

Skriftlig spørsmål fra Sverre Myrli (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:169 (2016-2017)

Innlevert: 01.11.2016

Sendt: 01.11.2016

Besvart: 10.11.2016 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Sverre Myrli (A): Hvilke konsekvenser har regjeringens forslag til statsbudsjett for ferdigstillelse av InterCity-strekningene i hhv 2024, 2026 og 2030 slik gjeldende NTP legger opp til, og vil det være behov for mer planmidler i 2017 til prosjektene som defineres som indre InterCity (IC) for å kunne nå målene om ferdigstilling i 2024 og 2026?

Begrunnelse

I budsjettproposisjonen for 2017 varsles det at regjeringen legger opp til at «de resterende IC-prosjektene får noe lavere planframdrift enn forutsatt i Nasjonal transportplan 2014-2023, der ferdigstilling er målsatt til 2024, 2026 og 2030. Målsettingene må vurderes ved rulleringen av Nasjonal transportplan».

I svar på Venstre sitt budsjettspørsmål nr 316 framgår det at «Det er mulig å øke bevilgningen med 284 mill. kr til økt framdrift i den videre planleggingen for de tre InterCity-prosjektene Sandbukta-Moss-Såstad, Venjar-Langset og Kleverud-Sørli.» I svar på KrF budsjettspørsmål nr 74 framgår det at «I budsjettproposisjonen, jf. side 172-173, foreslås det å sette av 145 mill. kr i 2017 til videre planlegging av «ytre IC», dvs. strekningene Åkersvika-Hamar-Brumunddal-Lillehammer på Dovrebanen, Tønsberg-Larvik og Porsgrunn-Skien på Vestfoldbanen og Sarpsborg-Halden på Østfoldbanen, samt felles planlegging av hensettingsområder, stasjoner og knutepunkter. Jernbaneverket anslår bl.a. at det kan anvendes om lag 200 mill. kr mer på nevnte prosjekter i 2017 for å opprettholde framdriften."

I lys av ovennevnte budsjettsvar, er det et spørsmål om det i tillegg er behov for mer planmidler også til de prosjekter som etter planen skal være ferdig i 2024 og 2026 (herunder Kleverud-Sørli, Drammen-Kobbervikdalen, Drammen-Gulskogen, Nykirke-Barkåker og Haug-Seut-Sarpsborg) for å kunne holde framdrift for ferdigstillelse innen nevnte frister.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 fremgår det at det i planperioden legges opp til investeringer på jernbanen som innebærer at det vil være sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024. I første omgang tilrettelegger dette for halvtimesavganger til/fra Oslo – Tønsberg, Fredrikstad og Hamar. Det fremgår at dette krever investeringer på 63 mrd. kr.

Inneværende NTP strekker seg som kjent frem til 2024 med tilhørende økonomiske rammer. I NTP 2014-2023 er det likevel fastsatt ytterligere mål om at det innen 2026 legges opp til halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg, samt mer godskapasitet på Dovre og Østfoldbanen uten at det er satt av midler ut over 2023. I stortingsmeldingen fremgår det at dette krever videre utbygging fra Seut/Fredrikstad til Sarpsborg og tiltak mellom Tønsberg og Larvik. Nord for Hamar og sør for Sarpsborg innrettes tiltakene først og fremst for å fjerne flaskehals og øke kapasiteten for godstrafikken. I NTP 2014-2023 fremgår det at strategien for utviklingen av togtilbudet frem til 2024 innebærer investeringer for om lag 63 mrd. 2013-kroner, men tiltakene frem mot 2026 samlet anslås til å koste 73 mrd. kroner.

Når det gjelder dobbeltspor videre til Skien, Lillehammer og Halden innen 2030, merker jeg meg at den rødgrønne regjeringen var mer vag i NTP 2014-2023. Det står følgende: «Regjeringen [Stoltenberg II] legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging av InterCity-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal ta sikte på ferdigstilling i 2030. Endelig framdriftsplan for den videre utbyggingen vil bli sett i lys av de utredninger som regjeringen vil sette i gang om gods- og persontransport på det sentrale Østlandsområdet, bl.a. kapasiteten i jernbanesystemet inn mot og gjennom Oslo, elektrifisering av Røros- og Solørbanen mv.». Det fremgår i meldingen ikke hvor mye en full utbygging av IC til Skien, Lillehammer og Halden er anslått å koste. I kvalitetssikringsrapporten (KS1) er de samlede investeringskostnadene som følger alternativet som er anbefalt i KVU vurdert til om lag 135 milliarder kroner (2012-kroner, ekskl. mva). Denne kostnaden inkluderer Follobanen og prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad, men ikke IC prosjekter som var igangsatte. Igangsatte IC-prosjekter i 2012 var på Vestfoldbanen: Barkåker-Tønsberg, Holm-Holmestrand-Nykirke, Farrisidet-Porsgrunn og på Dovrebanen: Langset-Kleverud.

Det er svært store og til dels kompliserte anlegg som skal bygges. På kartet er jernbanen en strek, men før vi kan bygge, må det planlegges. Det er altså denne planleggingen dette spørsmålet handler om. Jeg vil derfor igjen gå tilbake til hva inneværende NTP, som den rødgrønne regjeringen la frem, sier om planlegging. I denne er det satt av om lag 2 396 mill. 2017-kroner til planlegging, medregnet om lag 333 mill. kr til IC-prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad og om lag 200 mill. kr til elektrifisering av Trønder og Meråkerbanen. De resterende 1 863 mill. 2017-kr ble satt av til planleggingen av resten av IC-porteføljen (utenom Sandbukta-Moss-Såstad). I inneværende stortingsperiode er det, inkludert forslag til 2017-budsjett, bevilget/foreslått bevilget om lag 3 815 mill. 2017-kr til planlegging. Som det fremgår i budsjettproposisjonen for 2018 er planleggingen av IC-porteføljen samlet sett mer omfattende

enn det som var lagt til grunn i prioriteringene av planrammene i inneværende NTP.

Planleggingen av store infrastrukturprosjekter kan bli mer effektiv, og denne regjeringen er opptatt av å legge til rette for mer effektive planprosesser. Forskjellen mellom planrammer til planlegging, omfanget og ambisjonene for IC-porteføljen slik den er uttrykt i gjeldende NTP, medfører at vi må gjøre en ny vurdering av ambisjonsnivået for IC-porteføljen i neste NTP 2018-2029. Når vi bevilger mye mer penger til planleggingen av IC enn forutsatt i NTP, og det likevel ikke er tilstrekkelig til å kunne nå ambisjonene i Stoltenberg II sin Nasjonal transportplan 2014-2023, er det naturlig å spørre seg om den rødgrønne regjeringen la til grunn for lave rammer til planlegging og for store ambisjoner til fremdriften. De vurderingene som ble gjort i arbeidet med inneværende NTP må imidlertid den forrige regjeringen svare for.

Det er mulig å bruke mer penger i 2017 til økt fremdrift i den videre planleggingen av parsellene Sandbukta-Moss-Såstad, Venjar-Langset og Kleverud-Sørli som er del av det såkalte «Indre InterCity», og til øvrige IC-prosjekter. Som det fremgår av budsjettproposisjonen, er ambisjonene om ferdigstilling av disse parsellene noe redusert da planleggingen er mer omfattende enn det er lagt til grunn i inneværende NTP. Videre fremgår det at også alle øvrige IC-prosjekter kan få noe lavere fremdrift enn det var lagt opp til i inneværende NTP, og at målsetningene om ferdigstilling i 2024, 2026 og 2030 må vurderes ved rullering av Nasjonal transportplan.

Våren 2017 skal regjeringen legge frem en ny nasjonal transportplan for perioden 2018-2029. Arbeidet med stortingsmelding pågår nå, og jeg kan derfor ikke gå inn på innholdet i denne. Det jeg imidlertid kan love, er at planen skal bidra til at vi vedlikeholder og bygger en infrastruktur på en mest mulig kostnadseffektiv måte til glede for både passasjerer og gods, med realistiske ambisjoner, mål og rammer. Planen vil gi et uttrykk for at jernbanen i Norge er viktig for regjeringen.