

Skriftlig spørsmål fra Eirik Sivertsen (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:867 (2016-2017)

Innlevert: 17.03.2017

Sendt: 20.03.2017

Besvart: 27.03.2017 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Eirik Sivertsen (A): Hvilke initiativ har statsråden gjort for å finne løsninger for de grensekryssende jernbanestrekningene mellom Norge og Sverige, hvilke konkrete resultater har dette samarbeidet gitt, vil den videre utviklingen av Ofotbanen skje gjennom prioriteringene i Nasjonal transportplan eller ikke, og har statsråden funnet fram til konkrete løsninger på andre måter å finansiere dette prosjektet, jf. hans uttalelser til Klassekampen 5. juli 2014?

Begrunnelse

I pressemelding fra Samferdselsdepartementet 3. desember 2013 kan man lese følgende etter at statsråden møtte sin svenske kollega:

«De to ministrene ble enige om å etablere et samarbeid på administrativt nivå mellom de to lands departementer som skal vurdere mulige tiltak på jernbanestrekningen Oslo-Gøteborg. Mulige finansieringsløsninger og eventuelt bedre organisatoriske løsninger vil også bli vurdert. Tilsvarende arbeid skal også vurderes for strekningene Oslo-Stockholm og Trondheim-Østersund.»

I klassekampen 5. juli 2014 kan man lese følgende intervju med statsråden:

«Han er klar på at det er uaktuelt å ta dette prosjektet inn i Nasjonal Transportplan. Det er det ikke tid til. Og i den ferske rapporten fra ekspertgruppa som han fekk for 14 dagar sidan, kjem fleire forslag til andre måtar å finansiere prosjektet på.

– Her kan det liggje godt til rette for eit offentleg og privatsamarbeid; eit OPS-prosjekt der både norske og svenske styresmakter er med, og der også LKAB går tungt inn på den private sida. Ein anna modell som kan vere aktuell er eit fellesstatleg norsk/svensk selskap som finansierer byggjinga.»

I Fremover 4. september 2015 kan man lese følgende fra statsminister Solberg sitt besøk i Narvik:

«Sist sommer åpnet samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen for å se på flere ulike modeller for utbygging og finansiering av et dobbeltspor for å kunne løfte prosjektet ut av køa i NTP.

Om noe slikt faktisk vil skje, kan ikke Solberg si noe om.

– Dette er ikke noe som vi så langt har drøftet i regjeringsskollegiet, og et eventuelt dobbeltspor må nok uansett gjennom den NTP-behandlingen som nå er i gang, slår hun fast.»



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Norge og Sverige har lang og god tradisjon for omfattende og gjensidig berikende samarbeid – også på transport- og infrastrukturområdet. Grensekryssende infrastruktur er viktig for videre utvikling av det bilaterale samarbeidet mellom Norge og Sverige. Jeg er opptatt av at vi ivaretar og videreutvikler det gode samarbeidet med Sverige på politisk og administrativt nivå.

Jernbanedirektoratet og før dette Jernbaneverket, har i løpet av de siste årene vært involvert i flere utredninger om grensekryssende trafikk/infrastruktur i samarbeid med Trafikverket: Narvik-Kiruna (2013 og 2014), Oslo-Göteborg (2016) og Oslo-Stockholm (pågående).

I samarbeid med svenske myndigheter utredet Jernbaneverket kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen, herunder muligheten for utbygging av dobbeltspor. Jernbanedirektoratet og Trafikverket har en felles forståelse om at kapasitetsutfordringene er størst på svensk side, og disse må løses før det gjøres tiltak på norsk side. Slike tiltak er så langt ikke prioritert fra svensk side i planperioden 2018 – 2029.

På forbindelsen Oslo-Göteborg utarbeidet Jernbaneverket og Trafikverket i 2016 i fellesskap en utredning for hvordan infrastrukturen kan utvikles for å håndtere økende gods- og persontrafikk mellom byene fram mot 2050. Et av resultatene fra Oslo-Göteborg-utredningen var en enighet mellom Trafikverket og Jernbaneverket om et samarbeid på strategisk nivå for utviklingen av de grensekryssende banene på kort og lang sikt, samordning av planer, informasjonsutveksling om pågående prosesser, samt samarbeid om metodeutvikling knyttet til grensekryssende utredninger.

For forbindelsen Oslo-Stockholm gjennomfører Trafikverket for tiden en «åtgärdsvalsstudie», som tilsvarer en norsk konseptvalgutredning. Jernbanedirektoratet er representert i dette prosjektet. Utredningen skal blant annet finne trafikkovergripende løsninger som gir økt tilgjengelighet i korridoren i et regionalt, nasjonalt og internasjonalt perspektiv, samt å finne mulige utviklingstrinn i et kort og langt tidsperspektiv.

Den videre utviklingen av jernbanen i Norge, inkludert de grensekryssende strekningene, vil

være gjenstand for prioriteringene i Nasjonal transportplan 2018-2029, som regjeringen om kort tid vil legge frem for Stortinget.