

Skriftlig spørsmål fra Sverre Myrli (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:234 (2014-2015)

Innlevert: 18.11.2014

Sendt: 19.11.2014

Besvart: 26.11.2014 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Sverre Myrli (A): Hvordan vil statsråden sørge for at godstransport på jernbanen vil bli godt nok ivaretatt på hver enkelt hovedstrekning i forbindelse med Intercity-utbyggingen?

Begrunnelse

Jernbaneverket presenterte sin utbyggingsstrategi for utbygging av Intercitystrekningene på Østlandet den 27. oktober 2014. Når Intercity-strekningene står ferdig vil det være økt jernbanekapasitet i alle hovedårene rundt Oslo. Spørsmålet er hvor godt godstransport på jernbane er ivaretatt i planleggingen av Intercitystrekningene på Østlandet. Vi opplever i dag fallende godsvolum på jernbane etter toppåret 2008. Det er derfor viktig å prioritere drift og vedlikehold for å sikre økt driftsstabilitet, og en må få bygget ut Alnabru godsterminal som er selve navet for godstransport på jernbane i Norge. Utbyggingen av Intercity-strekningen er kostnadsberegnet til over 130 mrd. kroner, og det er viktig at utbyggingen får positiv innvirkning på godstrafikken. Det største kapasitetsbehovet for godstransport ut fra hovedterminalen på Alnabru er mellom kl 17 og 21 hvert døgn, og godset skal deretter transporteres slik at godsaktørene får varene sine på mottakerterminal fra kl 03 - 05. Men det

vil også være behov for godstransport ellers i døgnet. For å tilrettelegge for godstransport vil f.eks. bygging av såkalte forbikjøringsspor kunne være en løsning.

Dette innebærer at godstogene kan bli forbikjørt av hurtiggående persontog mens godstogene er i bevegelse. Dette betyr at en kanskje må bygge tre spor på enkelte strekninger, kanskje også som et tredje kryssningsspor. Utbyggingen av Intercitystrekningene pågår nå for fullt, og spørsmålet er om Jernbaneverket også jobber med denne typen løsninger for økt godstrafikk. Det vil være uheldig om vi kommer i en situasjon der en får ferdig utbygd dobbeltspor på Intecitystrekningene, men at disse ikke vil ivareta godstrafikken.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Regjeringen vil legge til rette for å overføre godstransport fra veg til jernbane der dette er hensiktsmessig. Godstransport på jernbane har sitt relative konkurransefortrinn ved transport av store og regelmessige volumer over lengre avstander. Jernbanen har likevel tapt markedsandeler til veg de siste årene, blant annet på grunn av sterkere konkurranse fra lastebilen og utfordringer med stengte linjer grunnet ras og flom. Dette er en krevende utfordring på kort sikt siden lønnsomheten til godstogselskapene over tid har vært svak. For å snu denne trenden må vareeierne få større trygghet for at varene kommer fram i tide, og kostnadene i ulike deler av transportkjeden må reduseres. Regjeringen har i sitt budsjettframlegg lagt vekt på å øke bevilgningene til vedlikehold til jernbanen for å bidra til en mer driftsstabil jernbane, en satsing som forsterkes med den nylig inngåtte budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og V og KrF. Videre legges det opp til å konkurranseutsette

terminalledet, slik at kostnadene til dette kan reduseres.

På noe lengre sikt vil imidlertid også den pågående og planlagte utbyggingen av InterCity-strekningene komme godstrafikken på jernbane til gode. Både i form av bedre kapasitet og en mer pålitelig infrastruktur. InterCity-utbyggingen vil og skal innrettes slik at den også vil være positiv for godstransport med jernbane.

For Dovrebanen sør for Lillehammer er det lagt opp til å bygge forbikjøringsspor for godstogene slik representanten Myrli beskriver i begrunnelsen for sitt spørsmål.

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket om å utarbeide en KVVU for en vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. I dette arbeidet vil en eventuell framtidig arbeidsdeling mellom banestrekningene Vestfold/Grenlandsbanen/Sørlandsbanen og Sørlandsbanen nord for det eventuelle sammenkoblingspunktet stå sentralt. Vestfoldbanen er den av de tre IC-strekningene som antas å få mest persontrafikk, men utgangspunktet er at banen dimensjoneres for både person- og godstrafikk.

For Østfoldbanen er det nord for Sarpsborg vurdert en opprustning av Østre linje, slik at større godsmengder kan fraktes der, i tillegg til på det nye dobbeltsporet. Sør for Sarpsborg er det i utgangspunktet vurdert å opprettholde eksisterende bane, eller å bygge forbikjøringsspor for gods. Dette vil bli nærmere avklart i det kommende planarbeidet.

Fram mot neste transportplan arbeides det med flere viktige utredninger med betydning for godstransport på jernbane. Dette gjelder blant annet prosjektet "Bred samfunnsanalyse av godstransport", og arbeid med en KVVU for terminalfunksjoner i Osloregionen som nettopp er

satt i gang. Utredningene skal vurdere en samfunnsmessig effektiv terminalstruktur som kan støtte opp under intermodal transport der havner og jernbaneterminaler inngår. Videre arbeides det med kortsiktige tiltak på Alnabruterminalen, samtidig som det utredes hvordan terminalen kan utvikles på lengre sikt.