

Skriftlig spørsmål fra Siri Engesæth (V) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:52 (2015-2016)

Innlevert: 08.10.2015

Sendt: 09.10.2015

Besvart: 19.10.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Siri Engesæth (V): Vil statsråden ta initiativ til å utrede kostnader og gevinster ved å bygge et nytt vende- og hensettingsanlegg ved Asker stasjon som kan øke tog- og kollektivkapasiteten i Asker og Bærum, under og etter byggingen av en fornyet E18?

Begrunnelse

Det er mulig å øke togkapasiteten i Asker og Bærum før bygging av ny Oslo-tunnel.

I dag stanser mange tog som kjører vestover fra Oslo i Lysaker, snur og kjører tilbake til Østfold. Dersom disse togene i stedet kunne kjøre helt til Asker og snu der, vil vi få flere avganger og mindre trengsel inn til byen fra både Asker og Sandvika. Dette er det mulig å få til uavhengig av utbyggingen av ny jernbanetunnel under Oslo, fordi ekstraturen ut til Asker ikke vil gå utover kapasiteten i tunnelen.

Forslaget støtter opp om Ruters strategiplan (M2016 – som del av KVU Oslo-navet) for utviklingen av kollektivtilbudet i Asker og Bærum hvor høyfrekvente lokalbusser til tog vil gi et bedre totalt tilbud. Ruters gjennomføring av strategiplanen for vestområdet hindres i dag av fulle tog. Ruters strategiplan innebærer at det på sikt ikke vil gå direktebusser til Oslo lenger.

Den betydelige kapasitetsøkningen som kan oppnås ved å etablere et nytt vende-og hensettingsanlegg i Asker bør ses på i en helhetlig kapasitetsvurdering av tog, buss, sykkel og bil i Vest-korridoren i forbindelse med planene for fornyet E18. Dagens tall for andel av kollektivveksten som må tas av bussen (55%) er basert på at Østfold-togene vender på Høvik, og bør derfor revurderes.

En forsering av et slikt vende- og hensettingsanlegg vil også kunne redusere byggekostnadene av E18, samt redusere de samfunnsøkonomiske tapene ved økt reisetid under den lange byggeperioden.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Jeg er opptatt av at reisende inn mot og gjennom Oslo skal ha et godt utbygd transporttilbud på både veg og bane. Jernbanen har en sentral rolle i Vestkorridoren, og tusenvis av reisende benytter seg av toget mellom Oslo og Asker hver dag. Ti persontog i timen trafikkerer strekningen i grunnrute, noe som gir Oslo-Asker det mest høyfrekvente persontogtilbudet i Norge.

I årene fra 2012 til 2014 har den årlige gjennomsnittlige veksten på Østlandet vært hele på 6,5 pst. som er langt høyere enn antatt vekst. Hittil i år melder NSB om nye rekorder i antall passasjerer. Dette er meget gledelig dersom vi skal nå målet om at veksten i transportbehov skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det gir imidlertid noen utfordringer for jernbanen som er preget av lange ledetider for å utvikle ny infrastruktur. Det er et potensiale for å utnytte infrastrukturkapasiteten i Østlandsområdet enda bedre ved å kjøre dobbeltsett i flere avganger i morgen og ettermiddagsrush. Regjeringen har derfor i sitt budsjettforslag for 2016 foreslått å gi NSB restverdigaranti for innkjøp av 26 nye tog, der en del av disse togsettene vil benyttes til økt kapasitet i lokaltog Oslo.

Samtidig må vi se på utvidet kapasitet i infrastrukturen. En eventuell utredning, planlegging og bygging av hensettingskapasitet i Asker må vurderes på bakgrunn av den samlede kapasitetsutnyttelsen av jernbaneinfrastrukturen i Vestkorridoren sett opp mot det togtilbudet som tilbys på strekningen. Dette omfatter også det framtidige rutetilbudet på Vestfoldbanen og Ringeriksbanen når disse InterCity-prosjektene står ferdig. Den langsiktige utviklingen av transporttilbudet i Vestkorridoren må også ses opp mot konseptvalgutredningen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-navet). Denne KVUen belyser om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at det overordnede politiske målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. De langsiktige prioriteringene av eventuelle tiltak vil jeg komme tilbake til i Stortingsmeldingen om nasjonal transportplan.