

Skriftlig spørsmål fra Per Olaf Lundteigen (Sp) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:1546 (2015-2016)

Innlevert: 05.09.2016

Sendt: 05.09.2016

Besvart: 09.09.2016 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Per Olaf Lundteigen (Sp): På strekningen Gulskogen – Kongsberg er lokaltogtrafikken viktigst. Befolkning og folkevalgte i Øvre og Nedre Eiker forutsetter at en utbedring / ny trasé mellom Gulskogen og Hokksund medfører at lokaltogene stopper på både Hokksund, Steinberg og Mjøndalen stasjon.

Kan statsråden legge fram en beregning som viser hvilken hastighet og dermed hvilke krav til kurvatur som kan oppnås / er nødvendig når lokaltogene skal stoppe på disse tre stasjonene på strekningen Hokksund – Mjøndalen?

Begrunnelse

Jernbaneverket planlegger utbedring av / ny trasé på strekningen Gulskogen – Hokksund slik at det kan kjøres minst to tog i timen på strekningen Gulskogen – Kongsberg.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Siden spørsmålet i all hovedsak dreier seg om jernbaneteknikk, har jeg innhentet vurderinger fra Jernbaneverket for å belyse tematikken som tas opp.

Personmarkedet i regionen, og behovet til godstrafikken og fjerntogene utgjør grunnlaget for å vurdere dobbeltspor til Hokksund og raskere forbindelse videre til Kongsberg. I tillegg må strekningen også håndtere et betydelig antall arbeidstog til og fra driftsbasen på Hokksund og

tog som skal hensettes. Det er summen av alle tog, og ikke bare lokalmarkedet, som utløser et behov for økt kapasitet.

Hvilken dimensjonerende hastighet infrastrukturen planlegges for, er avhengig av flere forhold. Nytt dobbeltspor på InterCity-strekningene planlegges og bygges for hastigheter opp mot 250 km/t der det ut fra en kost/nytteanalyse er økonomisk forsvarlig. I det pågående planarbeidet på strekningen Gulskogen- Hokksund opplyser Jernbaneverket at det hovedsakelig vurderes 160 km/t på fri linje, og 100 km/t som dimensjonerende hastighet ved gjennomkjøring av stasjoner. Dimensjonerende kurveradius for blandet trafikk i 160 km/t er 1200 meter, men dette må også tilpasses lokale forhold. Ved utkjør fra en stasjon vil et persontog være oppe i 160 km/t etter ca. 2,5 km, og vil måtte begynne nedbremsingen mot neste stasjon snaut 2 km før. Dersom et nytt dobbeltspor på strekningen dimensjoneres for en hastighet på 160 km/t, vil det dermed være behov for endringer fra dagens linje. Det er også et poeng at det er betydelig dyrere å bygge tett inntil en linje med trafikk enn et nytt dobbeltspor i god avstand. Et dobbeltspor vil videre kreve større bredde enn dagens enkeltspor, med følgende konsekvenser for bebyggelse langs sporet.

Den pågående kommunedelplanprosessen for dobbeltsporet skal belyse alle alternative muligheter så godt som mulig. Jernbaneverket opplyser at etaten vurderer flere trasèalternativer med ulik grad av konflikt til landbruk, eksisterende bebyggelse, kulturvern og andre arealinteresser. Det er også ulik grad av kompleksitet og kostnad i forbindelse med kryssing av elvelandskap og veier. For at alle forhold skal bli godt belyst, og interesser skal kunne veies grundig mot hverandre, er det viktig at denne prosessen ikke låses for tidlig. Dette er i tråd med intensjonen og prosedyrer i en prosess etter plan- og bygningsloven.

Jernbaneverkets forslag til kommunedelplan og anbefaling vil bli klar før årsskiftet, og saken skal etter planen behandles i kommunene først del av 2017. Prosjektet vil kunne bli vurdert i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029.