

Skriftlig spørsmål fra Ib Thomsen (FrP) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:288 (2015-2016)

Innlevert: 02.12.2015

Sendt: 03.12.2015

Besvart: 11.12.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Ib Thomsen (FrP): Er det ikke naturlig at godstogene kjører vestover fra Oslo, nå som Samferdselsdepartementet besluttet anleggsstart for Ringriksbanen?

Begrunnelse

Det har vært sterke reaksjoner på Jernbaneverkets varsel om detaljregulering av området ved Nittedal stasjon for ombygging av stasjonsområdet og anlegg av lengre kryssningsspor for å gi plass til lengre og flere godstog. Nittedal trenger mer vekt på passasjertog, ikke på godstog. Attpåtil er dette stort sett godstog som tar av fra Gjøvikbanen ved Roa, med kurs for Hønefoss og Bergen. Dette er en lang omvei, og det er ikke mer naturlig at godstogene kjører vestover alt fra Oslo.

Samferdselsdepartementet tar sikte på anleggsstart for Ringeriksbanen i 2019. Jernbaneverket regner med at denne banen, som drastisk vil forkorte kjøretiden med tog fra Oslo til Hønefoss, vil kunne stå ferdig alt i 2024, og da er det ikke behov for et tiltak som er dimensjonert for 20 godstog i døgnet på Gjøvikbanen når Ringeriksbanen blir realisert.

Dersom det for godstransport på strekningen Oslo-Gjøvik er nødvendig med et lengre kryssningsspor i tillegg til det på Elnes, vil det være mest skånsomt om dette gjøres f.eks. ved Movatn eller Sandermosen. Den Fylkesmannen som kan komme med innsigelser mot utbygging innenfor Markagrensen er den samme som har uttalt seg om ny kommunedelplan for Nittedal (2015-2024). Her blir området ved Nittedal stasjon fremhevet som det mest naturlige fortettingsområdet i Nittedal de kommende årene. Dette betyr en klar konflikt med både utbyggingsformålet til Jernbaneverket, et kryssningsspor på ca.1,3 km, og med en anleggsperiode, og en oppfordring til Jernbaneverket, er å se utbyggingsplanene i sammenheng og spar stasjonsområdet i Nittedal.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Togsystemet rundt og ut fra Oslo er hardt belastet på flere strekninger. Det er viktig å utnytte kapasiteten best mulig på alle baner. Til Stavanger går det fem godstog i døgnet. Disse går gjennom Oslotunnelen. Til Bergen går det ni godstog i døgnet, syv over Roa og to gjennom Oslotunnelen. Oslotunnelen er erklært overbelastet, og på Gjøvikbanen er det også høy trafikkbelastning.

På hardt belastede togstrekninger forsøker Jernbaneverket alltid å bygge inn mer robusthet. Det gjør at togene forttere kan komme tilbake i rute hvis det blir forsinkelser. Derfor er det ønskelig å bygge inn en fleksibilitet for å kunne krysse persontog med godstog og godstog med godstog flest mulig steder på banen, også i Nittedal. Jernbaneverket opplyser for øvrig at det er avgjørende å få to funksjonelle plattformer og kryssing mellom persontog på Nittedal for å få til en viss forbedring i persontogtilbudet på Gjøvikbanen.

På Bergensbanen er det kun strekningen mellom Hønefoss og Alnabru som i dag har to alternative ruter. Ringeriksbanen vil representere en tredje alternative rute for godstransporten ved brudd på enten Roalinjen eller Randsfjordbanen via Drammen. Jernbaneverket har i sin utredning av Ringeriksbanen og E16 anbefalt at Ringeriksbanen ikke tilrettelegges for godstransport i ordinær rute. Den viktigste begrunnelsen her er begrensninger i kapasiteten mellom Sandvika og Alnabru, med Sandvika stasjon og Oslotunnelen som to store flaskehalser. Infrastrukturen tilrettelegges for at godstransport kan gå via Ringeriksbanen i avvikssituasjoner. Samferdselsdepartementet har besluttet at transportetatens anbefalinger i hovedsak skal legges til grunn for den videre planlegging av Ringeriksbanen og E16.

Gjøvikbanen vil sannsynligvis forbli en viktig godsbane på sikt. I konseptvalgutredningen for transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-navet) legges en fordeling av godstrafikken mellom Oslotunnelen og Gjøvikbanen til grunn. I en pågående KVU for trafikksystemet rundt Gjøvik og Gjøvikbanen belyses en mulig forbindelse mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen. En slik forbindelse vil kunne være viktig for både person- og godstransport.

Det er viktig å ta vare på de kvalitetene Nittedal i dag har, og som gjør det til et attraktivt boområde. Jeg er imidlertid trygg på at Nittedal vil fortsette å være et attraktivt boområde, samtidig som vi legger til rette for både gods- og persontogtrafikken.