de to store styringspartiene om hvor ambisiøse en skulle være. Høyre, som på det tidspunktet var i opposisjon, gikk lengst i løftene sine. De mente en kunne bygge Intercity på 10 år og fergefri E39 på 20 år.

“Motsetningene mellom de to prosjektene, Intercity og fergefri E39, er oppkonstruert. Årsaken er at det ikke handler om de samme pengene”, uttalte blant annet daværende nestleder i Høyre, Bent Høie, til VG.

Hans utgangspunkt var at mesteparten av fergefri E39 skulle finansieres med bompenger. Det mente Anne Marit Bjørnflaten, som på det tidspunktet var transportpolitisk talsperson for Ap, ikke var mulig.

“Folk på Vestlandet har vært eksemplariske til å betale bompenger, men å betale 100 til 130 milliarder i bompenger er helt urealistisk”, uttalte hun til Aftenbladet.

Løsningen regjeringen til slutt gikk inn for var at

Indre Intercity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad skulle ferdigstilles på elleve år (2024). Kostnad: 63 milliarder kroner. Og så skulle en ha en ambisjon om å fullføre hele prosjektet (130 milliarder kroner) innen 2030.

Dette var mindre ambisiøst enn Jernbaneverkets forslag om å bygge ut hele strekningen på mellom 10 og 13 år.

Om fergefri E39 ble det sagt at den skulle fullføres på 20 år.

Planene ble stående: Full Intercity innen 2030, fergefri E39 innen 2034. Hvis noe, var beskjeden til politikerne at det skulle gå raskere.

Indre Intercity

I 2013 lovet regjeringen at følgende strekninger (rød linje) skulle få dobbeltspor innen 2024.



Prisen på indre Intercity har siden 2013 økt fra 63 milliarder kroner til rundt 145 milliarder kroner. Det er ifølge regjeringen stor usikkerhet knyttet til sluttkostnaden.

Figur 5

Plan	Regjering	Omtale
NTP 2014-2023 (vår 2013)	Ap, Sp, SV	Fergefri E39 på 20 år, Rogfast bygges i perioden
NTP 2018-2029 (vår 2017)	Høyre, Frp	Rogfast ferdigstilles i perioden, Hordfast og Møreaksen prioritert i siste seksårsperiode, pluss enkelte mindre strekninger
NTP 2022-2033 (vår 2021)	Høyre, Venstre, KrF	Rogfast ferdigstilles, Hordfast og Møreaksen prioriteres, pluss enkelte mindre strekninger. Ingen andre fjordkryssinger nevnt.
NTP 2025-2036	Ap, Sp	Rogfast ferdigstilles, Hordfast og Møreaksen plasseres i “utviklingsportefølje”, ingen andre fjordkryssinger nevnt

Tabell 2: Omtale av fergefri E39 i de siste fire nasjonale transportplanene.

4 Hvor gikk pengene?

I 2018 uttalte daværende vegdirektør Terje Moe Gustavsen på en veikonferanse i Tysvær i Rogaland at alle fergene mellom Kristiansand og Bergen ville være borte i 2031, mens tilsvarende ville være tilfelle for Førde-Trondheim i 2040.

På dette tidspunktet hadde totalkostnaden for prosjektet steget fra 130 milliarder kroner til 340 milliarder kroner. Ifølge Moe Gustavsen ville det kreve ti milliarder kroner i statlige bidrag hvert år å komme i mål.

“Det er en veldig sterk vilje for å få dette til”, uttalte han i et intervju med BT.

Han la videre til:

“Jeg mener dette er et realistisk prosjekt. Ti milliarder vil tilsvare en fjerdedel av veksten i samferdselsbudsjettet det siste tiåret.”

Så hvordan gikk det?

4.1 2012-2016: Intercity trekker fra

Året før Stoltenberg-regjeringen kom med sine løfter (2012) ble det brukt 700 millioner kroner på utbyggingsprosjekter på E39 og 1,5 milliarder kroner i Intercity-triangelet. De neste årene skulle jernbaneutbyggingen skyte fart.

Hele fem prosjekter ble startet opp disse årene. Av dem skulle spesielt Follobanen spise opp mye ressurser. Da anleggsarbeidet begynte i 2010 var kostnadsanslaget på rundt ti milliarder kroner. Denne skulle med tiden øke til 38,5 milliarder kroner.

I 2016 ble det brukt 6,2 milliarder kroner på Intercity-utbyggingen mot 0,5 milliarder kroner på hele E39. Det siste er faktisk mindre enn hva som ble brukt på E39 i 2012.

4.2 2017-2019: Gir opp målet

I Stoltenberg-regjeringens første rullering var en tydelig på at en måtte komme tilbake til hvordan en skulle klare å finansiere fergefri E39 i senere rulleringer. Den første store testen for om våre nasjonale politikere mente alvor med prosjektet var dermed Solberg-regjeringens fremleggelse av Nasjonal transportplan i 2017. Nå var flere av fjordkryssingsplanene kommet så langt at en

måtte begynne å sette av penger til dem.

Men da ble Hordfast og Møreaksen, som var de to neste fjordkryssingene som sto for tur, begge plassert i den usikre andre perioden. Ingen av dem var fullfinansiert.

I denne transportplanen (NTP 2018-2029) ble også utbyggingsmålet endret fra «20 år» til «en langsiktig ambisjon». Som følge av dette startet Statens vegvesen opp arbeidet med en ny mulighetsplan. Nå skulle de se på hva som krevdes for å ferdigstille prosjektet innen 2050.

Blant konklusjonene var at en trengte i snitt ti milliarder kroner i statlige overføringer hvert år.

Slike beløp er det kun Intercity som har vært i nærheten av. I statsbudsjettet for 2019 ble det bevilget 7,8 milliarder kroner til Intercity mot 1,7 milliarder kroner på E39.

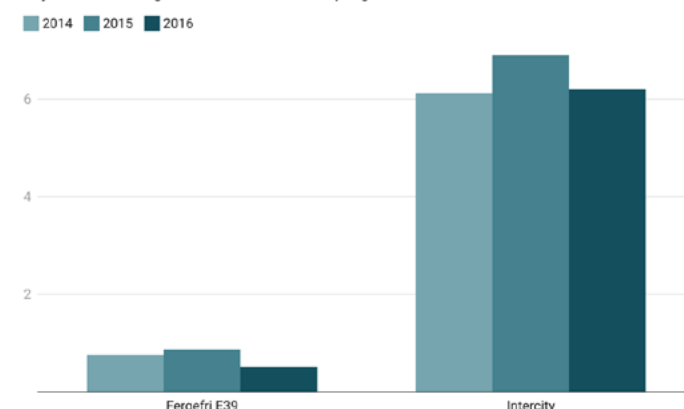
Fire nye prosjekter ble i denne perioden startet opp på IC. Blant dem Sandbukta-Moss-Såstad, som i tidlig fase var anslått å koste rundt seks milliarder kroner og som i 2025 har passert 25 milliarder kroner.

4.3 2018: Første salve for Rogfast

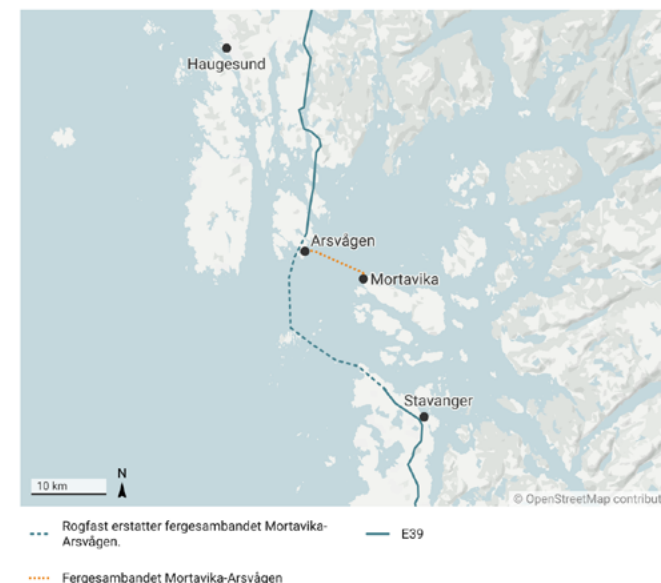
Den 23. mai 2017 vedtok Stortinget utbygging og

Statlige pengebruk på Intercity og fergefri E39

Søylene viser statlige kroner i milliarder. Bompenger er holdt utenfor.



Figur 6 Finansiering av det første fjordkryssingsprosjektet



Figur 7

på E39, Rogfast. Prosjektet var på det tidspunktet estimert å koste 16,8 milliarder. Av dette skulle staten finansiere cirka 5,1 milliarder kroner. Det skulle ganske raskt oppstå problemer.

Den første anbudsutlysningen viste høyere kostnader enn anslått. Konkurransen ble avlyst og det ble satt i gang en ny prosess med kuttforslag og kvalitetssikringer. Deretter la regjeringen frem en ny sak som viste en styringsramme for prosjektet på 20,6 milliarder kroner.

Den statlige andelen av finansieringen økte fra 30 til 40 prosent og utgjorde nå 8,24 milliarder 2020-kroner. Fra 2022 har det vært full fremdrift i prosjektet. Så langt har staten brukt 2,7 milliarder kroner på prosjektet.

Tunnelen er planlagt åpnet i 2033 og vil da erstatte fergesambandet Mortavika-Arsvågen.

4.4 2019-2021: Rekordsatsing på IC

I 2020 presenterte Statens vegvesen en ny plan for fergefri E39. Her lagde de en detaljert plan for når de ulike fjordkryssingene skulle ha byggstart. Hordfast var først ut med byggstart i 2024. Deretter fulgte Møreaksen i 2031, Hafast og Nordfjorden i 2033, Halsafjordsambandet i 2035 og Sognefjorden helt til slutt i 2045.

I 2021 la samferdselsminister Knut Arild Hareide (KrF) frem Solberg-regjeringens andre transport-

plan (2022-2033). Også denne gang hadde de kun funnet plass til to fjordkryssingsprosjekter: Hordfast og Møreaksen. Begge lå inne med byggstart i den siste, usikre seksårsperioden. Ingen av dem var fullfinansiert.

Samme år som Hareide la frem sin NTP, ble det brukt 13,1 milliarder kroner på Intercity mot 1,7 milliarder kroner til E39. Den høye pengebruken på IC skyldtes en kombinasjon av mange igangsatte prosjekter og flere store kostnadsoverskridelser.

Fra regjeringen kom det i denne perioden reaksjoner på kostnadsveksten. Bakteppet var at Bane Nor i forbindelse med planleggingen av Østfoldbanen hadde funnet enda mer kvikkleire i grunnen. Kostnaden for å komme seg fra Råde til Halden var nå kommet opp i 60 milliarder kroner.

“Det er helt uholdbare kostnader. Vi har sett for oss å bruke 20 milliarder kroner på dette, og det er fryktelig mye penger. Og tre ganger så mye er naturligvis uholdbart”, uttalte samferdselsminister Jon Georg Dale (Frp).

En som reagerte på at regjeringen satte den videre utbyggingen av Østfoldbanen på vent var daværende Fredrikstad-ordfører Jon Ivar Nygård (Ap).

“Er Jon Georg Dale samferdselsminister kun for Vestlandet?” spurte han i et leserinnlegg i Aftenposten.

4.5 2021-2025: Mindre penger til vei

I 2021 fikk Norge en ny regjering. Fredrikstad-ordfører Jon-Ivar Nygård (Ap), som hadde vært svært kritisk til forgjengernes vraking av dobbeltspor til sin egen hjemby, ble nå samferdselsminister.

Et av de viktigste grepene til Nygård var å fremskynde fremleggelsen av Nasjonal transportplan med ett år. Dermed ble det slutt på at denne planen kom i et valgår.

Allerede fra starten av sin periode var Nygård opptatt av å ta ned forventningene til fremtidige bevilgninger.

“Dagens nasjonale transportplan er ikke lenger realistisk... Vi må ha en transportplan som er oppdatert og tilpasset Norges fremtidige transportbehov, samtidig som de økonomiske rammene er mulig å følge opp”, sa Nygård i en pressemelding fra departementet.

Satsingen på vei blir merkbart redusert i denne perioden, mens det innen jernbanen brukes mindre på store prosjekter og mer på vedlikehold og fornyelse.

- I statsbudsjettet for 2022 ble det på jernbanen foreslått å bruke 16,1 milliarder kroner på ny infrastruktur (kap. 1352, post 73). Denne summen er redusert til 11,7 milliarder kroner i 2025. Dette kompenseres imidlertid ved at post 73, “fornyning og mindre investeringer”, skrus opp fra 1,2 milliarder kroner til 7,4 milliarder.
- Budsjettstrukturen er annerledes bygget opp innen vei. Her har posten til riksveiin-vesteringer blitt redusert fra 11,7 milliarder kroner til 10,8 milliarder kroner fra 2022 til 2025.

De reduserte bevilgningene har også vært negative for E39. I 2025 brukte staten 1,3 milliarder kroner på E39 fordelt på seks prosjekt mellom Stavanger og Trondheim. 550 millioner gikk til Betna-Stormyra i Trøndelag.

Rogfast, det eneste fjordkryssingsprosjektet, er nå i full gang. I 2025 bygges det for 2,6 milliarder kroner. Bare 350 av millionene er statlige kroner. Resten er bompenger.

På Intercity ble det i 2025 brukt 9,1 milliarder kroner. Dette er en nedgang på 2,8 milliarder kroner fra 2022.

4.6 2025-2036: Setter alle fjordkryssingene på vent

I 2024 la samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) frem sin første NTP. Frem til nå hadde forgjengerne hans kunne skyve på fjordkryssingsprosjektene med begrunnelse i at prosjektene ikke var kommet langt nok i planleggingen. Nå sto en ved et veiskille der dette ikke lenger var mulig.

Spesielt fjordkryssingsprosjektene Hordfast og Møreaksen var det store forventninger til.

Nygård, som i sin periode hadde kuttet ganske kraftig i veibevilgningene, løste dilemmaet sitt ved å plassere de to prosjektene i en nyopprettet utviklingsportefølje. Det betyr ingen byggestart før etter 2036.

De andre fjordkryssingene - Sognefjorden, Nordfjorden, Sulafjorden og Halsafjorden - ble ikke nevnt med ett ord i Nygårds forslag til NTP. Til sammenlikning lå alle disse, med unntak av Sognefjorden, inne med byggestart før 2036 i Statens vegvesens 2050-plan.

Mest oppsikt skapte det at Nygård i transportplanen igjen hadde funnet plass til dobbeltspor til hjembyen Fredrikstad.

“Vi vil gjøre ferdig indre InterCity på Østfoldbanen. Passasjerene skal få flere avganger og raske reiser mellom Oslo og Fredrikstad”, sa Nygård i en pressemelding.

Da Jernbaneverket i 2012 la frem sin plan for Intercity-utbyggingen var strekket fra Råde og Fredrikstad kostnadsberegnet til 2,7 milliarder kroner. Etter at de fant mer kvikkeleire i grunnen enn tidligere anslått, steg prisen til 23,4 milliarder kroner - en økning på 767 prosent.

Totalt er prisen på dobbeltsporet fra Oslo til Fredrikstad oppe i rundt 90 milliarder kroner. Det er 25 milliarder kroner mer enn Stoltenberg-regjeringen i 2013 sa at Intercity-satsingen til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad skulle koste.

4.7 Nye veier

Et sted har det skjedd mer aktivitet på E39 etter 2013 enn forventet: Sørlandet.

Kostnadsoverskridelser på Østfoldbanen

Strekninger	Kostnad tidlig fase	Siste kostnadstall	Økning i prosent
Follobanen	11.7 mrd.	39.2 mrd.	235%
Sandbukta-Moss-Såstad	5.2 mrd.	26.2 mrd.	404%
Råde-Fredrikstad	2.7 mrd.	23.4 mrd.	767%

1) Follobanen: "Kostnad tidlig fase" hentet fra NTP 2010-2018. "Siste kostnadstall" er hentet fra statsrådets svar til Stortinget 39,2 milliarder kroner. 2) Moss-Sandbukta-Såstad: Tidlig fase: NTP 2014-2023. Siste kostnadstall: statsrådets svar til Stortinget i juli 2025. 3) Fredrikstad-Råde: Tidlig fase: Konsekvensutredningen. Siste kostnadstall: NTP 2025-2036.

Created with Datawrapper

Tabell 3

Da Solberg-regjeringen opprettet Nye Veier AS, ble blant annet strekningen Kristiansand-Ålgård lagt inn i porteføljen. Det er inngått en utbygging-savtale mellom Nye Veier og staten på cirka 32 milliarder for strekningen Kristiansand-Lyngdal. Av dette utgjør bompenger 9,6 milliarder kroner. Utbyggingen startet i 2018.

Så langt har en bygget ut mellom Kristiansand og Mandal og en parsell på 10 km rundt Lyngdal. Det gjenstår fortsatt å bygge ut cirka tre mil med motorvei mellom Lyngdal og Mandal.

Nye Veier opplyser at strekningen som gjenstår kostnadmessig utgjør 45 prosent av parsellen mellom Kristiansand og Lyngdal. En grov utregning tilsier at det er brukt cirka tolv milliarder statlige kroner på E39 siden 2018.

Det gir et gjennomsnittlig årlig forbruk av statlige midler på halvannen milliard kroner.

I sommer vedtok styret i Nye Veier at de skal starte utbyggingen av den resterende delen til Lyngdal. Kommunikasjonsdirektør Christian Altmann opplyser til oss at denne vil stå ferdig rundt 2030/2031.

4.8 Oppsummering

I juni 2025 sendte stortingsrepresentant Liv Kari Eskeland inn et skriftlig spørsmål til Samferdselsdepartementet om hvor mye penger som var brukt på Intercity og fergefri E39 siden Stoltenberg

kom med sine løfter i 2013. I svaret skrev Nygård at det var brukt 12,07 milliarder kroner på fjordkryssinger. Av dette beløpet har 3,5 milliarder kroner gått med på å planlegge hvordan de skal krysse de ulike fjordene.

5,64 milliarder kroner er belånte bompengerinntekter, mens bare 2,9 milliarder er statlige inntekter.

Så hva med Intercity? Nygårds svar viste at det så langt er brukt 91,4 milliarder kroner på å bygge ut Intercity. Han har imidlertid holdt flere prosjekter utenfor regnestykket. Begrunnelsen for det er at disse prosjektene allerede hadde fått investeringsbeslutning da Intercity-satsingen ble vedtatt.

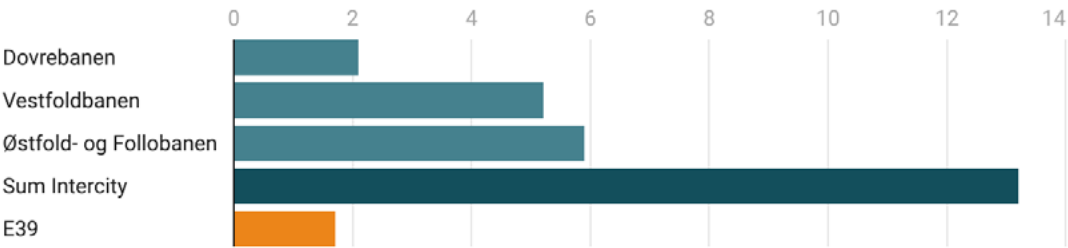
Når en regner dem inn, viser vår gjennomgang at det er brukt 103 milliarder kroner på Intercity siden 2014. Det er 36 ganger mer enn hva staten har brukt på fjordkryssinger, det vil i dette tilfelle si Rogfast.

Tar en med all utbedring som Statens vegvesen har utført på E39 siden 2014 er det brukt totalt 17 milliarder kroner på prosjekter mellom Trondheim og Ålgård (Statens vegvesen) og 12 milliarder kroner videre til Kristiansand. Det utgjør en knapp fjerdedel av jernbanesatsingen. Tar en med i betraktningen at jernbane, i motsetning til vei, ikke betaler moms, øker gapet ytterligere.

25 prosent moms på 103 milliarder ville gitt en sluttkostnad på knappe 129 milliarder kroner. Og fortsatt er ikke prosjektet ferdig.

Intercity vs. E39 i 2021

(i milliarder kroner)



Figur 8

I tillegg til dette har Nye Veier brukt cirka 12 milliarder kroner på å bygge motorvei mellom Kristiansand og Lyngdal.

4.9 Hvordan ser fremtiden ut?

Den 3. juli sendte stortingsrepresentant Liv Kari Eskeland (H) et skriftlig spørsmål til samferdselsministeren. Hun lurte på hvor mye det ville koste å fullføre Intercity til Fredrikstad, Tønsberg og Hamar.

I svaret skriver Nygård at det fra 2026 gjenstår rundt 50 milliarder kroner. Han legger til at “Det er stor usikkerhet om anslagene”.

“Dette inkluderer sluttkostnader for Follobanen og fullføring av arbeidene som er i gang på Dovre-, Østfold- og Vestfoldbanen. Videre inkluderer beregningen de siste prosjektene som vil fullføre Indre Intercity: dobbeltspor Haug–Seut og andre nødvendige tiltak for to tog i timen Oslo–Fredrikstad. Det er stor usikkerhet om anslagene.”

Mest usikkerhet er det i hans hjemfylke, Østfold. På strekningen Sandbukta-Moss-Såstad er det så langt brukt 12,63 milliarder kroner. Det betyr at det gjenstår minst rundt 20 milliarder kroner på dette prosjektet. Fredrikstad-Råde er et annet prosjekt med stor usikkerhet grunnet kvikkleire. Her varierer prisen fra 19,0 til 23,4 milliarder kroner.

I tillegg har samferdselsministeren lovet byggestart for Oslotunnelen, nylig omdøpt til Rikstunnelen. Denne er i en tidlig fase kostnadsberegnet til 60 milliarder kroner. I jernbanetalen som samferdselsminister Jon Ivar Nygård holdt den 13. januar 2025, sa han følgende:

“I ny NTP har vi prioritert planlegging og anleggsstart for en ny rikstunnel, som kan stå ferdig på begynnelsen av 2040-tallet.”

Hva da med E39?

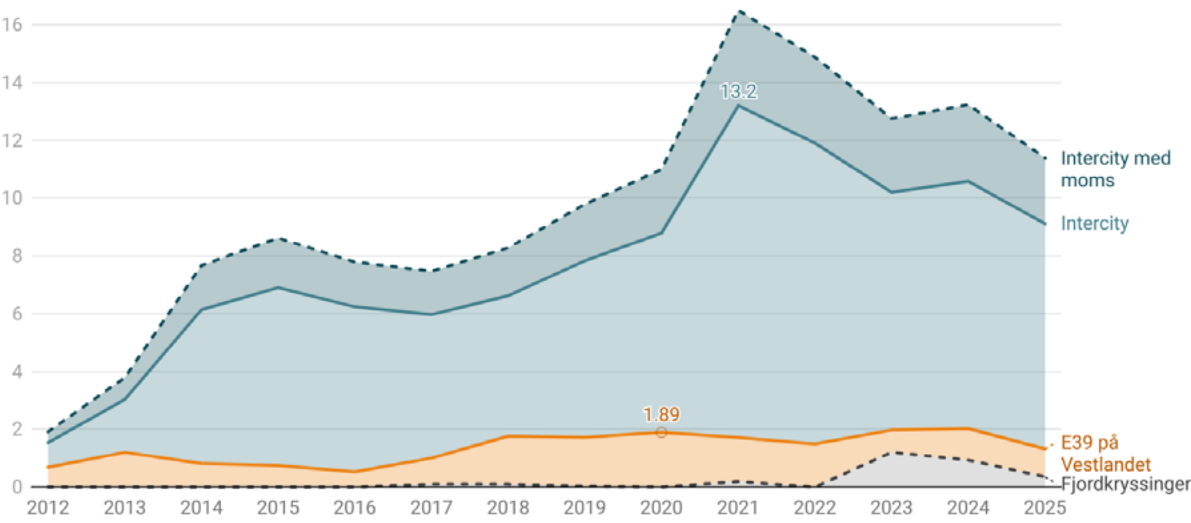
Fire prosjekter ligger inne på prioritert plass på Statens vegvesens gjennomføringsplan frem mot 2030.

- Smiene-Harestad
- Figgjo-Ålgård
- Storehaugen-Førde
- Bjerkeset-Astad.

Trekker en fra bompenger, vil disse fire prosjektene koste staten rundt 8,5 milliarder kroner. Det gir en årlig utgift på rundt halvannen milliard kroner.

Intercity og fergefri E39

Grafen viser årlig statlig pengebruk (i milliarder) i perioden 2012-2025. Bompenger er holdt utenfor.



Et grovt overslag viser at staten gjennom Nye Veier har brukt rundt 12 milliarder på E39 mellom Kristiansand og Lyngdal siden 2018. Det utgjør cirka halvannen milliard i året. Bompenger er da holdt utenfor.

Figur 9

5 Ble målene for Intercity innfridd?

Regjeringen har måttet skyve på målet om å fullføre Indre Intercity i 2024. Dobbeltsporene til Tønsberg og Hamar forventes åpnet henholdsvis tidlig høst 2025 og i slutten av 2027. I tillegg har samferdselsministeren uttalt at en skal starte byggingen av dobbeltsporet til Fredrikstad på slutten av 2020-tallet.

Men selv om det gjenstår investeringer på rundt 50 milliarder kroner på prosjektet, er det likevel naturlig å spørre om regjeringen har oppnådd sine mål. Vi skal her gå gjennom to sentrale målintikatorer: Reisetid og passasjerer.

5.1 Reisetid

Å kutte reisetiden og med det skape et felles bo- og arbeidsmarked på Østlandet har vært en av hovedbegrunnelsene til 135-milliardersprosjektet Intercity. Totalt skulle reisetiden i triangelet kuttes med 125 minutter.

- Oslo S-Skien: - 52 minutter.
- Oslo S-Lillehammer: - 36 minutter
- Oslo S-Halden: - 37 minutter

I juni sendte stortingsrepresentant Liv Kari Eskeland (H) et skriftlig spørsmål om hvor mye reisetiden på Intercity er blitt redusert i perioden 2014-2025. I svaret fra statsråd Jon Ivar Nygård (Ap) kommer det frem at en så langt - og etter å ha brukt rundt 100 milliarder kroner på tiltaket - har kuttet reisetiden med syv minutter mellom Oslo S og Lillehammer og tolv minutter mellom Oslo S og Halden. Det var ingen reisetidsbesparelse på Vestfoldbanen i Nygårds svar, noe som gir en samlet forkorting av reisetiden på 19 minutter.

På E39 var potensialet enda større. Her er det blitt snakket om reisetidsbesparelse på rundt ni timer den dagen fjordene var krysset og veiene utbedret mellom Kristiansand og Trondheim. Så hva viser resultatene 12 år etter? I en e-post fra Samferdselsdepartementet får vi opplyst følgende:

Spart reisetid for lette kjøretøy etter gjennomførte prosjekter fra Statens vegvesen og Nye Veier etter 2013 er per nå på 44 minutter.

Videre opplyses departementet at når alle igang-

satte prosjekter er fullført, vil reisetiden ytterligere reduseres til 54 minutter.

Oppsummert innebærer dette følgende:

1. Staten har ved å bruke rundt 29 milliarder kroner (Nye Veier: 22,4 milliarder til Nye Veier, Statens Vegvesen 16,6 milliarder) på E39 kuttet reisetiden for lette kjøretøy med 44 minutter.
2. Staten har brukt 103 milliarder på å bygge dobbeltspor på Intercity, noe som har resultert i et kutt i reisetiden på 19 minutter.

5.2 Passasjerer

I februar 2012 presenterte Jernbaneverket brosjyren «InterCity gjør Østlandet til ett arbeidsmarked». Her kunne en lese følgende om trafikk-tallene den dagen Intercity-utbyggingen er ferdig:

Intercity ville øke trafikken på Østfoldbanen fra 2,8 millioner passasjerer til 4,8 millioner.

“Anslagsvis 2,9 millioner mennesker vil bruke InterCity på Dovrebanen hvert år, opp fra dagens 1,5 millioner.”

Mens Vestfoldbanen skulle stige fra 4,8 millioner til 9,5 millioner. 0

I juni 2025 sendte stortingsrepresentant Helge Andre Njåstad (Frp) et skriftlig spørsmål til samferdselsministeren der han spurte om disse målene var nådd. Svaret fra Nygård var at de hadde endret tellemåte og at det dermed ikke lenger var mulig å sammenligne tallene.

Med den nye tellemåten viser trafikk-tallene følgende:

- 2,6 millioner av- og påstigninger på Dovrebanen.
- 3,5 millioner av- og påstigninger på Østfoldbanen.
- 4,4 millioner av- og påstigninger på Vestfoldbanen.

Selv om tallet ikke er egnet til å si noe om måloppnåelse, så kan det likevel være verdt å reflektere litt rundt dem. Deler du dem på antall dager i året så får du følgende passasjertall per døgn:

- Dovrebanen: 7123
- Østfoldbanen: 9589
- Vestfoldbanen 12 054

Så hvor mye er dette? Til sammenlikning så er det mer enn 300.000 daglige av- og påstigninger på T-banen i Oslo. For Bybanen i Bergen ligger tallet på rundt 65.000. Uavhengig av trafikkutvikling kan en dermed slå fast at det er blitt brukt veldig mye penger på et lite antall passasjerer.

5.3 Samfunnsøkonomisk nytte

Allerede i KS1-rapporten advarte konsulentene mot at Intercity-prosjektet var svært ulønnsomt. Det foreligger ingen rapporter som oppsummerer den samlede nytten på de 103 milliardene som så langt er brukt på prosjektet. En pekepinn kan en imidlertid finne i noen av evalueringene som er gjort etter at prosjektene er satt i drift.

Vi har klart å lokalisere fire slike etterevalueringer. De konkluderer med følgende:

- Farriseidet-Porsgrunn på Vestfoldbanen anslås av Menon Economics til å ha en netto nytte per budsjettkrone på -1,06, noe de beskriver som “svært ulønnsomt”.
- Holm-Nykirke på Vestfoldbanen opplyses i samme rapport å ha en NNB på -0,92. “Prosjektet må dermed karakteriseres som svært ulønnsomt både på generelt grunnlag og sett opp mot både ferdigstilte og fremtidige jernbaneprosjekter,” skriver Menon Economic.
- Barkåker-Tønsberg til 1,6 milliarder kroner anslås å ha en netto nytte per budsjettkrone på -0,24 “Dette er betydelig lavere enn det som ble lagt til grunn i forkant”, konkluderer evalueringsrapporten.
- På Langset-Kleverud på Dovrebanen er samfunnsnyttan per budsjettkrone beregnet til -0,86. “Dette er vesentlig verre enn originalscenariot,” skriver konsulentselskapet Concepto.

En sentral årsak til den svake økonomiske nytten er at kostnadene har skutt i været. Et eksempel som kan belyse denne utviklingen er NTP 2018-2029. Her ble det anslått at det samlede restbehovet for Indre Intercity var på 51,3 milliarder kroner.

Ni år etter at rapporten ble lagt frem er det brukt 78 nye milliarder kroner på å ferdigstille Intercity (2018-2029). I juni sendte stortingsrepresentant Liv Kari Eskeland et spørsmål til samferdselsministeren om hvor mye det vil koste å ferdigstille “In-

dre Intercity”.

Svaret var 47,8 milliarder. I tillegg la han til at “det er stor usikkerhet om anslagene.”

Vi har bare lyktes å finne én evalueringsrapport som omhandler E39. Den tar for seg fellesprosjektet Rv. 13 Ryfast og E39 Eiganestunnelen. Her anslås netto nytte per budsjettkrone til 0,34. “Prosjektet må dermed karakteriseres som svært lønnsomt både på generelt grunnlag og sett opp mot andre vegprosjekter,” skriver konsulentene i Menon Economic.

De to fjordkryssingsprosjektene som har kommet lengst i planleggingen, Hordfast og Møreaksen, har også negativ samfunnsnytte. I kvalitetssikringsrapporten til det første byggetrinnet av Møreaksen, Vik-Molde, opplyses det at prosjektet har en netto nytte på -7,5 milliarder. Prosjektet har en forventet kostnad på 21,1 milliarder kroner.

I reguleringsplanen til Hordfast oppgis netto nytten per budsjettkrone å være -0,03 kroner. Prosjektet har en kostnad på 52,3 milliarder kroner.

6 Hva gikk galt for fergefri E39?

Da Stoltenberg-regjeringen lovet at E39 skulle rustes opp skapte det stor entusiasme på Vestlandet. Den skulle etter hvert synke kraftig. Og da samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) våren 2024 satte hele prosjektet i kunstig åndedrett, skapte det få overskrifter.

Hvordan kunne det gå så galt?

6.1 Lokaliseringskrangler

På Østlandet har hele landsdelen stått sammen om å prioritere Intercity. Dette har blant annet skjedd gjennom Østlandssamarbeidet, som er et politisk samarbeid mellom Akershus, Østfold, Innlandet, Buskerud, Vestfold og Telemark.

Med unntak av uenighet om hvor traséen skal gå i området Fredrikstad-Sarpsborg, så har det vært lite konflikter om linjeføringen.

Det samme kan ikke sies om fergefri E39. Flere steder har det vært sterk krangel om hvor fjorden skal krysses. Det har også vært nye omkamper etter at beslutningen er tatt.

- Sunnhordaland: Her stod striden mellom en lang bro over Bjørnafjorden og en indre

jeringen den korteste veien med bro over Bjørnafjorden. Stadig vekk er det blitt tatt til orde for omkamp. Så sent som i mars 2022 gikk Vestland Ap inn for å utrede indre trasé på nytt.

- I Nordfjord var alternativene bro mellom Anda og Lote eller tunnel og bro mellom Byrkjelo og Svarstad. Regjeringen valgte her den siste løsningen som krysset fjorden lengst inne i Nordfjorden. Også her har omkampene vært mange. Så sent som i juli 2024 ba regjeringen Statens vegvesen om å vurdere alternativet Anda-Lote på nytt.
- I Møre og Romsdal valgte regjeringen å følge Statens vegvesen anbefaling med undersjøisk tunnel under Romsdalsfjorden til Otrøya og bro over Julsundet. Her har fylkets største parti, Frp, kjempet aktivt for en annen løsning lenger inn i landet, Romsdalsaksen.

De mange omkampene har gjort det vanskeligere å få satt kraft bak kravene. I tillegg har det både fra lokalt og sentralt hold blitt fremmet krav om at en må prioritere. Det har ført til en rekke diskusjoner om hva som er viktigst av for eksempel vei og bane mellom Arna og Stanghelle og Hordfast.

Det forrige Ap-byrådet i Bergen gikk blant annet inn for å vrake Hordfast til fordel for Arna-Stanghelle.

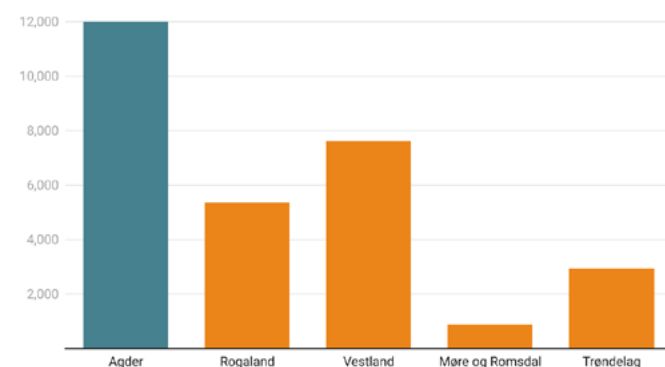
6.2 Økt standard gjorde prosjektet ugjennomførbart

I utgangspunktet mente Høyre at fergefri E39 i stor grad skulle kunne finansieres av brukerne gjennom bompenger. Om det noen gang har vært realistisk kan diskuteres, men det som i alle fall er sikkert er at valg tatt av deres egen regjering gjorde det helt umulig.

Opprinnelig så en for seg en standard med i hovedsak to og tre felt med midtdele. Firefelts vei skulle kunne bygges om trafikken tilsa det. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen ville det imidlertid annerledes. Han la inn som premiss at det skulle være firefelts motorvei og 110 km/t fra Kristiansand til nord for Bergen, fra Hareid til Molde

Statlige kroner brukt på E39

Perioden strekker seg fra 2014 til 2025. Beløpet er i tusen millioner kroner.



Midlene i Agder kommer fra Nye Veier, som har inngått en avtale med staten om å bygge motorvei mellom Kristiansand og Lyngdal. Midlene i de fire øvrige fylkene er bevilget over statsbudsjettet til Statens vegvesen.

Figur 10 trasé via Fusa. I desember 2013 valgte reg-

og siste strekket inn mot Trondheim.

Dette var en medvirkende årsak til at prosjektet hoppet i pris fra 130 milliarder kroner til nærmere 400 milliarder kroner og dermed svekket sin oppslutning i opinionen.

I 2019 kåret Nettavisen i samarbeid med Skattebetalernes forening fergefri E39 som vinner av en selvopprettet sløseripris.

Som vist i denne rapporten har overskridelsene vært enorme også på Intercity. Her har en imidlertid aldri laget noen oppdatert analyse av hva prosjektet vil koste.

6.3 Har Vestlandet grunn til å klage?

Som denne gjennomgangen viser er det kun Østlandet og Intercity som fikk innfridd løftet fra Stoltenberg-regjeringen. Betyr det at Vestlandet har

Byrådet skroter Hordfast: – Et svik mot Vestlandet

– Byrådet i Bergen prioriterer hyttefolket i stedet for næringslivet på Vestlandet, sier Harald Minge, direktør i Næringsforeningen i Stavanger-regionen.



Slik kan broen over Bjørnafjorden bli dersom Hordfast realiseres. ILLUSTRASJON: AMCDISSING OG WEITLING / STATENS VEGVESEN

grunn til å klage?

Dette prosjektet har ikke tatt mål av seg å lage en fullstendig sammenlikning av hvordan samferdselsmilliardene er brukt på landsdelene. Det ville blitt en for omfattende oppgave. Det vi imidlertid kan si med sikkerhet er at den store skjevfordelingen mellom landsdelene som vi ser på jernbanefeltet, ikke gjør seg gjeldende innen vei.

På Vestlandet er det i perioden 2013-2025 startet opp tre store veisatsinger over en milliard kroner

som ikke ligger på E39. Det er Rv. 555 Sotrasambandet, et OPS-prosjekt til 23,1 milliarder kroner. E136 Breivika-Lerstad i Ålesund til rundt fire milliarder kroner. Og E134 Røldal-Seljestad, også det fire milliarder kroner.

I tillegg er det varslet byggestart for vei- og bane-prosjektet Arna-Stanghelle til rundt 40 milliarder kroner. De store midlene til dette prosjektet vil først begynne å rulle på slutten av 2020-tallet.

Målt opp mot innbyggertall er kanskje Sørlandet den store vinneren. Her er de i full gang med å bygge motorvei mellom Kristiansand og Lyngdal og Tvedestrand og Arendal. I tillegg bygges det ringvei i Kristiansand.

Det er imidlertid ikke mulig å trekke en slutning om at Østlandet straffes på veisiden fordi de får så mye jernbanemidler. En rekke store prosjekter er startet opp i denne landsdelen de siste 12 årene. Blant dem er:

- Ny Oslofjordtunnel. Kostnad: rundt 8 milliarder kroner.
- Ny E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta til rundt 18 milliarder kroner. Dette er den første av tre etapper.
- Ny motorvei mellom Eggemoen og Moelv til rundt 11 milliarder kroner er åpnet. Den bygges nå videre til Øyer.
- Motorveien i Vestfold er i denne perioden også forlenget til Bamble og det jobbes med å videreføre den til Kragerø.

7 Avslutning

Intercity på Østlandet og fergefri E39 på Vestlandet begynte som to likeverdige løfter. Det var imidlertid allerede fra starten klart at de ikke var helt likeverdige. Høyre hadde blant annet som premiss at opprustningen på Vestlandet i hovedsak skulle skje med bompenger.

Det skulle fort vise seg at det ikke var realistisk. Etterhvert som planleggingen skred frem, ble prosjektet bare dyrere og dyrere. I 2016 viste en utredning fra Statens vegvesen at det ville koste 340 milliarder kroner å få på plass en opprustet fergefri E39. Det skulle øke til nær 400 milliarder kroner fire år senere. Et slikt beløp ville kreve store, statlige bidrag. Det var det aldri noen interesse for.

For Intercity har situasjonen vært motsatt. Der har det i tillegg til stor interesse fra byråkratene, også vært et kraftfullt politisk press for å få på plass en ny Intercity.

Også her har det vært enorme kostnadssprekker, men uten at det i stor grad har redusert den politiske viljen til å komme i mål. Kostnadssprekene har imidlertid gjort det krevende å nå målet om å fullføre Indre Intercity innen 2024.

Hele det politiske spekteret har stilt seg bak In-

tercity-satsingen, men det virker til å være noe større interesse for prosjektet på venstresiden enn høyresiden. Dette begrunnes med at Solberg-regjeringen valgte å stoppe den videre utbyggingen av Østfoldbanen. En beslutning den nåværende regjeringen har omgjort.

Da samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) holdt sine årlige jernbanetale vinteren 2025 lover han både nye Oslotunnel/rikstunnel og videre satsing på Intercity.

– Om noen år vil reisehverdagen bli bedre med raskere og flere avganger mellom Oslo og Tønsberg, Hamar og Moss. Vi prioriterer å ferdigstille indre Intercity til Fredrikstad, sa samferdselsminister Jon Ivar Nygård i sin jernbanetale tidligere i år.

Vedlegg

Her finner du i tabellform de statlige utgiftene til veiprosjekter på E39 og jernbaneinvesteringer på Intercity. Tallene er hentet fra de årlige statsbudsjettene.

Prosjekter 2012	Statlige midler
E39 Vågsbotn-Hylkje	120 mill. kr
E39 Torvund – Teigen	120 mill. kr
E39 Kvivsvegen	200 mill. kr
E39 Hjartåberga	105 mill. kr
E39 Knutset-Høgset	45 mill. kr
E39 Fardal-Osestad	65 mill. kr
E39 Svegatjørn-Rådal	26 mill. kr
Sum	681 mill. kr
Dobbeltspor Barkåker–Tønsberg	77 mill. kr
Dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke	839 mill. kr
Farriseidet–Porsgrunn	100 mill. kr
Dobbeltspor Langset–Kleverud	514 mill. kr
Sum IC	1530 mill. kr

Prosjekter 2013	Statlige midler	Bompenger
E39 Vågsbotn – Hylkje	280 mill. kr	
E39 Sveгатjørn-Rådal	105 mill. kr	0 mill. kr
E39 Lavik ferjekai	95 mill. kr	
E39 Torvund – Teigen	65 mill. kr	
E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande N	20 mill. kr	
E39 Kvivsvegen	55 mill. kr	
E39 Hjartåberga	218 mill. kr	
E39 Knutset – Høgset	17 mill. kr	
E39 Høgkjølen – Harangen	217 mill. kr	
E39 Eiganestunnelen	126 mill. kr	100 mill. kr
E39 Stangeland – Sandved		41 mill. kr
Sum E39	1198 mill. kr	141 mill. kr
Dobbeltspor Barkåker–Tønsberg	57 mill. kr	
Dobbeltspor Holm–Nykirke	900 mill. kr	
Dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn	400 mill. kr	
Dobbeltspor Langset–Kleverud	848 mill. kr	
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	827 mill. kr	
Sum IC	3032 mill. kr	

Prosjekter 2014	Statlige midler	Bompenger
E39 Eiganestunnelen	100	325
E39 Sandved – Hove	20	120
E39 Vågsbotn – Hylkje	108	
E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande Nord	225	
E39 Kvivsvegen	19	
E39 Hjartåberga	66	
E39 Harangen – Høgkjølen	222	
E39 Sveгатjørn-Rådal	50	
Sum E39	810	445
Vestfoldbanen – Barkåker–Tønsberg	10	
Vestfoldbanen – Holm–Holmestrand-Nykirke	1330	
Vestfoldbanen – Farriseidet–Porsgrunn	1981	
Dovrebanen – Langset–Kleverud	1024	
Post 31 Dobbeltspor Oslo–Ski	1792	
Sum IC	6137	

Prosjekter 2015	Statlige midler	Bompenger
E39 Høgkjølen – Harangen	107 mill. kr	
E39 Eiganestunnelen	115 mill. kr	256 mill. kr
E39 Hjartåberga	23 mill. kr	
E39 Hove – Sandved	47 mill. kr	28 mill. kr
E39 Sveгатjørn – Rådal	150 mill. kr	150 mill. kr
E39 Vågsbotn – Hylkje	46 mill. kr	
Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord	222 mill. kr	
E39 Bjørset-Skei	29 mill. kr	
Sum E39	739 mill. kr	584 mill. kr
Vestfoldbanen – Barkåker – Tønsberg	10 mill. kr	
Vestfoldbanen – Holm – Holmestrand – Nykirke	1323 mill. kr	
Vestfoldbanen – Farriseidet – Porsgrunn	1478 mill. kr	
Dovrebanen – Langset – Kleverud	960 mill. kr	
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	3135 mill. kr	
Sum IC	6906 mill. kr	

Prosjekter 2016	Statlige midler	Bompenger
E39 Eiganestunnelen	150 mill. kr	300 mill. kr
E39 Hove – Sandved	150 mill. kr	225 mill. kr
E39 Rogfast	0 mill. kr	30 mill. kr
E39 Sveгатjørn – Rådal	100 mill. kr	930 mill. kr
E39 Bjørset – Skei	100 mill. kr	0 mill. kr
E39 Harangen – Høgkjølen	23 mill. kr	
Sum E39	523 mill. kr	1485 mill. kr
Vestfoldbanen – Barkåker – Tønsberg	25 mill. kr	
Vestfoldbanen – Holm – Holmestrand – Nykirke	955 mill. kr	
Vestfoldbanen – Farriseidet – Porsgrunn	970 mill. kr	
Dovrebanen – Langset – Kleverud	172 mill. kr	
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	4113 mill. kr	
Sum IC	6235 mill. kr	

Prosjekter 2017	Statlige midler	Bompenger
E39 Eiganestunnelen	490 mill. kr	340 mill. kr
E39 Hove – Sandved	42 mill. kr	8 mill. kr
E39 Rogfast	100 mill. kr	120 mill. kr
E39 Sveгатjørn – Rådal	230 mill. kr	1250 mill. kr
E39 Bjørset – Skei	134 mill. kr	
Sum E39	996 mill. kr	1718 mill. kr
Vestfoldbanen – Holm– Holmestrand–Nykirke	359 mill. kr	
Vestfoldbanen – Farriseidet– Porsgrunn	564 mill. kr	
Dovrebanen – Langset–Kleverud	174 mill. kr	
Follobanen – Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	4875 mill. kr	
Sum IC	5972 mill. kr	

Created with Datawrapper

Prosjekter 2018	Statlige midler	Bompenger
E39 Eiganestunnelen	385 mill. kr	0 mill. kr
E39 Hove – Sandved	125 mill. kr	
E39 Rogfast	0 mill. kr	500 mill. kr
E39 Sveгатjørn – Rådal	1060 mill. kr	330 mill. kr
E39 Bjørset – Skei	190 mill. kr	0 mill. kr
Sum E39	1760 mill. kr	830 mill. kr
Dovrebanen: Langset–Kleverud	241 mill. kr	
Dovrebanen: Venjar–Eidsvoll– Langset	350 mill. kr	
Vestfoldbanen: Holm– Holmestrand–Nykirke	17 mill. kr	
Vestfoldbanen: Farriseidet– Porsgrunn	572 mill. kr	
Østfoldbanen: Sandbukta–Moss– Såstad	745 mill. kr	
Follobanen: Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	4697 mill. kr	
Sum IC	6622 mill. kr	

Created with Datawrapper

Prosjekter 2019	Statlige midler	Bompenger
E39 Eiganestunnelen	421 mill. kr	19 mill. kr
E39 Rogfast	30 mill. kr	370 mill. kr
E39 Sveгатjørn – Rådal	1075 mill. kr	133 mill. kr
E39 Bjørset – Skei	174 mill. kr	0 mill. kr
E39 Betna-Stormyra	18 mill. kr	0 mill. kr
Sum E39	1718 mill. kr	522 mill. kr
Hensetting Hove	72 mill. kr	
Langset–Kleverud	7 mill. kr	
Venjar–Eidsvoll–Langset	941 mill. kr	
IC Dovrebanen	1020 mill. kr	
Farriseidet–Porsgrunn	435 mill. kr	
Hensetting Skien	211 mill. kr	
Holm–Holmestrand–Nykirke	111 mill. kr	
Solum omformerstasjon	57 mill. kr	
Drammen–Kobbervikdalen	602 mill. kr	
Nykirke–Barkåker	222 mill. kr	
IC Vestfoldbanen	1638 mill. kr	
Sandbukta–Moss–Såstad	1008 mill. kr	
Oslo-Ski	4163 mill. kr	
Sum IC	7829 mill. kr	

Regjeringen endret Intercity-oppsettet i statsbudsjettet dette året.

Prosjekter 2020	Statlige midler	Bompenger
E39 Sveгатjørn – Rådal	1468 mill. kr	160 mill. kr
E39 Bjørset – Skei	140 mill. kr	0 mill. kr
E39 Betna-Stormyra	170 mill. kr	0 mill. kr
E39 Myrmel-Lunde	20 mill. kr	
E39 Ørskogfjellet krabbefelt	25 mill. kr	0 mill. kr
E39 Lønset-Hjelset	70 mill. kr	0 mill. kr
Sum	1893 mill. kr	160 mill. kr
Kleverud–Sørli	190 mill. kr	
Venjar–Eidsvoll–Langset	1341 mill. kr	
Åkersvik-Brummundal-Moelv	152 mill. kr	
Drammen–Kobbervikdalen	956 mill. kr	
Nykirke–Barkåker	790 mill. kr	
Barkåker–Tønsberg	31 mill. kr	
Sandbukta–Moss–Såstad	1857 mill. kr	
Hensetting InterCity	43 mill. kr	
Oslo–Ski	3433 mill. kr	
Sum IC	8793 mill. kr	

Created with Datawrapper

Prosjekter 2021	Statlige midler	Bompenger
E39 Rogfast	185	
E39 Sveгатjørn–Rådal	633	77
E39 Bjørset–Skei	55	
E39 Betna–Stormyra	540	
E39 Myrmel–Lunde	115	
E39 Ørskogfjellet, krabbefelt	100	
E39 Lønset–Hjelset	85	
Sum E39	1713	77
Dovrebanen	2100	
Vestfoldbanen	5200	
Østfold- og Follobanen	5900	
Sum Intercity	13200	

Regjeringen endret bokføringen for Intercity-prosjektene i sitt forslag til statsbudsjett for 2021 og sluttet å oppgi kostnadene på hvert enkelt prosjekt. Dette gjelder prosjektene: Venjar-Eidsvoll-Langset, Kleverud-Sørli, Sørli-Åkersvika, Drammen-Kobbervikdalen, Nykirke-Barkåker, Barkåker-Tønsberg, midlertidig anlegg for togparkering i Drammen, Haug-Seut-Sarpsborg, togparkering sør for Moss og Sandbukta-Moss-Såstad,

Created with Datawrapper

Prosjekter 2022	Statlige midler	Bompenger
E39 Eiganestunnelen	146 mill. kr	
E39 Rogfast, Rogaland	0 mill. kr	985 mill. kr
E39 Sveгатjørn–Rådal, Vestland	550 mill. kr	42 mill. kr
E39 Myrmel–Lunde, Vestland	190 mill. kr	0 mill. kr
E39 Lønset–Hjelset	330 mill. kr	150 mill. kr
E39 Ørskogfjellet krabbefelt	34 mill. kr	0 mill. kr
E39 Betna–Stormyra	241 mill. kr	0 mill. kr
Sum E39	1491 mill. kr	1177 mill. kr
IC Dovrebanen	2600 mill. kr	
IC Vestfoldbanen	4100 mill. kr	
IC Østfoldbanen og Follobanen	5200 mill. kr	
Sum IC	11900 mill. kr	

Følgende prosjekter inngår i IC: Venjar-Eidsvoll–Langset, Kleverud–Sørli, Sørli–Åkersvika, Oslo–Ski, Barkåker–Tønsberg, Drammen–Kobbervikdalen, Nykirke–Barkåker, Sandbukta–Moss–Såstad og Follobanen.

Created with Datawrapper

Prosjekter 2023	Statlige midler	Bompenger
E39 Eiganestunnelen	347 mill. kr	0 mill. kr
E39 Rogfast	1200 mill. kr	990 mill. kr
E39 Hove-Osli	0 mill. kr	189 mill. kr
E39 Myrmel–Lunde, Vestland	125 mill. kr	0 mill. kr
E39 Ørskogfjellet krabbefelt	34 mill. kr	0 mill. kr
E39 Lønset–Hjelset	0 mill. kr	509 mill. kr
E39 Betna-Stormyra	260 mill. kr	0 mill. kr
Sum E39	1966 mill. kr	1688 mill. kr
IC Dovre	2700 mill. kr	
IC Vestfold	4100 mill. kr	
IC Østfold og Follobanen	3400 mill. kr	
Sum IC	10200 mill. kr	

IC-prosjekter: Venjar–Eidsvoll–Langset, Kleverud–Sørli, Sørli–Åkersvika, anlegg for togparkering på Dovrebanen, Drammen–Kobbervikdalen, Nykirke–Barkåker, innføring til Tønsberg stasjon (Barkåker–Tønsberg og ombygging av Tønsberg stasjon), anlegg for togparkering på Vestfoldbanen, Follobanen og Sandbukta–Moss–Såstad

Created with Datawrapper

Prosjekter 2024	Statlige midler	Bompenger
E39 Hove-Osli		188
E39 Rogfast, Rogaland	930	1529
E39 Sveгатjørn–Rådal, Vestland	126	
E39 Myrmel–Lunde, Vestland	112	
E39 Lønset–Hjelset	50	130
E39 Betna–Stormyra	800	
Sum E39	2018	1847
IC Dovre	3900	
IC Vestfoldbanen	3200	
IC Østfoldbanen	2600	
Follobanen	880	
Sum IC	10580	

IC-prosjekter: Venjar–Eidsvoll–Langset, Kleverud–Sørli, Sørli–Åkersvika, Oslo–Ski, Barkåker–Tønsberg, Drammen–Kobbervikdalen, Nykirke–Barkåker og Sandbukta–Moss–Såstad.

Created with Datawrapper

Prosjekter 2025	Statlige midler	Bompenger
E39 Rogfast, Rogaland	350 mill. kr	2250 mill. kr
E39 Hove-Osli	175 mill. kr	30 mill. kr
E39 Sveгатjørn–Rådal, Vestland	158 mill. kr	
E39 Myrmel–Lunde, Vestland	29 mill. kr	
E39 Lønset–Hjelset	50 mill. kr	50 mill. kr
E39 Betna-Stormyra	555 mill. kr	
Sum E39	1317 mill. kr	2330 mill. kr
Follobanen	310 mill. kr	
Østfoldbanen	1800 mill. kr	
Vestfoldbanen	2700 mill. kr	
Dovrebanen	4300 mill. kr	
Sum IC	9110 mill. kr	

IC-prosjekter: Venjar–Eidsvoll–Langset, Kleverud–Sørli, Sørli–Åkersvika, Oslo–Ski, Barkåker–Tønsberg, Drammen–Kobbervikdalen, Nykirke–Barkåker og Sandbukta–Moss–Såstad.

Created with Datawrapper

