

## Skriftlig spørsmål fra Rasmus Hansson (MDG) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:123 (2014-2015)

Innlevert: 24.10.2014

Sendt: 27.10.2014

Besvart: 05.11.2014 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



### Spørsmål

Rasmus Hansson (MDG): For å realisere ideen om lyntog til Sverige, trengs nå en grundig utredning av alternative traseer som kan sees i sammenheng med planene for den svenske jernbanen for både person- og godstransport. Vi trenger en konseptvalgutredning, med anbefaling av trasé, for å komme videre i arbeidet.

Hva slags arbeid har statsråden igangsatt i departementet for å kartlegge alternative traseer for høyhastighetsbane mellom Norge og Sverige, og hva er statsrådets formål med, og framdriftsplan for, et slikt arbeid?

### Begrunnelse

Det er bred politisk støtte for ideen om en høyhastighetsbane mellom Norge og Sverige. I forbindelse med saken om Follobanen i juni i år, vedtok Stortinget at det i utbyggingen skulle legges til rette for at en kan koble seg på det svenske og europeiske høyhastighetsnettet i fremtiden. Det er også skapt et inntrykk i media av at statsråden har satt i gang et arbeid for å vurdere mulighetene for lyntog til Sverige. Når det først gjøres et slikt arbeid, er det viktig at utredningen også ser på alternative traseer for en best mulig løsning for en helhetlig og effektiv person- og godstransport.



### Svar

Ketil Solvik-Olsen: Som en oppfølging av innstillingen fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité ved behandlingen av NTP 2010-2019, og som grunnlag for NTP 2014-2023, fikk Samferdselsdepartementet gjennomført et større utredningsarbeid for å vurdere grunnlaget for høyhastighetsbaner i Norge. I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, heter det bl.a. på s. 61 at:

"I lys av de store transportutfordringene i storbyområdene i de nærmeste tiårene legges det ikke opp til å bygge egne høyhastighetsbaner i Norge i kommende planperiode. Markedsgrunnlaget for høyhastighetsjernbane vurderes foreløpig til å være for lavt til å kunne forsvare de store investeringene sammenlignet med øvrige satsingsområder innen transportsektoren. Strekningene med høyhastighetstog i Europa har om lag 2-3 ganger så stort marked som det høyhastighetsutredningen har beregnet for de aktuelle strekningene i Norge. I tillegg er det usikkert i hvor stor grad høyhastighetsjernbane vil bidra til reduserte klimautslipp, ikke minst på relativt høye utslipp i anleggsfasen.

Tiltakene som gjennomføres i planperioden og ambisjonen fram til 2030, vil imidlertid redusere reisetiden på dagens fjerntogstrekninger til dels betydelig og vil kunne inngå i et eventuelt framtidig høyhastighetsnett."

Et flertall i Transport- og kommunikasjonskomiteen sluttet seg til denne tilnærmingen.

Gjeldende jernbanepolitikk vedtatt av Stortinget innebærer blant annet en satsing på utbygging og modernisering av InterCity-strekningene, herunder Østfoldbanen fra Oslo til Halden, de neste 10-15 årene. Jeg mener hovedsatsingsområdene på jernbane de kommende årene bør være daglige reiser inn/ut av de største byene samt InterCity-trafikken på Østlandet og godstrafikken på de mest trafikkfaste relasjonene mellom landsdelene og til/fra utlandet, der det er marked for det. Parallelt med dette ønsker jeg også å få belyst hva slags tiltak som kan være aktuelle å prioritere fra Halden og sørover på kort og mellomlang sikt, samtidig som potensialet for andre finansieringskilder for jernbanetiltak enn rene bevilgninger over statsbudsjettet vurderes nærmere.

Som nyutnevnt samferdselsminister tok jeg derfor høsten 2013 initiativ til et nærmere jernbanesamarbeid med Sverige på politisk nivå. Samferdselsdepartementet og Näringsdepartementet (i Sverige) er på denne bakgrunn enige om å videreutvikle samarbeidet på jernbanestrekningene mellom Norge og Sverige. Jernbaneverket er bedt om, i samarbeid med det svenske Trafikverket, å gjøre en nærmere vurdering av hvordan kapasiteten på strekningen Oslo – Göteborg kan utvikles som en helhet, hhv. på kort og lang sikt. Formålet er gradvis å legge til rette for forbedringer som både kan komme gods- og persontrafikken til gode. I tillegg til å beskrive og foreslå tiltak for gradvis å utvikle kapasiteten i infrastrukturen, er det aktuelt å ta opp ev. andre relevante problemstillinger knyttet til å legge bedre til rette for hensiktsmessig utvikling og samordning av togtilbudet på begge sider av grensen. Resultatet av utredningsarbeidet er ventet å foreligge ved utgangen av 2015.