

Skriftlig spørsmål fra Sverre Myrli (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:424 (2013-2014)

Innlevert: 20.02.2014

Sendt: 20.02.2014

Besvart: 04.03.2014 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Sverre Myrli (A): Hvilke konkrete planer foreligger for Kongsvingerbanen, er det aktuelt å starte med å bygge flere kryssingsspor som etterhvert kan bli en del av sammenhengende dobbeltspor og kunne det vært aktuelt å bygge ut dobbeltspor på strekningen Lillestrøm-Årnes først?

Begrunnelse

Kongsvingerbanen er en viktig jernbanestrekning som knytter Sør-Hedmark/Glåmdal med Romerike og Oslo. Den er også viktig som forbindelse mellom hovedstedene Oslo og Stockholm.

Heldigvis ble togtrafikken mellom Oslo og Stockholm startet opp igjen i 2007, etter at den en tid hadde ligget nede. Likevel er togforbindelsen langt fra god nok til at tog er noe reelt alternativt til fly mellom de to hovedstedene. Målet må være å kjøre tog Oslo-Stockholm på tre timer, Oslo-Kongsvinger på godt under en time og Oslo-Årnes på en halvtime.

Det er skjedd en del utbedringer på Kongsvingerbanen de siste årene. Likevel trengs det betydelig mer innsats - blant annet nye kryssingsspor og lengre plattformer. Det trengs også betydelig flere innfartsparkeringsplasser ved banens stasjoner og holdeplasser. På sikt må målet være å få dobbeltspor på hele strekningen Lillestrøm-Kongsvinger.

Samferdselsdepartementet har meddelt offentligheten at de har hatt kontakt med svenske samferdselsmyndigheter for å se nærmere på forbindelsen Oslo-Kongsvinger-Karlstad-Stockholm. Det lover bra.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Kongsvingerbanen er en viktig godstogforbindelse mot Sverige og Narvik og for lokal- togtilbudet mellom Romerike/Kongsvinger og Oslo.

I desember 2012 ble det innført timesavganger til/fra Kongsvinger, med innsatsav- ganger i rushretning morgen og ettermiddag. Dette har truffet det norske markedet svært godt, og det er nå for liten kapasitet på togene. For å tilrettelegge for økt kapasitet, er det blant annet behov for flere infrastrukturiltak. Det viktigste er å utvikle knutepunktene slik at de kan betjenes med lengre tog. Jernbaneverket har innenfor gjeldende NTP-ramme ikke funnet rom for å prioritere dette fullt ut i første del av planperioden. Denne regjeringen har ambisjoner utover de rammer som er satt i NTP, og vil lytte til de faglige råd Jernbaneverket har gitt for en prioritering av midler ut over NTP-rammen.

Det fremgår i Jernbaneverkets handlingsprogram 2014-2023 at det i første del av plan- perioden er satt av 190 mill. kr til stasjonstiltak på Sørumsand og mindre tiltak på Nerdrum, Fetsund og Årnes, mens det i andre del av perioden er satt av 410 mill. kr til etablering av nytt knutepunkt ved sammenslåing Auli/Rånåsfoss og utbygging av Skarnes som knutepunkt. Det er videre satt av 38 og 100 mill. kr til hensetting på Kongsvinger i hhv. første og andre del av planperioden.

Godstrafikken på strekningen er betydelig og økende, blant annet på grunn av tømmer- tog. For godstrafikken er det sentralt å utvikle kapasiteten gjennom forlengelse av eksisterende eller bygging av nye kryssingsspor. For at disse skal gi best mulig effekt, har Jernbaneverket under oppstart en utredning som skal fastlegge antall, plassering og prioritering av kryssingsspor mellom Lillestrøm og Kongsvinger. Det er satt av 600 mill. kr til kryssingsspor på Kongsvingerbanen i andre del av planperioden.

Jernbaneverket opplyser at dersom frekvensen på persontog skal økes til 30 minutters- frekvens i kombinasjon med godstrafikk vil det kreve dobbeltspor, muligens helt til Kongsvinger.

Jernbaneverket har igangsatt en utredning for å avklare hvordan Kongsvingerbanen bør utvikles i et lengre perspektiv fram mot 2060. I dette arbeidet er også regiontrafikk mot Arvika/Karlstad, forbindelsen Oslo-Stockholm og godstrafikk over grensen viktige faktorer.

Det er imidlertid viktig at vi i tillegg til nye tiltak, også legger til rette for en god drifts- stabilitet. Ballastrensing av hele banen ble gjennomført i forrige planperiode. I første del av denne planperioden planlegger Jernbaneverket fornyelse av underbyggingen spesielt rettet mot de store stikkrennene på strekningen Lillestrøm-Riksgrensen. Videre planlegges fornying av kontaktledningsnettet mellom Lillestrøm og Matrand i siste del av planperioden, samt montering av akseltellere på strekningen Lillestrøm-Kongsvinger. Samlet i planperioden er det planlagt fornyelser for om lag 550 mill. kr.

Denne regjeringen satser på jernbanen. I saldert budsjett 2013 ble bevilgningen økt med 150 mill.

kr, og i budsjettet for 2014 ble bevilgningen til jernbane økt med 600 mill. kr ut over det den rød-grønne regjeringen la opp til. Det pågår nå en omfattende utbygging av dobbeltspor mot Hamar, Fredrikstad og Tønsberg. Videre planlegges det dobbeltspor videre mot Lillehammer, Halden og Skien, og denne regjeringen har også inkludert Ringeriksbanen som del av InterCity.