

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

Dokument nr. 15:1060 (2013-2014)

Innlevert: 30.06.2014

Sendt: 30.06.2014

Besvart: 09.07.2014 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Abid Q. Raja (V): Hvilke strekninger vil statsråden gå videre med å utrede i forbindelse med ny Nasjonal Transportplan for å øke fremføringen av gods fra Göteborg/ Europa til Norge?

Begrunnelse

Transportøkonomisk institutt og Cicero har sammen ledet forskningsprosjektet "Tempo" som har sett på "vegen mot klimavennlig transport". De peker på økt godsmengde fra Europa til Norge (via Göteborg) som ett av hovedtiltakene.

I dag går det som regel bare ett godstog i døgnet på Østfoldbanen. Det er et enstemmig politisk Norge som vil øke godsmengden på jernbane fra Europa via Østfoldbanen. I den forbindelse har det vært fremmet mange ulike forslag til tiltak. Blant disse er:

- Utbedringstiltak på østre linje for å ha et alternativt spor for gods mot Oslo.
- Egne høyhastighetstrasseer (Vevestadlinken, direkte bane Råde - Sarpsborg)
- Opprustning av jernbanen Halden - Kornsjø
- Egen godstrase Sarpsborg - Skee (Tempo-rapportens anbefaling)
- Egen linje for gods fra Østfoldbanen til Alnabru (Bryndiagonalen, egen jernbanestrekning mer direkte Ski - Alnabru).

I forbindelse med Follobanen er det hva jeg er kjent med ikke satt av midler til utgraving for å forberede bygging av Bryndiagonalen.

Derfor er det spesielt viktig å få avklart hvilke linjer fra Østfoldbanen til Alnabruterminalen som skal utredes frem mot NTP.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Det er et viktig mål for regjeringen å overføre gods fra veg til sjø og jernbane der det er gunstig for samfunnet. I korridoren sør for Oslo fraktes det svært store godsvolumer. I motsetning til i korridorene mellom de største byene i Norge, har jernbanen relativt liten markedsandel av godsvolumene på strekningen mot Göteborg og videre sørover mot kontinentet. Potensialet for en betydelig økning er derfor stort. Dette har blant annet forskningsprosjektet "Tempo" pekt på.

Jeg vil først peke på at det med oppstart av Follobanen allerede i dag foregår arbeid som også vil ha en positiv virkning på godstransporten mot Europa, og at Stortinget i inneværende transportplan har sluttet seg til planer for en videre utbygging av dobbelt- spor på Østfoldbanen. Dette vil bidra både til økt kapasitet og redusert fremføringstid for godstransport på jernbanen.

Samferdselsdepartementet har videre gitt transportetatene i oppdrag å gjennomføre en bred samfunnsanalyse av godstransport i Norge. I tillegg skal disse gjennomføre en konseptvalgutredning for terminalstruktur i Oslofjordregionen. Begge disse arbeidene vil danne et viktig grunnlag for prioriteringene i neste transportplan.

Det er nå også satt i gang en konseptvalgutredning (KVU) for Østre linjes forbindelse mot Oslo. Denne kan også legge viktige premisser for eventuell bruk av Østre linje til godstrafikk.

Jernbaneverket har også utredet mulighetene for en egen godsforbindelse fra sør- korridoren mot Alnabru. Et av alternativene som ble undersøkt var den såkalte Bryn- diagonalen, en avgrening fra Follobanen til Alnabru. Utredningen viste at det nye dobbeltsporet ikke vil være egnet for en blanding av persontog med høy hastighet og mer saktegående godstog. Jernbaneverket konkluderte derfor med at godstogene fortsatt bør trafikkere Østfoldbanen, men at det på sikt bør legges til rette for en avgrening/eget godsspor mot Alnabru sør for Kolbotn (Kolbotn-Vevelstad). Videre utredning av en slik løsning må for øvrig ses i lys av resultatene fra den pågående samfunnsanalysen av godstransport og konseptvalgutredningen for terminalstruktur i Oslofjordregionen.

Som oppfølging av avtalen mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti ved behandlingen av statsbudsjettet for 2014 er Norge og Sverige enige om å etablere et samarbeid på

administrativt nivå som skal vurdere hvordan kapasiteten på strekningen Oslo – Göteborg kan utvikles som en helhet i et samarbeid mellom norske og svenske myndigheter, både på kort og lang sikt. Formålet vil være gradvis å legge til rette for forbedringer på strekningen som både kan komme både gods- og person- trafikken til gode. Norge deltar for øvrig i arbeidet med godskorridor 3 (Palermo – København – Stockholm/Oslo). Her gjennomføres en rekke utredninger/prosjekter for å skape en mest mulig sømløs korridor for godstransport med tog gjennom Europa. Intensjonen er å prøve å få til gjennomgående godstog for dermed å øke forutsigbarheten for slik transport i betydelig grad.

Å frakte mer gods på jernbanen er et av de mest effektive klimatiltakene som kan gjøres i transportsektoren i Norge. Jeg vil derfor sørge for at vi nå gjennom ovennevnte prosesser får et godt faglig grunnlag for å kunne arbeide videre med og prioritere godstransport på jernbanen i neste transportplan.