

Skriftlig spørsmål fra Eirin Sund (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:937 (2014-2015)

Innlevert: 05.05.2015

Sendt: 05.05.2015

Besvart: 20.05.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Eirin Sund (A): Norconsult sin mulighetsstudie viser at Åsland stasjon kan bygges uten at det vil forsinke Follobanen. Den viser også at utbyggingen ikke vil føre til urimelig høye ekstrakostnader. Og at målsettingen om Intercity opprettholdes, og at tog skal kunne passere Åsland stasjon.

Hvorfor ønsker ikke statsråden å legge til rette for en ny utredning selv om disse tre premisene kan ivaretas?

Begrunnelse

Arbeiderpartiet ønsker en utredning med de tre kriterier som legges til grunn i spørsmålet til statsråden. Mens Jernbaneverket mener det vil koste åtte milliarder kroner å bygge Åsland stasjon inne i Follobanen, har Norconsult fått et helt annet svar. Norconsult er også uenig i at stasjonen vil forsinke banen i flere år. Åsland betegnes som Oslos siste store utbyggingsområde, og eiendomsutviklerne ønsker seg, en stasjon i området. De anslår at 60.000 fremtidige beboere, som trenger rask forbindelse til sentrum, vil sogne til stasjonen -

og argumenterer med at en slik stasjon ville bidra til å bedre Follobanens samfunnsmessige lønnsomhet betydelig.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Mulighetene for en stasjon ved Åsland har vært diskutert tidligere, ikke minst under forrige regjering. Det er tre hovedgrunner til at jeg ikke ser behov for å gå videre med nye utredninger av en slik stasjon:

1. Den foreslåtte stasjonsløsningen anses ikke som det riktige tiltaket for å håndtere det framtidige transportbehovet i dette området
2. Tiltaket reduserer kvalitetene ved Follobanen og gjør prosjektet dårligere
3. Tiltaket vil forsinke ferdigstillelsen av Follobanen

Slik jeg forstår det, var punkt 1 og 2 ovenfor også bakgrunnen for at daværende politisk ledelse i Samferdselsdepartementet, under statsråd Kleppa, ikke gikk videre med ideen om stasjon på Åsland i 2010. Her er jeg enig med min forgjenger, og jeg synes det er bemerkelsesverdig at Arbeiderpartiet igjen tar opp denne saken. Forslaget ble forkastet av Samferdselsdepartementet under rødgrønn ledelse, og ble derfor ikke med i den videre planleggingen. Jeg har til og med registrert i media at representanten Sund har uttrykt at hun ikke stiller seg bak forslaget om en stasjon ved Åsland, og at det viktigste nå er å sikre

framdriften i Follobaneprosjektet.

Som representanten Sund sikkert har fått med seg har heller ikke dette forslaget vekket stor entusiasme blant de som ser fram til åpningen av Follobanen i 2021. Fylkesordfører Ole Haabeth (Ap) i Østfold, kom med en kraftfull uttalelse i fylkestingsmøtet 26. februar i år, der det ble bedt om at Jernbaneverket jobbet videre med de planene som er lagt for utbygging av Follobanen, og at utbyggingen ikke må forsinkes. Fylkesordføreren pekte også på at en ny stasjon på Åsland ville forringe effekten og kapasiteten på den nye Follobanen.

Jeg deler representanten Sund sitt engasjement for å finne gode transportløsninger for en eventuell utbygging av området ved Gjersrud/Stensrud. Det er et viktig spørsmål, og løsningen må reflektere hva som fungerer best mulig transportmessig og kostnadmessig. Jeg vil i det følgende gå nærmere gjennom de tre hovedpunktene nevnt innledningsvis for hvorfor jeg mener en ny stasjon på Follobanen ikke er det rette svaret på dette spørsmålet.

1. Transportbehovet bør håndteres med andre tiltak

I forbindelse med utbyggingen av Follobanen sprenges det ut adkomsttunneler fra Gjersrud/Stensrud og en fjellhall/et riggområde under Åsland. Fra denne fjellhallen skal fire tunnelboremaskiner grave to tunnellop gjennom fjellet, mot henholdsvis Oslo S og Ski. Forslaget om å anlegge en stasjon på Åsland avstedkommer tanken om at denne fjellhallen kan være egnet som stasjonshall. Ved første øyesyn kan dette framstå som en god idé. Men for dette området er ikke en slik stasjonsløsning optimal.

En stasjon på Åsland foreslås som en kollektivtransportløsning for det planlagte boområdet

Gjersrud/Stensrud, og for den tenkte stasjonsbyen på Åsland. Mens Gjersrud/Stensrud er en av de fem store arealreservene det pekes på i det pågående kommuneplanarbeidet ”Oslo mot 2030”, er Stasjonsbyen Åsland et forslag fra private utbyggere. Både på bakgrunn av dette, og at en utbygging av Åsland synes å være i konflikt med markaloven, legger jeg til grunn at vurderingene om en eventuell stasjon i all hovedsak bør ta utgangspunkt i behovet for kollektivløsninger til den framtidige utbyggingen av Gjersrud/Stensrud.

Den foreslåtte stasjonen vil ligge dypt inne i fjellet. Adkomsttunnelene som er sprengt ut fra Gjersrud/Stensrud-området er om lag én km lange og svært bratte. Disse tunnelene er dimensjonert for anleggstrafikk under byggingen av Follobanen, og vil være lite egnet som gangvei ned til en eventuell stasjon. Det må derfor bygges ut et tilbringersystem ned til sporområdet. Disse adkomsttunnelene ender i dagen slik at en stasjonsinngang vil ligge helt i ytterkant av Gjersrud/Stensrud. Det bryter med ideen om å fortette rundt stasjonsområdene når nærmeste nabo vil bo rundt én km unna. Dette medfører at antallet mennesker i området som faktisk vil få gang/sykkelvei til stasjonen på Åsland blir begrenset. For det store antall reisende vil det være nødvendig med for eksempel matebuss eller liknende for å komme til stasjonen.

Siden det for mange reisende vil være nødvendig med et matesystem fra Gjersrud/Stensrud til stasjonen, kan det være like hensiktsmessig å frakte de reisende til stasjoner på eksisterende Østfoldbane for overgang til lokaltog derfra. Dersom markaloven skulle endres for å realisere stasjonsbyen Åsland, vil denne bydelen ligge om lag 1,5 km fra dagens stasjon på Kolbotn. Dette er innenfor det som defineres som gang/sykkelavstand, og behovet for stasjon må ses i lys av dette.

Forslaget om ”Park&Ride” rett over stasjonen fordrer en heis ned til plattform på 100 meter. Jernbaneverket mener en slik heis vil være komplisert, både av hensyn til kapasitet og sikkerhet. Det foreslåtte parkeringsanlegget vil på samme måte som stasjonsbyen kunne komme i konflikt med markaloven.

Jeg er som nevnt enig i at det er viktig at det bygges ut gode kollektivløsninger for en eventuell utbygging av Gjersrud/Stensrud. Betjeningen av området vil derfor bli omtalt i konseptvalgutredning for transportkapasiteten inn mot og gjennom Oslo, som vil foreligg om kort tid.

2. Tiltaket gjør Follobanekonseptet dårligere

Bakgrunnen for utbyggingen av Follobanen er behovet for større kapasitet i jernbanesystemet i Sørkorridoren. Det er betydelige markeder i denne korridoren, både innenfor og utenfor Ski, markeder som i dag ikke betjenes på en god nok måte og hvor det er behov for å øke transportkapasiteten. Follobanen er nøkkelen for bedre kapasitet sørover, og er først og fremst tenkt for å betjene markedene fra Ski og sørover. Siden den skal betjene marked med en viss avstand til Oslo er den designet for høy hastighet.

Med Follobanen på plass gis det grunnlag for et klart skille mellom ulike togprodukt i Sørkorridoren. Jernbaneverkets faglige råd er at trafikkseparasjon gir den beste utnyttelse av togsystemet der dette er mulig å få til. De raskeste togene som skal kjøre lengst skal benytte Follobanen, mens lokaltogtrafikken på eksisterende Østfoldbane mellom Oslo og Ski kan rendyrkes som et mer T-banelignende tilbud. Strekningen Ski – Oslo på dagens Østfoldbane vil få forbedret og jevnere frekvens enn i dag. Både markedet fra Ski og sørover, og markedet

innenfor Ski får gode, tilpassede togprodukt som følge av den løsning som er valgt for Follobanen. Follobanen sikrer homogen persontogtrafikk både på Østfoldbanen, og på Follobanen. Dette sikrer maksimal kapasitetsutnyttelse og maksimal fremføringshastighet.

Selv om en stasjon på Åsland isolert sett vil kunne gi flere reisende med Follobanen, vil en slik løsning bidra til en dårligere helhetlig løsning for togtilbudet i Sørkorridoren samlet sett. En stasjon på Åsland vil redusere gevinstene vi får med å reddykke ovennevnte prinsipp om størst mulig grad av trafikkseparasjon. Follobanen er et viktig tiltak, men det er også svært kostbart med sin kostnadsramme på hele 27 mrd kr. Jeg vil derfor ikke bidra til å redusere den samlede effekten av en så kostbar utbygging.

Fullstoppende lokaltog fra Kolbotn til Oslo S bruker i dag 16 minutter, mens direktetog kjører på 10 minutter. Dette er en konkurransedyktig og attraktiv reisetid, noe som også gjenspeiler seg i høye markedsandeler for toget på denne strekningen. Beregnet reisetid fra Åsland vil være 8 minutter. Den foreslåtte stasjonen på Åsland innebærer at stoppende tog vil få økt reisetid (ca. 3-4 minutter). Med økende togtrafikk i Follobanen vil stoppende tog dimensjonere hastigheten for alle tog, slik det er i dagens Oslotunell, og gi tilsvarende økt reisetid.

En ny stasjon vil dermed gi noe redusert reisetid til og fra Gjersrud/Stensrud-området sammenliknet med transportløsninger knyttet mot for eksempel eksisterende Østfoldbanen. Samtidig vil de tusenvis av reisende som begynner eller avslutter sin reise fra Ski og utover få lenger reisetid. For de som gjennomfører en lengre reise vil dette oppleves klart negativt. Når vi nå bygger nytt og til en så høy kostnad som Follobanen har, bør vi også bygge dette så effektivt, robust og framtidsrettet som mulig.

3. Tiltaket vil forsinke ferdigstilling av Follobanen

Det er tidligere hevdet at en tilrettelegging for stasjon ved Åsland ikke vil medføre forsinkelser for Follobanen. Samtidig er det, slik jeg forstår det, anbefalt at arbeidet med en stasjon på Åsland bør starte med en egen konseptvalgutredning (KVU). En KVU er i seg selv en omfattende prosess, som altså er steget før planlegging etter plan- og bygningsloven.

Dersom man skulle ha bygget stasjon på Åsland, ville det vært mest naturlig å tilpasse denne til sprengningen av montasjehallene for tunnelboremaskinene. For å kunne gjennomføre dette har Jernbaneverket opplyst at det vil være nødvendig med ny reguleringsplan, kontrahering av rådgiver og prosjektering i tillegg til selve utsprengningen. Jernbaneverket mener det vil være umulig å gjennomføre tiltaket uten å forsinke Follobanen, og har anslått at det vil ta om lag 2-3 år ekstra å ferdigstille en slik stasjonsløsning.

Det er nå også inngått kontrakter for driving av tunnel med tunnelboremaskiner.

Jernbaneverket mener endringene som må til for å få lagt til rette for en stasjonsutbygging kan være så omfattende at det ikke vil kunne håndteres innenfor de inngåtte kontraktene. Dette vil ikke bare gi økte forsinkelser, men også kunne ha betydelige konsekvenser for kostnaden ved tiltaket.

Transportkapasiteten i Sørkorridoren er tilnærmet maksimalt utnyttet. Follobanen skulle ideelt sett stått ferdig langt tidligere enn i 2021. Jeg vil derfor ikke bidra til en forsinkelse av dette viktige prosjektet.

Jeg vil avslutningsvis nevne at Åsland stasjon sammenliknes til tider med den nye Holmestrand stasjon, som også bygges ut i fjell og tilrettelegges for høy hastighet. Både fordi Follobanen bygges med to adskilte løp, og fordi trafikken på Follobanen vil være vesentlig større enn i Holmestrandtunnelen, er ikke disse to prosjektene direkte sammenliknbare.

Det har i debatten versert ulike beløp for hvor mye en ny stasjon på Åsland vil koste. Slik jeg forstår det har Norconsult sin mulighetsstudie, med den løsning som der er lagt inn, anslått kostnadene til 1,4 mrd. kr. Jernbaneverket vurdering er at en samlet løsning for dette infrastrukturiltaket samlet sett vil ha en betydelig høyere kostnad. Uansett hva man måtte mene om dette, vil en slik ny stasjonsløsning koste milliardbeløp. Da må ideen være svært god for at man skal gå videre med den.

Ut fra ovennevnte gjennomgang mener jeg at ideen ikke er god nok. Selv om en stasjon på Åsland naturligvis ville kunne håndtert en god del reisende, mener jeg den vil være en halvdårlig løsning for Gjersrud/Stensrud-området, det vil være en dårlig løsning for totalutnyttelsen i jernbanesystemet i Sørkorridoren, og det vil være en svært dårlig løsning for de mange reisende som får en utsettelse av de store tilbudsforbedringene som Follobanen vil gi.

Jeg er ikke kjent med at mulighetsstudien til Norconsult er revidert eller endret i tiden etter at jeg besvarte et spørsmål fra representanten Bøhler om det samme temaet i Stortingets ordinære spørretime i februar i år. Med utgangspunkt i Jernbaneverkets faglige vurderinger mente jeg da at denne mulighetsstudien ikke tilførte saken nye opplysninger som tilsier at beslutningen om å bygge Follobanen uten stopp underveis burde revurderes. Jeg mener det samme nå, og jeg mener det ikke er riktig bruk av skattebetalernes penger å utrede og

planlegge noe som etter alle solemerker ikke vil være en god idé og derfor heller ikke vil bli realisert.

Jeg kommer derfor ikke til å sette i gang nye utredninger av en slik stasjon.