

**Arkivsak-dok.** 19/04552-91  
**Saksbehandler** Laila Vestby

**Saksgang**  
Formannskapet 2019 - 2023  
Bystyret 2019-2023

**Møtedato**  
18.02.2021  
04.03.2021

**Sak nr.**

## **Invitasjon til å delta i utviklingen av transportkorridoren Skagerrak og høyhastighetsbane Oslo - Gøteborg**

---

### ***Innstillingssak.***

*Medsaksbehandlere:*

### **Kommunedirektørens innstilling:**

Sarpsborg kommune deltar ikke i utviklingen av transportkorridoren Skagerrak og høyhastighetsjernbane Oslo - Gøteborg.

### **Vedlegg:**

1. Invitasjon til Sarpsborg kommune, mottatt 14.12.2020.

### **Sammendrag:**

Sarpsborg kommune er forespurt om å delta i utviklingen av transportkorridoren Skagerrak og ny høyhastighetsjernbane Oslo-Gøteborg. Det er etablert et kommunekonsortium i Sverige som Sarpsborg kommune inviteres inn i. Konsortiet har konkludert med at det er økonomisk lønnsomt å bygge en Skagerrak-jernbane mellom Oslo og Gøteborg som er finansiert med eksterne midler.

Kommunedirektøren anbefaler at Sarpsborg kommune ikke deltar i utviklingen av transportkorridoren Skagerak, og høyhastighetsjernbane Oslo – Gøteborg. Dette med bakgrunn i at planlegging, bygging og drift av jernbane ikke er et kommunalt ansvar. Kommunedirektøren mener det er viktig å holde fast ved at denne type samferdselsprosjekter må være forankret i statlig planlegging. Det vil være feil å bruke kommunens ressurser og midler til et slikt prosjekt. Kommunen har også mottatt svært begrenset med informasjon om prosjektet.

### **Utredning:**

Sarpsborg kommune er forespurt om å delta i utviklingen av transportkorridoren Skagerrak og ny høyhastighetsjernbane Oslo-Gøteborg, og videre til København-Hamburg, jf. vedlegg 1. Kommunene i Bohuslän i Sverige har tatt initiativ til å bygge en robust Skagerrak-korridor mellom Gøteborg og Oslo. Det er etablert et kommunekonsortium i Sverige, og norske kommuner inviteres inn i dette samarbeidet.

Sentralt i strategien for å utvikle Skagerrak-korridoren er en ny jernbaneforbindelse mellom Østfold og Bohuslän på svensk side. Det er et mål om å etablere en høyhastighetsbane mellom Oslo og Gøteborg, og høyhastighetsbane mellom Oslo-København og Hamburg. Et annet mål er å etablere en effektiv godskorridor der toget tar en betydelig større andel av godset som i dag transporteres på vei, gjennom å gjøre jernbanenettet mer kapasitetssterkt. Det understrekes at Skagerrakbanen vil komme i tillegg til og ikke i konkurranse med InterCity og jernbane over Kornsjø på norsk side.

Konsortiet har konkludert med at det er økonomisk lønnsomt å bygge en Skagerrak-jernbane mellom Oslo og Gøteborg som er finansiert med eksterne midler. Disse midlene skal tilbakebetales med baneavgifter/billettinntekter. Skagerrakbanen AB (Aksjebolag/aksjeselskap) er under etablering og kommer til å stå for 100% av finansieringsbehovet i både Sverige og Norge. Dette utelukker ikke muligheten for norske aktører å inngå på eiersiden og med finansieringen, men det er ingen forutsetning.

I invitasjonen er det skissert følgende prosess for Skagerrak-jernbanen:

2021-2022: Formell planlegging etter plan- og bygningsloven

2024-2028: Byggeperiode

2028: Åpning av ordinær trafikk Oslo-Gøteborg

På svensk side er planleggingen i gang.

Bakgrunns materialet har blitt presentert for representanter i Sarpsborg kommune den 21. oktober 2020.

Konsortiet ønsker gjennom invitasjonen å få avklart kommunens interesser og synspunkt, og kommunen bes i første omgang svare ut følgende tre punkter innen 15. mars 2021:

1. Er det ønskelig at en høyhastighetsjernbane mellom Oslo og Gøteborg passerer gjennom Sarpsborg kommune, slik at en ny stasjon også kan etableres i kommunen?
2. Vil Sarpsborg kommune bidra til en rask planprosess av forslaget om en jernbanelinje gjennom kommunen, gjennom eller utenfor byen?
3. Vil Sarpsborg kommune bidra til den nødvendige dialogen med grunneierne og bidra til å sikre grunn for jernbanelinjen?

Forutsatt en positiv tilbakemelding på ovennevnte spørsmål vil kommunen inviteres inn i den videre prosessen hvor jernbanelinje (traseen), stasjonsplasseringen med mer diskuteres og avklares.

Skagerrakbanan skal i første omgang bygge 3 spor over Riksgrensen:

- Dobbelspor for høyhastighetsjernbane Oslo-Göteborg
- Enkeltspor Skee-Halden som forbinder Bohusbanan og Østfoldbanen for godstransport/pendeltog.

#### **Kommunedirektørens vurdering:**

Kommunedirektøren vil understreke at planlegging og utbygging av jernbane i Norge er et ansvar tillagt staten, og ikke kommunesektoren. Det betyr blant annet at kommunene har en svært begrenset kompetanse både om planlegging, bygging og drift av jernbane. Dersom kommunene tar et slikt ansvar så bryter det med forvaltningsprinsippene i norsk samferdsel.

Et engasjement som her er beskrevet vil kreve betydelig innsats fra kommunens side, utover kommunens rolle som planmyndighet. Kommuner har ikke midler eller ressurser til å følge opp et jernbaneprosjekt. Dette vil være feil bruk av de begrensede midler kommunen har til rådighet, som primært skal brukes til et kvalitativt godt tjenestetilbud til innbyggerne og til å ivareta de forvaltningsoppgaver og de utviklingsområder kommunen har ansvaret for.

Prinsipielt mener derfor kommunedirektøren at et kommune-konsortium for Skagerrakbanen er svært problematisk, og vil sterkt advare mot å gå inn i et slikt prosjekt.

Kommunedirektøren kan heller ikke ut fra invitasjonen eller ut fra nasjonal samferdselspolitikk se at Skagerrak-jernbanen er forankret i statlig politikk i Norge.

Mottatt invitasjon om Skagerakbanen inneholder svært begrenset med informasjon om prosjektet. Kommunedirektøren mener derfor det er vanskelig å ta stilling til henvendelsen, utover det prinsipielle.

Til de konkrete spørsmålene er kommunedirektørens vurdering som følger:

1. Om det er ønskelig at en eventuell høyhastighetsbane går gjennom Sarpsborg kommune må kommunen ta stilling når tiltaket er kommet lenger i planleggingen. Det er først da kommunen vil få kunnskap om tiltaket og konsekvenser av tiltaket. Da vil tiltaket også sikres en demokratisk prosess gjennom blant annet høring og offentlig ettersyn i tråd med krav i plan- og bygningsloven. En jernbane som skal komme i tillegg til InterCity vil nødvendigvis beslaglegge store arealer, og konsekvensene av dette vil måtte belyses.
2. Prioritering av en eventuell planprosess knyttet til Skagerakbanen vil måtte avveies mot andre planer og prosjekter som pågår.
3. Sarpsborg kommune vil ikke kunne påta seg ansvar for dialog med grunneiere og bidra til å sikre grunn for jernbanelinjen. Kommunen har verken kompetanse eller ressurser knyttet til grunnverv som følger av jernbanetiltak.

Med bakgrunn i ovennevnte anbefaler kommunedirektøren at Sarpsborg kommune ikke deltar i prosjektet.

### **Konsekvenser økonomi, miljø og folkehelse:**

#### Økonomi:

Det er forutsatt at Skagerrak-jernbane mellom Oslo og Gøteborg skal finansieres med eksterne midler. Disse midlene skal tilbakebetales med baneavgifter/billettinntekter. Skagerrakbanen AB (Aksjebolag/aksjeselskap) er under etablering og kommer til stå for 100 % av finansieringsbehovet i både Sverige og Norge. Dette utelukker ikke muligheten for norske aktører å inngå på eiersiden og med finansieringen, men det er ingen forutsetning.

Det vil imidlertid måtte påberegnes betydelige kommunale ressurser til blant annet planlegging og grunnverv dersom Sarpsborg kommune skal engasjere seg i prosjektet.

#### Miljø:

Mottatt invitasjon sier ikke noe om miljøkonsekvenser av Skagerrakbanen.

#### Folkehelse:

Mottatt invitasjon sier ikke noe om konsekvenser for folkehelse av Skagerrakbanen.