

Skriftlig spørsmål fra Janne Sjelmo Nordås (Sp) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:1073 (2014-2015)

Innlevert: 04.06.2015

Sendt: 05.06.2015

Besvart: 19.06.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Janne Sjelmo Nordås (Sp): Det har vært lagt til grunn for intercity-utbyggingen i Østfold at strekningen skal gå gjennom alle fire Østfoldbyene. Jernbaneløstaket er i gang med å planlegge i tråd med dette. Lokalt i Østfold er det krefter som jobber for å endre InterCity-traseen. De ønsker en såkalt rett linje fra Råde til Sarpsborg, enten med en stasjon på Rolvsøy mellom Fredrikstad og Sarpsborg, eller i Sarpsborg sentrum.

Dersom bystyret i Sarpsborg fatter vedtak om en slik ny trase, vil samferdselsministeren åpne for å utrede dette nærmere?



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Regjeringen ser på jernbanen og InterCity-utbyggingen på Østlandet som en viktig samferdselsåre for å knytte sammen bo- og arbeidsregioner. For InterCity-

utbyggingen har valg av trasé gjennom Østfold vært en avveining mellom å treffe markedene best mulig og muligheten for raskest mulig reisetid.

I arbeidet med mulighetsstudien og konseptvalgutredning (KVU) for InterCity-strekningene Oslo – Halden, Lillehammer og Skien, fant Jernbaneverket at underveismarkedet på Østfoldbanen er sentralt, og at en stor andel av de framtidige reisende i området befinner seg i Fredrikstad. Jernbaneverket var klare i sin anbefaling om en traséløsning gjennom byene, blant annet fordi erfaring tilsier at sentral sentrumslokalisering er avgjørende for å treffe markedet best mulig. Anbefalingen ble også lagt til grunn i Meld. St. 26 Nasjonal transportplan 2014-2023.

Jernbaneverket planlegger InterCity-utbyggingen gjennom Østfold med utgangspunkt i prioriteringene i Nasjonal transportplan. For strekningen Haug-Seut er det utarbeidet kommunedelplan, og Jernbaneverket vil starte arbeidet med teknisk detaljplan og reguleringsplan mot slutten av året. I 2016-2018 skal det utarbeides teknisk hovedplan, planprogram og kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen Seut-Fredrikstad-Sarpsborg.

Jernbaneverket har opplyst at arbeidet med kommunedelplan må gjøres på nytt dersom man går vekk fra dagens trasebeslutning. Dette medfører økte kostnader og forsinket framdrift med anslagsvis 2-3 år. En konsekvens av dette vil være at målet om å styrke togtilbudet til Fredrikstad innen 2024 og Sarpsborg innen 2026 ikke nås. Det trenger dog ikke ha noen negativ påvirkning på tidsplanen for IC til Halden.

Det er tidligere brukt mye tid og krefter på å samle seg om den valgte IC-traséen lokalt i

Østfold. IC-utbyggingen skal gi en samferdselsåre som skal vare i mange generasjoner. Det er derfor viktig at man gjør valg som står seg over tid. Dersom man i Østfold likevel sterkt vurderer at jernbaneinvesteringene vil gi mer langsiktig nytte ved å velge andre løsninger enn det som nå er lagt til grunn, må man også ta høyde for konsekvensene omtalt ovenfor.

For meg er det viktig at vi holder oppe framdriften i samferdselsprosjekter. Jeg er lite interessert i å sette prosjekter på vent som resultat av evigvarende interne diskusjoner. Samtidig er jeg opptatt av at når store beløp investeres, så skal vi ha et generasjonsperspektiv. Dersom fylkeskommunen og de to bykommunene Fredrikstad og Sarpsborg, på tross av forsinkelsene det vil medføre likevel tydelig signaliserer ønsker om en ny vurdering av trasévalget, er jeg åpen for et slikt innspill. En slik avklaring må i så fall komme svært raskt.