

# Skriftlig spørsmål fra Abid Q. Raja (V) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:338 (2013-2014)

Innlevert: 03.02.2014

Sendt: 04.02.2014

Besvart: 18.02.2014 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



## Spørsmål

Abid Q. Raja (V): Hva er statsrådens vurdering av Bryndiagonalen, og hva vil statsråden gjøre for å legge til rette for byggestart på diagonalen når det er hensiktsmessig?

## Begrunnelse

Det er besluttet å bygge nytt dobbeltspor for jernbanen i tunell fra Ski til Oslo - Follobanen. Dette frigjør kapasitet på Østfoldbanen, noe som vil legge grunnlag for økt fortetting langs banen. Så langt er dette helt i samsvar med Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging og det pågående plansamarbeidet for Oslo og Akershus. Samtidig er det uttalt politikk at en større andel av godstransporten skal over fra veg til jernbane.

Slik Follobanen planlegges i dag er den kun tilrettelagt for begrenset mengde godstransport. Det er forutsatt at godstog skal gå på det eksisterende jernbanenettet, også om natten. Dette er et stort problem av to grunner. For det første vil det føre til en økt belastning på jernbanenettet nær Oslo S. For det andre vil støyen fra godstrafikken forstyrre folks nattesøvn i Ski, Oppegård og Oslo syd. Dette kan føre til at det blir vanskelig (ekstra dyrt) å bygge nye boliger langs jernbanen pga. gjeldende støykrav. I dag planlegger kommunene sør for Oslo nettopp å ta tilveksten av nye boliger nær togstasjoner. Det gjøres for at de skal kunne stimulere til økt bruk av kollektivtrafikk. Økt støy kan bidra til at kommunene må revurdere sin strategi.

Dersom Bryndiagonalen bygges vil godstogene kunne få en direkte og raskere vei til godsterminalen på Alnabru og kunne gå direkte fra både Follobanen og Østfoldbanen til Alnabru.

Jernbaneverket kalkulerer med at E6 og E18 vil avlastes for rundt 750 vogntog per virkedøgn dersom Bryndiagonalen bygges. Det er spesielt ønskelig å unngå godstog gjennom tettbebyggelsen om natten. På natten er det dessuten få persontog gjennom Follotunnelen.



## Svar

Ketil Solvik-Olsen: Representanten Raja tar opp viktige tema knyttet til togtransporten i sørkorridoren. Når Follobanen er i drift, legges det i første omgang til rette for fire fullstoppende lokaltog i timen på den eksisterende Østfoldbanen mellom Oslo og Ski. Denne strekningen vil med andre ord utvikles i retning av et T-baneliknende tilbud. Et mer markedsrettet tilbud for lokaltogene bidrar først og fremst til at andelen kollektivreiser i det sammenhengende bybåndet rundt Oslo øker. Økt fortetting av boliger og næringsvirksomhet rundt stasjonene langs Østfoldbanen vil være viktig for å bygge opp under denne strategien, og slik jeg oppfatter det er dette en tenkning kommunene langs Østfoldbanen mellom Oslo og Ski understøtter med sine planer.

Samtidig blir det viktig å legge til rette for at godstransport med tog i Sørkorridoren kan øke fra dagens relativt lave nivå. Planene for videre utbygging av infrastrukturkapasiteten på Østfoldbanen er sentral også av hensyn til godstransporten. Dersom vi lykkes med å øke godsvolumene med tog i sørkorridoren, blir det samtidig viktig at dette ikke reduserer attraktiviteten av å satse på fortetting rundt togstasjonene for eksempel av frykt for en økt støybelastning for beboerne i disse områdene.

Ved en betydelig vekst i godstransporten i sørkorridoren vil det kunne være aktuelt å vurdere nærmere en egen godsforbindelse til Alnabruterminalen. Den såkalte Bryn-diagonalen er et mulig prosjekt for å realisere en slik godsforbindelse slik representanten Raja peker på. Samferdselsdepartementet har nå til behandling en egen sak om dette etter at Jernbaneverket har gjennomført en utredning som blant annet har sett på den framtidige kapasiteten til Follobanen og samtidig vurdert ulike alternative traséer for en egen godsforbindelse. Departementet vil i den forbindelse ha dialog med de berørte kommunene langs dagens bane mellom Oslo og Ski.