

Skriftlig spørsmål fra Snorre Serigstad Valen (SV) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:890 (2016-2017)

Innlevert: 22.03.2017

Sendt: 23.03.2017

Besvart: 05.04.2017 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Snorre Serigstad Valen (SV): Ifølge konseptvalgutredninger gjennomført av Statens vegvesen kan godstrafikken på Bergensbanen bli redusert med 60-70 prosent hvis det bygges ny og bedre rv 7, rv 52 eller E134. Regjeringen vil satse på alle disse veiene, i tillegg til E16. Hvordan rimer dette med målet om å flytte godstransport fra veg til bane, og hva blir samfunnsnyten av å satse på jernbane dersom disse gigantiske veiinvesteringene gjennomføres og slår bein under togets trafikkgrunnlag?

Begrunnelse

Det er et mål å øke godstrafikken på jernbane fremfor vei. Men med økt satsing på veier mellom Østlandet og Vestlandet vil mer gods fraktes på vei i stedet for jernbane.

Regjeringen og samarbeidspartiene gikk mot Vegvesenets anbefalinger og valgte flere veier som hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, i tillegg til E134. En funksjonsdeling mellom riksvei 52, riksvei 7 og E16 skal sammen med E134 over Haukelifjell danne de nye hovedfartsårene mellom Østlandet og Vestlandet. Det til tross for at Statens vegvesen anbefalte at riksvei 52 Hemsedalsfjellet alene burde bli den andre hovedfartsåren i tillegg til E134.

Ifølge konseptvalgutredninger gjennomført av Statens vegvesen kan godstrafikken på Bergensbanen bli redusert med 60-70 prosent hvis det bygges ny og bedre riksvei 7, riksvei 52 eller E134. De eksterne kvalitetsikringsrapportene (KS1) framhever disse utfordringene.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Regjeringen har en ambisiøs satsing på utbygging og oppgradering av transportinfrastrukturen – både for vei, jernbane, skipsfart og luftfart. De ulike transportformene utfyller hverandre. Det er et mål om at godstransport skal skje på mest mulig effektiv og miljøvennlig måte, og i regjeringens politikk er det gjort en rekke grep for å styrke jernbanens konkurranseevne innen godssektoren. Tallene for 2016 viser at man nå har en vekst i godsvolumene, etter en langvarig periode med nedgang. Det tyder på at regjeringens politikk gir resultater.

I forarbeidene til Nasjonal Transportplan er det gjennomført betydelig utredninger rundt godstransport. Analysene viser at transportvolumene vil fortsette å øke. I utredningene har man sett at en del transport er best egnet på vei, men også at en del varestrømmer med fordel kan overføres fra veitransport til jernbane eller skipsfart. Det er derfor viktig å bidra til at man både forbedrer miljø og trafikksikkerhet rundt den veitransport som vil finne sted, og at man får til en overføring av gods fra vei til jernbane der det er fornuftig. Dette står godt omtalt i Bred samfunnsanalyse for godstransport, som ble utarbeidet som en del av etatenes forarbeid med ny Nasjonal transportplan, og ble overlevert Samferdselsdepartementet 4. september 2015.

Regjeringen planlegger å investere både i et bedre veinett og bedre jernbane. Regjeringen har vært tydelig på at vi ønsker å kanalisere godstransport på vei inn på E134 og rv52. Det er i tråd med anbefalingene fra Statens Vegvesen, og betyr at man over tid må gjøre en spesiell innsats for å redusere reisetid, utjevne høydeforskjeller og kurvatur på disse strekningene. Men i tråd med regjeringens politikk om å styrke standarden på infrastruktur i hele landet, vil også de øvrige veiene mellom øst og vest forbedres. Vi skal redusere forfallet på veinettet, øke trafikksikkerheten og få bedre rassikring. Det har aldri vært hensikten å la øvrige øst-vest veier forfalle.

Representanten Valens spørsmål tar utgangspunkt i Vegvesenets utredning om ulike øst-vest traseer for vei. Fordi utredningene har handlet om å sammenligne utbygging av forskjellige vegstrekninger, er ikke jernbanetiltak analysert i hverken øst-vest-utredningen eller de gjennomførte KVVUene.

I de gjennomførte utredningene er det altså først og fremst gjort transportanalyser der de forskjellige vegstrekningene er vurdert opp mot hverandre. Analysene er gjennomført med transportetatens transportmodeller for både persontransport og godstransport. Slike transportanalyser der vegforbindelsene får store reisetidsgevinster, og der det ikke er lagt inn tilsvarende større jernbanetiltak, gir naturligvis overflytting av både godstransport og personreiser fra tog til bil.

I KVVU for strekningen Gol – Voss vises det til at transportmodellene gir en reduksjon av godstransport på Bergensbanen med 60-70 prosent. Dette er modellberegninger basert på en maksimal utbygging av vegene og ingen utbygging av jernbanen. Jeg kan forsikre om at dette ikke er i tråd med regjeringens politikk. Når det gjelder regjeringens strategi for videre utbygging av både veg og jernbane mellom Østlandet og Vestlandet, vil det bli redegjort nærmere for dette i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029. Meldingen legges frem for Stortinget 5. april.