

Stortingets spørretime 15.10.2014

Storingsrepresentant Jan Bøhler (Ap) spør Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp) om Ahusbanen og finansieringen av denne. Bakgrunnen for spørsmålet er regjeringens Handlingsplan for kollektivtrafikk som ikke omhandler Ahusbanen. Se dokumenter nederst på dette dokumentet.

Sak nr. 2 [kl. 11:31:38]

Ordinær spørretime:

Spørsmål 1

Jan Bøhler (A) [11:32:12]: «I et brev av 19. september fra Samferdselsdepartementet til arrangørene av en konferanse om byggingen av Ahusbanen varsles det at det ikke vil være aktuelt å komme med noen finansiering av banen fra regjeringens side før etter 2023. I den reviderte avtalen om Oslopakke 3 som er framforhandlet mellom Oslo og Akershus og staten, er det slått fast at finansieringen av Ahusbanen skal starte i perioden fra 2018, og at hele prosjektet bygger på det. Innebærer departementets brev at regjeringen vil utsette byggingen av Ahusbanen?»

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:33:00]: Nei, regjeringen gjør ingen ting som vil forsinke Ahusbanen. Tvert imot synes vi det er en viktig banestrekning som vi håper kommer inn i Oslopakke 3 på et godt stadium. Nå ligger den inne i 2022, men det er viktig at denne kommer inn når vi skal forhandle bymiljøavtalen. Det som vi har siktet til, som vi innrømmer at ikke var godt nok formulert, er at i Nasjonal transportplan, som Stortinget vedtok, ble Ahusbanen knapt omtalt. Det ligger ingen penger inne, det ligger heller ingen forpliktelser inne fra forrige regjering om at staten skal være med og bidra. Det står i beste fall at staten kan bidra til store investeringsløft, uten at det er spesifisert.

Denne regjeringen, og Kristelig Folkeparti og Venstre, gikk til valg på at staten skal bidra – ikke bare kan, men skal – med 50 pst. på de store kollektive infrastrukturløftene i de fire største byene. Vi har nevnt konkret Forneubanen, for den har kommet lengst i planleggingen og har vært prioritert fra Oslo og Akershus, men det er helt naturlig at Ahusbanen også er en type strekning som har samme karakter, og som bør tas med. Dette er det naturlig at en diskuterer når en framforhandler bymiljøavtalen for å sørge for at også Oslo og Akershus er med og planlegger den, sånn at en får et ferdig prosjekt.

Nå foregår det en såkalt konseptvalgutredning, der bl.a. Ruter er med, som gjør en del av grunnarbeidet her. Det synes jeg er bra. Jeg er også glad for at representanten Jan Bøhler er engasjert i dette. Vi har mange henvendelser fra lokale Høyre-folk, Fremskrittspartiet-folk, Kristelig Folkeparti-folk og Venstre-folk om nettopp denne banestrekningen, fordi man er frustrert over at banen ikke ble mer omtalt i Nasjonal transportplan, og man er frustrert over at den forrige regjeringen ikke ville forplikte seg tydeligere for å finansiere den. Den forpliktelsen har man nå fått med dagens regjering. Da ser en, på samme måte som Bøhler, en mulighet for å løfte fram banen mer offensivt for å få realisert den raskere.

Når vi ser rundt oss i Oslo-regionen eller på det sentrale Østlandet, er det ikke tvil om at det er behov for store løft på infrastruktur, ikke bare på Fornebu, som vi har diskutert, men også rundt i de andre regionene. Derfor har vi sagt at Ringeriksbanen er en del av intercitysatsingen, og derfor sier vi at Ahusbanen er naturlig å vurdere når en diskuterer bymiljøavtalen med Oslo. Derfor har vi sagt at vi skal ha optimal framdrift på de andre intercitystrekningene, sånn at man gir et godt kollektivtilbud for folk som vil bo utenfor Oslo, men som jobber i Oslo. Vi skal legge til rette for bedre innfartsparkering, vi skal sammen med Ruter og andre legge til rette for at en koordinerer bedre busstilbudet en tilbyr fra fylkene, sammen med det jernbanetilbudet en tilbyr fra staten.

Vi har også i budsjettet som nå ligger til behandling i Stortinget, sagt at NSB ikke bare skal kunne kjøpe inn 14 nye togsett i året som kommer, men de skal få kjøpe inn 29. Alt dette henger sammen med en betydelig økt offensiv satsing på kollektivtrafikk i østlandsområdet.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

Jan Bøhler (A) [11:36:11]: Jeg vil takke for svaret. Det er jo en klarere forpliktelse når statsråden sier at det er helt naturlig at Ahusbanen kommer med i en finansiering på 50 pst., og at Ahusbanen bør tas med i planene om en slik finansieringsløsning. Både i det brevet som jeg omtalte i spørsmålet, og i regjeringens handlingsplan for kollektivtransport fram til 2023 står det bare:

«Aktuelle prosjekt for vurdering av statleg tilskot i perioden 2014–2023 er Forneubanen i Oslo og Akershus, Bybanen til Åsane (...).»

Ahusbanen er ikke nevnt. Det var oppløftende å få et svar som tar et steg videre med hensyn til å forplikte seg til at også Ahusbanen skal få en slik direkte finansiering.

Kan statsråden si noe nærmere om når man vil avklare dette, slik at man også kan sette i gang reforhandlinger av Oslopakke 3 osv. på det grunnlaget som disse 50 pst. gir? Det vil gi en helt annen mulighet for finansieringsløsning enn det man har hatt til nå når man har forhandlet om Oslopakke 3.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:37:20]: La meg bare understreke at i det skriftlige brevet som ble sendt, var formuleringen åpenbart uheldig. Men min statssekretær, som signerte dette brevet, sendte også en mail til de samme, og der var formuleringen mer presis. Der står det at det er gjennom forhandlingene om bymiljøavtalene mellom Oslo og Akershus og staten at det vil være aktuelt å drøfte prioritering av og framdrift for Ahusbanen. Der er vi tydelige – som vi også burde vært i brevet.

Vi er allerede i gang med forarbeidet til det å forhandle om bymiljøavtalene. I løpet av 2015 bør denne avtalen være signert. Det er i hvert fall vårt ønske når det gjelder framdrift. Jeg tror at både Oslo og Akershus ønsker det samme. Det er i hvert fall veldig positive signaler vi får fra styrende politikere i de to fylkene.

Jeg ser også at en lokalt ser med ny interesse på nettopp disse ordningene. I forrige NTP, som de rød-grønne framla, ble Forneubanen omtalt som et eventuelt prosjekt. Med oss er det et garantert prosjekt. Staten skal bidra. Jeg er glad for at Bøhler fatter ny optimisme med ny regjering.

Jan Bøhler (A) [11:38:33]: Når det gjelder den framdriften som statsråden beskriver, er det viktig å huske på at i Oslopakke 3, som ble reforhandlet i 2012, står det:

«Følgende nye prosjekter starter i tidsrommet 2018–23: Forneubanen, Ahusbanen og E6 Manglerudtunnelen.»

I den prosjektplanen som også ble skissert på den konferansen jeg nevnte i spørsmålet, beskriver Akershus fylkeskommune det slik at det fra 2018 vil pågå grunnerverv, at det vil være store kostnader i forbindelse med prosjektering, planprosesser, at det vil gjøres avtaler med entreprenører osv. om byggingen. Det vil påløpe stadig større utgifter i denne perioden, så det er viktig at staten kommer inn med en avtale om 50 pst. finansiering – hvis det er det regjeringen legger opp til – tidligst mulig. Slik kan det være trygghet for – både for alle som skal bygge boliger i disse områdene, og for dem som skal gjennomføre prosjektet – at dette blir noe av. Og det bør heller forseres enn forsinkes, slik jeg ser det, for her er det veldig store muligheter til å utvikle et område som vi har veldig stort behov for – ut fra den boligmangelen vi har i området.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:39:49]: Også her kan jeg glede representanten Bøhler med at en ny regjering og et nytt flertall har økt mulighetene for at nettopp det skal skje. Der forrige regjering sa at i den bypotten som ligger i Nasjonal transportplan, kan noen av midlene brukes til investeringsstøtte, sier dagens regjering at midlene skal brukes, at en skal dele 50–50 med fylkeskommunen – langt mer offensivt enn det som har ligget til grunn tidligere. Vi sier også at potten må økes. Det er jo interessant å merke seg at Arbeiderpartiets leder sa at det er innenfor eksisterende pott en skal fordele pengene til å kunne investere. Vi sier at potten må økes, fordi staten skal ta en større andel av forpliktelsene her.

Her vil alle muligheter være til stede. Men igjen fordrer det at Oslo og Akershus vil prioritere dette, at dette ikke er noe vi diskuterer i Stortinget, uten lokal forankring. Derfor vil avtalediskusjonene mellom Oslo og Akershus og staten være svært viktig, slik at en i bymiljøavtaleteksten gjør de prioriteringene som trengs. Vi skal være positive.