



Møtepapir

Styringsgruppen for Miljøløftet

Møte 12/2018, Klokkeslett: 07:30-09:30, Dato: 14. desember 2018.

Møtested: Hotell Ørnen, Bergen.

Saksbehandler: Solveig Paule

Dato: 07.12.2018

Dok: Møtepapir SG 1218 Miljøløftet

Saksliste

Sak 82/18 Godkjenning av innkalling og saksliste

Sak 83/18 Godkjenning av referat fra møte 11/18

Sak 84/18 Status for frigivelse av Mindemyren

Sak 85/18 Oppfølging nye bomstasjoner

Sak 86/18 Eventuelt



Miljøloftet

Sak 82/18 Godkjenning av innkalling og saksliste

Forslag til vedtak: Innkalling og saksliste blir godkjent.

Sak 83/18 Godkjenning av referat fra møte 11/18

Referat er vedlagt. Se [vedlegg 1](#).

Forslag til vedtak: Vedlagt referat blir godkjent.

Sak 84/18 Oppfølging nye bomstasjoner

Onsdag 28. november ble Miljøloftets styringsgruppe orientert om at oppstart for innkreving i de 15 nye bomstasjonene i Bergen ikke kan gjennomføres som planlagt fom. 1. januar 2019, men at det blir en forsinkelse. Forsinkelsen er anslått til minst 3 måneder.

Sekretariatet har laget en foreløpig konsekvensanalyse av denne forsinkelsen. Vi har sett på fire typer konsekvenser: Finansielle, fremdriftsmessige, omdømmemessige og nullutslippmål-relaterte. Se [vedlegg 2](#).

Forslag til vedtak:

Sak 85/18 Status for frigivelse av Mindemyren

Saken er en oppfølging av sak 78/18 Bane NOR sin frigivelse av Mindemyren – absolutte frister og handlingsrom for Bybanen Utbygging fra møtet i Miljøloftets styringsgruppe 28. november. Under behandlingen av denne, ba styringsgruppen om en bredere orientering om denne saken.

Jernbanedirektoratet har laget et notat om status for frigivelse av Mindemyren. Se [vedlegg 3](#).

Forslag til vedtak:

Sak 86/18 Eventuelt

Vedlegg 2

NOTAT

Til: Styringsgruppen
Fra: Sekretariatet
Kopi til:

Saksbehandler/telefon:
Solveig Paule/ 93053457
Vår dato: 07.12.2018
Vår referanse:

Sak 84/18 Konsekvensanalyse – utsatt oppstart nye bomstasjoner

1. Bakgrunn

Onsdag 28. november ble Miljøloftets styringsgruppe orientert om at oppstart for innkreving i de 15 nye bomstasjonene i Bergen ikke kan gjennomføres som planlagt fom. 1. januar 2019, men at det blir en forsinkelse. Forsinkelsen er anslått til minst 3 måneder.

Sekretariatet har med bistand fra Kristian Bauge, SVV, gjennomført en foreløpig konsekvensanalyse av denne forsinkelsen. Vi har sett på fire typer konsekvenser:

- Finansielle
- Fremdriftsmessige
- Omdømmemessige
- Nullutslippmål-relaterte

Vi har sett på to mulige nye oppstartdatoer; 1. april 2019 og 1. januar 2020

2. Finansielle konsekvenser

Med de 15 nye bomstasjonene i drift fra 1. januar 2019, var bompengeneinntektene i Miljøloftet beregnet til 906 mill. netto i 2019. Dette beløpet er lagt inn i det vedtatte handlingsprogrammet for 2019-2022.

Dersom innkreving i nye bomstasjoner starter 1. april 2019, vil det gi 815 mill. i netto bompengeneinntekter. Da har vi lagt samme inntektsnivå som i 2018 til grunn i 1. kvartal, samt korrigert for at systemet ikke før i 2. halvår 2019 vil håndtere at dyreste passering skal gjelde i rushtiden.

Med oppstart 1. april 2019 får dermed Miljøloftet en beregnet netto inntektsreduksjon i 2019 på 91 mill. kroner. Dette beløpet er av en størrelse som er håndterbar innenfor Miljøloftets rammer.

Dersom nye bomstasjoner ikke trer i kraft før 1. januar 2020, legger vi til grunn at vi holder oss på samme inntektsnivå som i 2018. Det vil gi 645 mill. i beregnet netto bompengeneinntekter i 2019. Med oppstart 1. januar 2020 får dermed Miljøloftet en beregnet inntektsreduksjon i 2019 på 261 mill. kroner. Dette beløpet vil ha større konsekvenser for Miljøloftets portefølje.

Oppsummering: I det vedtatte handlingsprogrammet er det et beregnet underskudd for bompenger på 77 mill. i 2019. Når vi legger inn nye beregninger for utsatt oppstart av nye bomstasjoner til hhv. 1. april 2019 og 1. januar 2020, øker dette underskuddet til hhv. 168 mill. og 338 mill.

Utsatt oppstart vil ikke påvirke de økonomiske beregningene for årene 2020, 2021 og 2022. Det beregnede overskuddet på 656 mill. i 2022 vil kunne dekke underskudd de 3-4 foregående årene, men det vil være vanskeligere å planlegge nye prosjekter som krever finansiering fra bompenger. I tillegg vil det sannsynligvis

være nødvendig med finansiering av underskuddet frem til 2022. Dette vil eventuelt også ha en kostnad beregnet til ca. 10-15 mill. som ikke er tatt med her.

3. Fremdriftsmessige konsekvenser

Sekretariatet kan ikke se at utsettelsen direkte påvirker fremdriften til noen av prosjektene. De prosjektene som krever bompengefinansiering i inneværende periode, er allerede igangsatt. For at fremdriften til noen av de planlagte prosjektene skal kunne påvirkes, må Miljøløftet ved hjelp av porteføljestyling omdisponere penger fra andre ikke-igangsatte prosjekter til de prosjektene som nå får en underdekning pga. mindre innkrevde bompenger.

4. Omdømmemessige konsekvenser

De siste ukene har det vært økende negativt fokus på de nye bomstasjonene i media, kommentarfelt mm. Det er viktig å kommunisere godt at utsatt oppstart kun er en forsinkelse av de allerede vedtatte nye bomstasjonene. De nye bomstasjonene vil bli satt i drift så snart vegkantutstyret er montert og operativt for innkreving.

5. Konsekvenser relatert til nullvekstmålet

Bergen er godt i rute i forhold til å holde nullvekstmålet, og sekretariatet kan ikke se at utsatt oppstart vil gi noen store konsekvenser her.

Notat

Vedlegg 3

Fra Jernbanedirektoratet

Til Styringsgruppen for Miljøløftet

Dato 07.12.2018

Sak 85/18 Status for frigivelse av Mindemyren

I behandlingen av Sak 78/18 *Bane NOR sin frigivelse av Mindemyren – absolutte frister og handlingsrom for Bybanen Utbygging* i Miljøløftets styringsgruppe 28. november, ba styringsgruppa om en bredere orientering om tiltaket i neste møte.

I dette notatet redegjøres det for status for en midlertidig løsning for nybilhåndtering på Koengen.

1. Bakgrunn

Markedsandelen på gods på relasjonen Oslo – Bergen er på 60-70 %. Daglig kjører 18 godstog mellom Østlandet og Bergen (9 hver vei), og 140' TEU omlastes årlig på Nygårdstangen (2014). Kapasiteten på godsterminalen er nær sprengt, og etter ombygging i 2024 skal Nygårdstangen kunne håndtere en økt godsmengde på 50 %. I tillegg skal tiltak på strekningen Fløen – Bergen realiseres. Tiltakene er forventet ferdigstilt i 2024.

Godstrafikken til Bergen fordeles i dag til terminalene på Nygårdstangen og Mindemyren. Mindemyren benyttes til tog som frakter nybiler, oppstilling av nybiler, som avlastning for Nygårdstangen i avvik, og ved forsinkelser i togtrafikken.

Prioritering av ny bybane til Fyllingsdalen krever at godsterminalen på Mindemyren frigis før godsterminal på Nygårdstangen er bygd om. Regjeringen har, gjennom omtale i statsbudsjettet 2018, forutsatt at det skal etableres en midlertidig erstatningsterminal/mottak for biltogtransport før Mindemyren kan frigis. Flere alternativer er vurdert, men eneste realiserbare løsning er å midlertidig benytte eksisterende jernbaneanlegg på Koengen. Så snart Nygårdstangen er ferdig ombygget i 2024, skal bilhåndtering skje på Nygårdstangen. Håndtering av bilgods på Koengen er både mer tidkrevende og upraktisk i forhold til håndtering på en ferdig utbygd Nygårdstangen. Eksempelvis krysser biltogene alle spor på Bergen stasjon for å komme til tunellen til Koengen.

Også alternativer til jernbanetransport er vurdert: Markedet kan velge sjøtransport, men PWCs rapport for Hordaland fylkeskommune vurderer lastebiler på veien som det sannsynlige utfallet dersom Mindemyren må fraflyttes uten at Koengen realiseres. Dette skyldes i hovedsak høyere kostnader ved sjøtransport fra Drammen til Bergen.

Behovsbilde

Transportørene Axess Logistics AS og Auto Transport Service AS (ATS) håndterer 70 – 80 % av den totale nybil-markedet i Bergensregionen. Dette utgjør anslagsvis 10 000 – 15 000 biler årlig.

Bilvognene fra Axess AS som blir fraktet til og håndtert på Mindemyren, tar nærmere 60 % av nybilene som kommer med tog. ATS håndterer sine togvogner på Nygårdstangen, og er lovet fortsatt

drift der. På togvognene er bilene plasserte etter størrelse for å nytte kapasiteten best mulig. På terminalområdet må nybilene sorteres etter mottaker og omlastes til lastebiler.

For nybilhåndteringen er det behov for areal til omlastning og midlertidig plassering av opp mot 80 nybiler, snuareal for biltrailere, plass nok til hensetting av biltrailere (3 stk.) og areal til mannskapsbrakk. Nybilene må kunne kjøres gjennom alle vognene for å komme ut på en rampe i enden av toget.

Nærmere om volum og aktørbilde på nybilmarkedet, se PwCs rapport for Hordaland fylkeskommune, datert 04.06.2018.

2. utfordringer for godsbransjen

Jernbanedirektoratets mandat er å arbeide for å bedre konkurransekraften for gods på jernbane, også av hensyn til klimagevinsten ved bruk av bane. I regjeringens godsstrategi heter det: «Regjeringen har som ambisjon å overføre 30 pst. av gods over 300 km fra veg til sjø og jernbane innen planperiodens utløp.» (...) «Gods på jernbane påfører samfunnet mindre ulemper enn gods på veg (lavere eksterne marginale kostnader som ulykker, utslipp og støy (...))» (Meld.St. 33 (2016-2017), kap. 9).

CargoNet er transportoperatør for begge transportører (Axess Logistics og ATS), og frakter bilvognene direkte fra kai i Drammen til terminal i Bergen. Jernbanedirektoratet har i møter og per e-post vært i kontakt med CargoNet angående bruk av Koengen som midlertidig terminal. De svarer følgende i mail av 15.11.18 om saken:

«Nybilfordistribusjonen i Norge er tett knyttet opp til bruk av baneløsninger i Norge. Nye biler kommer inn i Norge i Drammen. I Drammen klargjøres biler, for distribusjon i hele landet. CargoNet har i dag begge bildistributører i sin kundeportefølje.

For å få effektive transportløsninger på tog, kreves det god turnering på materiellet. For bilvognerkundene, som har ansvar for egne vogner, er utnyttelsen av vognmateriellet en viktig faktor for å bygge effektive togløsninger. Vogner i trafikk går om hverandre på ulike strekninger. Dette innebærer at endringer i volum på en strekning ikke kan sees isolert for den strekningen som er årsak til volumbortfall, da dette må sees i sammenhengen med kapasitetsbehovet totalt sett.

CargoNet er nå i slutfasen med å planlegge et nytt produksjonsopplegg for transport av bilvogner. Dette innebærer at dagens system, der bilvogner blir skiftet inn og ut av kombinerte tog på Alnabru, minimeres. I stedet planlegges det egne tog med bilvogner. Dette innebærer at volumene som ankommer utleveringsstedene (Bergen og Trondheim) blir større for hver togankomst. Antatt volum er 15-17 bilvogner pr tog. Behovet er anslått til 3 tog pr strekning. I tillegg til dette vil også et volum på ca 35-45 vogner/uke inngå i kombinerte togløsninger. Dette innebærer et årlig volum på i størrelsesorden 14000 transporterte bilvogner på bane.

I forbindelse med at utvidelse av Bybanen i Bergen, kreves det at Minde (hvor bilvogner i dag losses for den ene operatøren) frigis som areal. Imidlertid foreligger det foreløpig ikke et godt alternativ for lossing av disse bilvognene i Bergen. Det jobbes med et alternativ på Koengen som foreløpig ikke er avklart. Fra BaneNORs side er det uttalt at frigivelse av Minde til Bybanen kan gjøres når det foreligger et alternativ for lossing av bilvogner til Bergen som i dag losses på Minde. CargoNet er svært opptatt av at denne forutsetningen opprettholdes. Bakgrunnen for dette er forståelsen av at dersom det ikke legges til rette for effektive togløsninger for bilvogner til Bergen (som en av de store destinasjonene på volum) vil dette gi konsekvenser for togløsningene for bilvogner på andre strekninger. Redusert utnyttelse av vognpark, og relativt høye faste kostnader for å ivareta

«togsystemet» vil trolig presse hele nybilfordistribusjonen i Norge over på vei. Dette innebærer risiko for betydelig økt trailertrafikk på veiene».

Fylkeskommunen fikk før sommeren utarbeidet en egen rapport (PwC, datert 4. juni 2018), som ser nærmere på ulike alternative godsløsninger, og konsekvenser. Siden rapporten ble utarbeidet er Bane NORs estimat redusert med om lag 35 % (fra 80-90 mill. til 55 mill.).

Dersom nybiltransporten går over på bil «en periode», sier næringen selv at godstransport på vei blir permanent, på grunn av høye investeringer i materiell.

I tillegg vil biltransporten på de andre strekningene bli påvirket. Bilvognene til Bergen har til nå kommet i to forsendelser 4-5 dager i uken som en del av godstog med ulik last, og blitt returnert samlet eller fordelt på to avganger samme kveld. Samlet kapasitet har vært 10 bilvogner i døgnet, hver med 10-15 biler. CargoNet er nå i gang med å effektivisere sin logistikk-løsning, og fra uke 50 kjøres det 2-3 rene biltog til Bergen per uke, hver med 15-17 vogner. Omtrent 10 av vognene skal håndteres på Mindemyren og eventuelt senere på Koengen. Løsningen vil halvere togkjøringen i forhold til dagens transportmønster. Utkjøringen av nybiler på biltrailere til leverandører kan bli endret, men samlet volum er uendret. Resterende ukedager vil de samme biltogene bli brukt til nybiltransport på de andre fjernogstrekningene som CargoNet betjener (til Trondheim og Stavanger). Dermed vil en eventuell overgang fra togtransport til bil- eller båttransport av nybiler i Bergen, også påvirke nybiltransporten i resten av landet: CargoNet bekrefter at dersom nybiltransporten til Bergen går over på bil, vil også transporten til resten av Sør-Norge gå over på bil.

3. Beskrivelse av tiltaket på Koengen

Koengen skiftestasjon (Gnr/bnr 167/900), er et avgrenset og definert areal, og en del av Bergenhus festning. Eiendommen er avsatt til sentrumsformål, automatisk fredet bygrunn i gjeldende kommuneplan. I Bergenhus KDP Sentrum, er arealet avsatt til offentlig formål/gangareal m byromsbruk, Spesielt verdifull park, hage eller kirkegård (antikvarisk verdi). Området som eies av Bane NOR, har vært benyttet til jernbanedrift frem til midten av 80-tallet. Fra 2013 til 2018 har arealet blitt leiet av Forsvarsbygg og brukt som parkeringsareal. Forsvarsbygg har fremleiet arealet til Bergen Live som benytter arealet til rigganlegg, service mm under store konserter.

Jernbanetomten på Koengen brukes i dag til lager og parkeringsplass. Forbindelsen fra Bergen stasjon til Koengen går via en eldre 1,4 km lang tunell (Skansetunellen). Koengen skiftestasjon er formelt aldri lagt ned og jernbaneinfrastrukturen er fremdeles synlig i grunnen. I dag ligger det jernbanespor over hele tomten, men disse er i dårlig forfatning og trenger oppgradering for å kunne bli tatt i bruk.

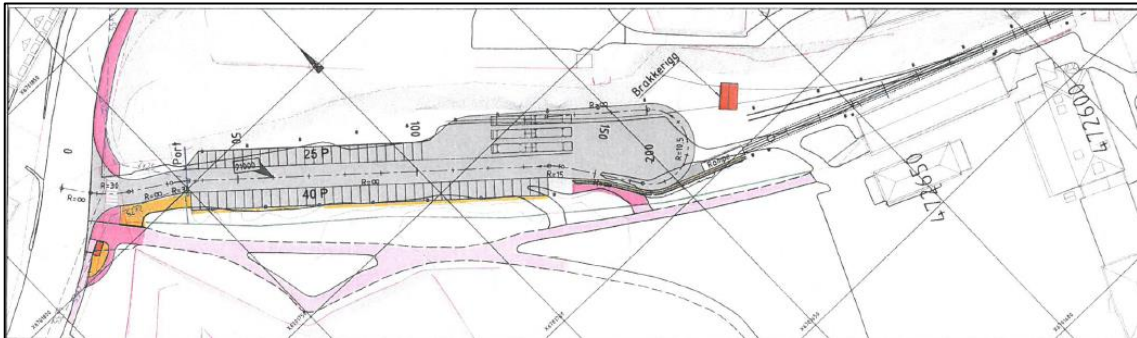
For å kunne benytte Koengen til nybilhåndtering i en begrenset periode trengs opprusting av eksisterende anlegg samt enkelte nye tiltak. Tiltakene som Bane NOR planlegger å gjennomføre på tomten er først og fremst oppgraderinger, eksempelvis nye spor og asfaltering av arealet.

Her følger en oversikt over aktuelle tiltak:

Skansetunell blir sikret, skinner og sviller blir byttet ut (gjenbruk). Fjellsiden mot festningen vil bli rensket og sikret, og hele området vil bli ryddet for lagret materiell og skrot. Sikring av skjæringen er en forutsetning for å benytte området også til andre formål. Trær mellom jernbanetomten og friområdet skal i størst mulig grad beholdes. Eksisterende to meter høyt gjerde mellom jernbanetomten og friområdet skal erstattes med et nytt gjerde (samme dimensjon og plassering) med porter ved tilkomstveiene. Området kan da benyttes til kulturarrangement og sikres når det er i bruk.

Ny asfalt skal legges på et begrenset område, markert som grått på tegning. Dette blant annet etter ønske fra Bergen Live. Det skal etableres et nytt spor med sviller og pukk på ca. 90 meters lengde, fra eksisterende tunnelåpning. I vestenden etableres en plass-støpt avkjøringsrampe. Det skal være mulig å krysse sporet med bil for å få tilkomst mellom festningen og jernbanetomten i østre ende, og her er kurven noe endret, slik at den ikke hindrer nødvendig snuvinkel for trailere på jernbanetomten (markert med mørkerosa på tegning).

Eksisterende port mot Fv. 585 blir erstattet med automatisk port og flytta om lag fire meter lenger inn på tomten, for å sikre god venteplass for biltrailere. Ny mindre brakkerigg etableres der eksisterende brakkerigg står i dag. Ny brakkerigg får mindre fotavtrykk enn eksisterende. Det etableres også belysning på området.



Tiltakene som tilrettelegger for godsmottak skal avgrensnes både i tid og omfang; samlet sett kan tiltakene oppsummeres til å bli «et spor og noen parkeringsplasser», og alle tiltak er reversible. Området vil kunne benyttes til kulturarrangement i driftsfasen.

Videreutvikling av området til et mer parklignende område vil kunne være mulig, men ligger ikke inne i budsjettet.

For en mer detaljert beskrivelse av tiltaket vises til Multiconsults søknad om rammetillatelse på vegne av Bane NOR SF til Bergen kommune, datert 23.11.2018.

4. Status – saksgang

Søknad om tillatelse for grunnboring

På vegne av Bane NOR søkte Multiconsult 30.04.2018, Riksantikvaren om tillatelse til grunnundersøkelser. Dette for å få oversikt over kulturminneverdier under bakkenivå som grunnlag for videre prosjektering. Søknaden gjaldt utelukkende grunnundersøkelser og ikke tiltaket som helhet.

Riksantikvaren avslo søknaden i brev datert 24.05.2018. Bane NOR klaget vedtaket inn til Klima- og miljødepartementet i brev av 29.05.2018. Etter en samlet vurdering opphevet departementet 29.10.2018 Riksantikvarens vedtak, og sendte saken tilbake til fornyet behandling.

Riksantikvaren ga så i brev datert 08.11.2018 tillatelse til grunnundersøkelser på Koengen. Norsk Institutt for kulturminneforskning vurderte i denne forbindelse behovet for arkeologisk undersøkelser som unødvendig, og det ble derfor ikke satt krav om dette. Det ble gitt tillates til boring i 10 punkter.

Søknad om midlertidig dispensasjon for 5 år fra KPA og KDP Sentrum

På vegne av Bane NOR søkte Multiconsult Bergen kommune i brev datert 17.10.2018, om dispensasjon i henhold til plan- og bygningsloven. Bergenhus festning er forskriftsfredet etter kulturminneloven. Det er søkt om dispensasjon fra:

- KPA, Plankrav, automatisk fredet bygrunn
- Bergenhus KDP Sentrum, Arealformålet, offentlig formål/gangareal m byromsbruk, Spesielt verdifull park, hage eller kirkegård (antikvarisk verdi)

I søknaden påpekes at omsøkte midlertidige tiltak vurderes å være et tiltak som kan tilpasses en fremtidig transformasjon av området. Tiltaket i seg selv vurderes ikke å utløse behov for reguleringsplan eller avklaring i reguleringsplan. Videre pekes det på at området ikke er park i dag og ikke offentlig tilgjengelig areal. Kommune og Riksantikvar har varslet at arealet må kunne tilbakeføres til dagens situasjon. Bane NOR sier i sin søknad at de vil etterkomme eventuelle krav fra disse myndighetene om tilbakeføring til dagens situasjon.

Søknad om rammetillatelse for midlertidig transport

På vegne av Bane NOR har Multiconsult i brev datert 23.11.2018, søkt Bergen kommune om rammetillatelse for midlertidig transport av biler fra Bergen stasjon til Koengen. Søknaden gjelder transport av nye personbiler fra bilimportør i Drammen til forhandler i Bergen.

I søknaden heter det at Midlertidige tiltak på eiendommen innebærer tilsvarende bruk av eiendommen som dagens bruk som parkeringsplass. Tog vil parkeres delvis i tunell der de siste to-tre vognene blir kjørt ut i dagen. Ca. 40 biler vil ankomme med tog hver ukedag. Bane NORs bruk av eiendommen vil redusere inn- og utkjøringen til ca. 5 utkjøringer pr. dag.

Etter at Cargo Net har endret sitt kjøremønster, legges det opp til biltogankomst to ganger i uken. Dette vil trolig vil fordre et annet utkjøringsmønster.

Som en del av saksbehandlingen vil kommunen hente inn uttalelser fra relevante aktører som VA-etat, Statens vegvesen mm. Det skal også hentes inn uttalelse fra Riksantikvaren som kan si nei til tiltaket. Trolig vil en negativ uttalelse bli klaget inn til Klima- og miljødepartementet.

Søknad om fjellsikring

Riksantikvaren gav Multiconsult på vegne av Bane NOR, dispensasjon fra forskriftsfredning for fjellsikring på eiendommen i brev av 11.11.2018. Tiltaket skal sikre stabilitet i skjæringene, særlig der det er trafikkareal, oppholds- og oppstillingsareal nært inntil skjæringene. Følgende tiltak ble tillatt gjennomført:

- Utføre fjellrens i fjellparti/skjæring mellom Sverresborg og Koengen
- Utføre sikring ved bolter og nett samme sted

Det skal innsendes dokumentasjon/fotodokumentasjon til kulturminnemyndighetene ved ferdigstilling.

Nabovarsel der det meldes om midlertidig transport av biler fra Bergen stasjon til Koengen er sendt ut.

5. Revidert tidsplan og konsekvenser

For å sikre bybanens fremdrift har utgangspunktet vært at Mindemyren må frigis innen mai 2019, En forutsetning for at Bane NOR avstår Mindemyren terminal er imidlertid at det er etablert et midlertidig erstatningstiltak for biltogtransport. Jamfør Statsbudsjettet (Prop.1 S (2017-2018), s 170): «Statsbudsjettet henviser til at Bybanen har planlagt å ta i bruk arealer som i dag brukes til Kronstadssporet og Mindemyren godsterminal. For å frigjøre disse arealene må det bygges en midlertidig erstatningsterminal for biltogene som i dag kjører til Mindemyren.» og Detaljreguleringsplan for Bybanen, delstrekning 2, § 4.4: «Mindemyren kan frigis først når nødvendig kapasitet,

herunder hensetting og uttrekkspor, er sikret ved Nygårdstangen godsterminal, jf. plan for Bergen godsterminal (planid 64820000)» (Bergen kommune, §4.4).

Intensjonen fra Bane NOR har hele tiden vært å frigi Mindemyren til mai 2019. På grunn av lang saksbehandlingstid er tidsplanen blitt revidert. Pr. november 2019 forventes en opprustning av Koengen å være ferdigstilt til september 2019. Uavhengig av dette har også Bybanen utbygging revidert sin fremdriftsplan. For å kunne gjennomføre etter fastsatt tidsplan, er ny frist for å få friggitt Mindemyren satt til september 2019. Det er knyttet stor usikkerhet til tidsplan for opprusting av Koengen. Saksbehandlingstid, funn av fornminner mm kan utsette gjennomføring av nødvendige tiltak.

Med henvisning til beslutning nedfelt i statsbudsjettet, har ikke Jernbanedirektoratet mandat til å frigi Mindemyren før det er etablert en midlertidig erstatningsterminal.

Grunnundersøkelser på Koengen som skal gi svar på om det er fornminner i grunnen, startet opp i slutten av november.

Rydding av vegetasjon vil starte opp 3. januar 2019.

6. Kostnader

Miljøloftets styringsgruppe ble i møte 24. august orientert om nytt kostnadsestimat for løsning på Koengen skiftestasjon. Det oppdaterte kostnadsestimat var på totalt 65 mill. med en usikkerhet på +/- 10 prosent. Påløpte kostnader og ev. stopparbeider ble totalt estimert til 20 - 25 millioner. Påløpte kostnader er inkludert i totalsummen på 65 mill., mens tilbakeføringskostnader ikke er inkludert i estimatet.

Bane NOR har etter en ny vurdering ytterligere redusert estimatet til kr. 55 mill. +/- 10 %, og det jobbes kontinuerlig med kostnadsreduksjon. Påløpte kostnader og forpliktelser gjennom inngåtte avtaler er i størrelseorden 30 millioner, og omfatter:

- Vegetasjonsrens på Koengen skiftestasjon for å få tilkomst til å vurdere fjellskjæring og for sikring av denne.
- Riving av alt utrangert materiell i Skansetunellen; skinner, sviller og andre installasjoner.
- Sikring av tunnel med sprøytebetong, sikring av fjellskråning mot Sverresborg med nett og bolter.
- Materiell for bygging av nytt jernbaneteknisk anlegg i tunnel; legging av skinner, sviller, lys i tunnel, GSMR og strømforsyning. Kontrakt om utførelse er ikke med, men kontrakt inngås kommende uke. Arbeidet gjennomføres like over nyttår.
- Medgått tid internt.

Påløpte kostnader er inkludert i totalsummen på 55 mill., mens tilbakeføringskostnader ikke er inkludert i estimatet.