

Skriftlig spørsmål fra Rasmus Hansson (MDG) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:782 (2016-2017)

Innlevert: 03.03.2017

Sendt: 06.03.2017

Besvart: 10.03.2017 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Rasmus Hansson (MDG): Regjeringen vil bygge jernbanetunnel under Oslo for å øke antallet togavganger på og gjennom Østlandet, og sier det gir utsettelse av ytre InterCity, Ringeriksbanen og sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.

Hvordan er byggingen av jernbanetunnel under Oslo til hinder for samtidig bygging av hhv. dobbeltspor Hamar-Lillehammer, Tønsberg-Skien, Fredrikstad-Halden, byggestart av Ringeriksbanen i 2019 og sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen før 2035?



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Nasjonal transportplan for den neste 12-årsperioden er på rundt 1 000 mrd. kroner, hvorav en betydelig andel vil gå til jernbane. Alle jernbaneprosjekter som ligger finansiert i inneværende NTP (2014-2023) gjennomføres som planlagt. I tillegg skisserer vi finansiering for en rekke ytterligere prosjekter som i dagens NTP kun ligger med omtale, hvor flere har vært omtalt en rekke ganger tidligere uten å nå opp til et nivå hvor man også viser budsjettmessig hvordan de skal realiseres.

Jernbanesatsingen i NTP 2018-2029 vil være svært stor, både i fysisk omfang og i kroner. Jernbanesatsingen vokser som andel av NTP. Derfor er det også svært viktig at vi sikrer god gjennomføring av prosjektene, både for å holde totale kostnader nede og for å sikre størst mulig nytte av investeringene. Vi skal ha et generasjonsperspektiv på investeringene vi gjør. I arbeidet med NTP har man vektlagt at porteføljen av prosjekter skal være realistisk å gjennomføre, både budsjettmessig, organisasjonsmessig og markedsmessig. Jeg ønsker at vi gjennom infrastrukturinvesteringer bygger opp under norske entreprenører og norsk arbeidskraft. Det er også vektlagt hvilken nytteverdi tiltakene vil ha sett i sammenheng. Vi vil

unngå at prosjekter realiseres fysisk men uten en helhet hvor de gir nytte.

En utbyggingsstrategi hvor alt skal bygges samtidig vil vanskelig kunne gjennomføres i praksis. Det må tas en rekke hensyn når vi prioriterer prosjekter, der elementer som prosjektenes modenhet, avhengighet til andre prosjekter, tilgang på kompetanse og det økonomiske handlingsrommet spiller inn. Eksempelvis vil Grenlandsbanen gi begrenset nytte dersom ikke Vestfoldbanen allerede er utbedret, og samtidig utbygging av samtlige prosjekter vil kreve større investeringsrammer enn det budsjettene tillater og markedet vil være i stand til å gjennomføre samtidig. Det vil også medføre en svært uhensiktsmessig organisering hos Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet med store svingninger i behov for personell, noe som er dårlig for langsiktig utvikling og kompetansemiljøer og stabilitet i organisasjonen.

For å få ut effektene av summen av jernbanetiltak i Nasjonal transportplan 2018-2029 er det nødvendig å prioritere en ny jernbanetunnel under Oslo. Det er viktig at en slik ny tunnel planlegges sammen med planleggingen av en ny metrotunnel, slik at tiltakene kan koordineres og ulempene ved storstilt anleggsvirksomhet midt i Oslo sentrum kan begrenses mest mulig. I en helhetlig prioritering mellom ulike jernbanetiltak prioriteres ny jernbanetunnel høyt. Ny jernbanetunnel vil gjøre det mulig med et løft i både lokaltog- og regiontogtilbudet. Togtilbudet kan styrkes, og det vil være kapasitet til å håndtere den videre veksten i etterspørsel vi forventer at de øvrige jernbaneprosjektene i NTP vil føre til.