

## Skriftlig spørsmål fra Geir Pollestad (Sp) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:324 (2013-2014)

Innlevert: 30.01.2014

Sendt: 30.01.2014

Besvart: 05.02.2014 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



### Spørsmål

Geir Pollestad (Sp): Hvor mye penger vil bli bevilget til jernbaneinvesteringer i 2014-2023 om 2014-nivået for jernbaneinvesteringer videreføres i NTP-perioden, og hvordan samsvarer dette i så fall med de 92 milliardene som ligger inne til jernbaneinvesteringer i vedtatt NTP?



### Svar

Ketil Solvik-Olsen: I saldert budsjett for 2014 er det på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski totalt bevilget 10 008,5 mill. kr. Hvis dette investeringsnivået videreføres uendret i resten av NTP-perioden 2015-2023 vil den samlede bevilgningen til jernbaneinvesteringer for hele 10-årsperioden 2014-2023 utgjøre om lag 100 mrd. kr. Dette utgjør om lag 8 mrd. kr mer enn de 92 mrd. kr som ligger inne som planramme til jernbaneinvesteringer i vedtatt NTP som ble lagt fram av den forrige regjeringen. Jeg minner i den forbindelse om at forrige regjering i NTP la opp til at investeringsnivået skulle være høyt de første årene og lavere deretter, altså motsatt av det premiss representanten Pollestad nå legger til grunn.

Bevilgningen til investeringer i linjen for 2014 på post 30 ligger om lag 2,5 mrd. kr høyere enn den gjennomsnittlige årlige NTP-planrammen for første fireårsperiode 2014-2017. Dette gir en oppfølging av NTP etter ett år på ca 35,4 % eller 10,4 pst. poeng høyere enn en flat fordeling av NTP-planrammen for perioden 2014-2017. Den store økningen til investeringer i linjen i 2014 er nødvendig for å følge opp kontraktuelle forpliktelser og ha rasjonell framdrift på investeringsprosjekter som ble igangsatt av den forrige regjeringen.

Når vi skal vurdere landets satsing på jernbane etter 2014 bør vi etter min mening se på helheten, ikke bare hva som ble bevilget på post 30 Investeringer i linjen. Vi må da se på den samlede

bevilgningen til Jernbaneverket som også omfatter post 31 Nytt dobbeltspor Oslo- Ski, og ikke minst hva som er nødvendig å bevilge på post 23 Drift og vedlikehold for å opprettholde og forbedre standarden på det eksisterende jernbanenettet. Ser vi isolert på bevilgningen til drift og vedlikehold på post 23 for 2014 ligger den om lag 447 mill. kr eller 1,7 pst. poeng lavere enn en flat fordeling av NTP- planrammen for 2014-2017. Samlet ligger vedtatt bevilgning til Jernbaneverket for 2014 om lag 242 mill. kr eller 0,5 pst. poeng høyere enn en flat fordeling av NTP- planrammen for perioden 2014-2017.

Uten at det framgår oppfatter jeg at spørsmålet er knyttet til muligheten for å skaffe rom til å forsere en videre utbygging av dobbeltspor på Jærbanen i forhold til prioriteringen som den forrige regjeringen har lagt til grunn i NTP. Forrige regjering hadde som kjent ikke avsatt midler til en slik utbygging i sitt forslag til NTP for 2014-2023. I den videre budsjettoppfølgingen av NTP som i første omgang gjelder for planperioden 2014-2017, legger jeg opp til å følge prioriteringen som Stortinget har lagt til grunn ved behandlingen av NTP. I tillegg til å følge opp med bevilgninger til vedlikehold og fornyelse av det eksisterende jernbanenettet som er nødvendig for å ta igjen noe av vedlikeholdsetterslepet, omfatter prioriteringen en videreføring og slutføring av igangsatte investeringsprosjekter, oppstart av anleggsarbeider på nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski, planlegging og oppstart av nye investeringsprosjekter som inngår IC-området på Øslandet, herunder gjennomføre planleggingen av Ringeriksbanen. Når det gjelder spørsmål om den videre utbyggingen av dobbeltspor på Jærbanen i første omgang mellom Sandnes og Nærbø, har jeg varslet at jeg vil sette i gang arbeider med nødvendig planlegging. Når det er aktuelt å starte opp med selve utbyggingen, vil jeg komme tilbake til i forbindelse med rulleringen av NTP 2014-2023.