



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/433-5

16. februar 2021

Representantforslag 99 S fra stortingsrepresentantene Nicholas Wilkinson, Freddy André Øvstegård, Karin Andersen, Lars Haltbrekken og Arne Nævra

Jeg viser til brev av 8. februar 2021 hvor Transport- og kommunikasjonskomiteen ber om min vurdering av representantforslag 99 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Nicholas Wilkinson, Freddy André Øvstegård, Karin Andersen, Lars Haltbrekken og Arne Nævra om å utarbeide en KVVU for ny jernbane Oslo– Stockholm og utrede nye statlige finansieringsmodeller for jernbaneutbygginger i Norge.

Stortingsrepresentantene foreslår følgende:

1. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVVU) for den norske delen av en ny togstrekning mellom Oslo og Stockholm, der målet er reisetid på under tre timer mellom de to hovedstedene. KVVU-en skal sees i sammenheng med den svenske åtgjerdsvalstudien som ble ferdigstilt av det svenske Trafikverket i november 2017, og konseptene til de to private selskapene i Norge og Sverige som arbeider for samme mål. KVVU-en skal også ha med Kongsvingerbanen som et av traséalternativene og utrede ulike løsninger for statlig finansiering gjennom låneopptak eller annet.
2. Stortinget ber regjeringen lage en bred utredning av mulighetene for alternative statlige modeller til finansiering og organisering av jernbaneutbygginger i Norge.
3. Stortinget ber regjeringen følge opp KVVU-en fra Jernbanedirektoratet om Kongsvingerbanen, og iverksette opprustning av denne, både for gods- og persontransport.

Jeg vil starte med å understreke at de grensekryssende jernbanestrekningene er viktige utenlandsforbindelser for person- og godstransport og at det i dag gjennomføres både planlegging og utbygging av infrastrukturprosjekter på disse strekningene. Når det ikke er store infrastrukturprosjekter som er igangsatt på strekningene nærmest den svenske grensen, skyldes dette i all hovedsak at vi har prioritert de infrastrukturtiltak som har høyest nytte først. Den norske jernbanen har det siste tiåret gått fra å bli "holdt liv i" til å bli en transportform som det blir satset på, og det har derfor vært ekstra viktig å prioritere prosjektene med høyest nytte først. I nasjonal transportplan 2018-2029 fremkommer det at et viktig hovedprinsipp i den langsiktige jernbanestrategien er å bygge innenfra de store bysentrene og ut slik at vi får dekket de største transportbehovene først. Dette skal bidra til å styrke persontogtilbudet gjennom utbygging og forbedringer av jernbanenettet i og rundt de største byområdene og tilrettelegge bedre for godstransport på jernbane. En slik strategi kommer også ytterstrekningene til gode ettersom jernbanenettet i Norge er stjerneformet og kapasiteten i nettet derfor dimensjoneres ut fra kapasiteten innerst, gjennom Oslo og utover.

Vi har i mange år hatt et meget godt samarbeid med svenske myndigheter knyttet til de grensekryssende strekningene. Dette arbeidet omfatter både felles utredninger om fremtidig utvikling, men også mer operativt samarbeid om å sikre felles grenseoverskridende togtilbud. Jernbanedirektoratet har blant annet inngått en trafikkavtale med SJ AB om kjøp av grenseoverskridende avganger. Avtalen gjelder minimum 2 avganger daglig Oslo-Karlstad hver vei, og i praksis tilbys dette som gjennomgående avganger på strekningen Oslo-Stockholm. Jernbanedirektoratet har også jevnlig dialog med SJ AB vedr. togtilbudet, og det er årlige samhandlings-/rapporteringsmøter med SJ AB og Trafikverket for å følge opp avtalen

Det pågår også et betydelig samarbeid på tvers av landegrensene mellom transportetatene. Likevel ser vi at samarbeidet mellom landene med fordel kan styrkes ytterligere. Jeg ønsker derfor blant annet å ta initiativ til en nordisk studie som ser på persontogforbindelsene mellom de nordiske landene og videre til Europa.

Jeg vil nedenfor svare ut punkt nr. 1 og 2 samlet.

Storingsrepresentantene foreslår i pkt. 1 at Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for den norske delen av en ny togstrekning mellom Oslo og Stockholm, der målet er reisetid på under tre timer mellom de to hovedstedene. I pkt. 2 foreslås det at Stortinget ber regjeringen lage en bred utredning av mulighetene for alternative statlige modeller til finansiering og organisering av jernbaneutbygginger i Norge.

Jeg mener en konseptvalgutredning (KVU) krever mye ressurser og er for omfattende i denne omgang. Jeg mener det er mer hensiktsmessig at det først gjennomføres en mulighetsstudie på et mer overordnet nivå. Jeg ser for meg at mulighetsstudien starter med å gjøre en overordnet vurdering av alternative finansieringsformer og ulike institusjonelle problemstillinger som kan være relevante for et grenseoverskridende jernbaneprojekt som eventuelt vurderes finansiert på en annen måte enn over statsbudsjettet.

Som del av samme mulighetsstudie ser jeg for meg at det parallelt startes et utredningsarbeid av en jernbaneforbindelse mellom Oslo – Stockholm. Mye av arbeidet vil støtte seg på det som allerede er gjort fra svenske myndigheters side, samt basere seg på vurderinger nylig gjennomført i forbindelse med utarbeidelse av KVVU for Kongsvingerbanen og ikke minst utredningene som er gjort av de ovennevnte ikke-statlige initiativene. Det må blant annet gjøres en kvalitetssikring av disse initiativenes tallgrunnlag.

Jernbanedirektoratet er allerede i gang med å etablere et prosjekt for vurdering av raskere togforbindelse Oslo – Stockholm, blant annet basert på ikke-statlige initiativ på svensk og norsk side. Jernbanedirektoratet vil på oppdrag fra Samferdselsdepartementet om kort tid oversende Samferdselsdepartementet et forslag til mandat for en mulighetsstudie.

Sentrale punkter i utredningen vil trolig være kartlegging av markedspotensial, kapasitetsvurderinger, kostnadsestimering, trasévalg og samfunnsøkonomiske beregninger. Arbeidet bør skje i tett samarbeid med Trafikverket, basert på felles oppdrag fra begge lands regjeringer. Dersom et slikt mulighetsstudie viser at det er aktuelle konsepter, kan det igangsettes grundigere utredningsprosesser. Jernbanedirektoratet og Trafikverket har allerede hatt et første møte. Jeg er også positiv til en slik mulighetsstudie, og hadde derfor et møte med min svenske kollega om dette tidligere i år. Vi har en felles enighet om å se nærmere på dette og har etablert dialog mellom våre to departement, samt kontakt mellom våre respektive transportetater.

Når det gjelder punkt 3 om oppfølging av KVVU-en fra Jernbanedirektoratet om Kongsvingerbanen og iverksetting av opprusting av denne, både for gods- og persontransport, er dette et arbeid som allerede er i gang. Trafikverket planlegger tiltak på svensk side av Stockholm-Oslo-korridoren. På norsk side er det nylig bygd nytt kontaktledningsanlegg og et autotransformator-system på strekningen Lillestrøm – Åbøgen. Det nye anlegget vil styrke strømforsyningen i banenettet og øke kapasiteten og driftssikkerheten. Det er planlagt nye kryssingsspor på strekningen. Dette vil øke kapasiteten på banen, både for person- og godstrafikken. En utredning av ny jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm vil også måtte kartlegge eventuelle kapasitetsutfordringer inn mot Oslo og Stockholm.

Videre arbeid som følge av konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen følger nå statens prosjektmodell der utredningen blir sendt til høring og ekstern kvalitetssikring. Regjeringen vil først ta stilling til anbefalingene fra KVVUen når vi har mottatt høringsinnspill og anbefalinger fra ekstern kvalitetssikrer. Jernbanedirektoratet vil levere en oppsummering av mottatte høringsinnspill i løpet av mars 2021. Anbefaling fra ekstern kvalitetssikrer for KVVUen skal leveres i mai 2021.

Enkelte utbyggingsprosjekter i jernbanesektoren har blitt rammet av store kostnadsoverskridelser, og dette får konsekvenser for gjennomføringen av andre prosjekter. Vi står derfor overfor krevende prioriteringer i forbindelse med rullering av

Nasjonal transportplan. Regjeringens forslag til videre utbygging av jernbanenettet i Norge presenteres i Nasjonal transportplan 2022-2033, som legges fram våren 2021.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Knut Arild Hareide". The signature is written in a cursive style with a large initial "K".

Knut Arild Hareide

Kopi

Jernbanedirektoratet