

Skriftlig spørsmål fra Abid Q. Raja (V) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:615 (2014-2015)

Innlevert: 16.02.2015

Sendt: 16.02.2015

Besvart: 23.02.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Abid Q. Raja (V): Hvilke investeringer er det behov for å gjøre for å kunne øke frekvensen på togtilbudet på Østfoldbanen, sør for Ski stasjon, når Follobanen er ferdig?

Begrunnelse

Intensjonen med Follobanen-prosjektet er å øke kapasiteten på jernbanenettet fra Europa, Østfold og Follo inn mot Oslo. For at dette skal kunne føre til et bedre tilbud for lokal- og regiontogpassasjerene så vil det kunne være behov for hensittingskapasitet o.l. for å kunne utnytte den økte kapasiteten. Jeg etterspør om behovet er kartlagt, og hva planstatus er for disse prosjektene.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Representanten Raja tar opp et viktig tema. Jernbanen et system hvor mange elementer må være på plass for å gi et forbedret togtilbud. Samferdselsdepartementet har erfaringer med dette, senest fra arbeidet med den nye ruteplanen for Østlandsområdet som ble innført i 2012 og 2014. De store infrastrukturbyggingene som legger grunnlaget for høyere transportkapasitet, må i mange tilfeller gå hånd i hånd med for eksempel stasjonstiltak, økt hensettingskapasitet, vendeanlegg, strømforsyning mv.

Follobanen er et nøkkelprosjekt for å utvikle et bedre togtilbud i sørkorridoren, både for

lokaltog- og regiontogreisende. De viktigste større investeringsprosjektene i forlengelsen av Follobanen er den videre IC-utbyggingen på Østfoldbanen slik denne er beskrevet i Nasjonal transportplan 2014-2023. Blant annet vil det i 2015 pågå regulerings- og detaljplanarbeid for strekningen Sandbukta – Moss – Såstad og kommunedel- og reguleringsplanarbeid på strekningen nord for Sarpsborg.

Jernbaneverket vil våren 2015 ferdigstille en konseptvalgutredning (KVU) for Østfoldbanens Østre linjes forbindelse mot Oslo. Utredningen ser nærmere på hvordan kapasitetsutfordringene for tog fra Østre linje mot Oslo skal håndteres som følge av at IC-utbyggingen etter hvert vil gi mulighet for høyere frekvens på Vestre linje. Utredningen skal deretter underlegges ekstern kvalitetssikring KS1 og vil være et viktig innspill i arbeidet inn mot rulleringen av Nasjonal transportplan.

Som nevnt er tilstrekkelig parkeringsarealer for tog (hensetting) en forutsetning for både å kunne kjøre flere og lengre tog. Det vil etter hvert som togtilbudet forbedres ut over dagens nivå, bli behov for å investere i nye hensettingsanlegg. Jernbaneverket arbeider derfor med en utredning som kartlegger behovet for hensetting på Østlandet frem mot 2040. Dette arbeidet er nå i siste fase og JBV har hatt dialog med kommuner om mulige lokaliseringer. Utredningen vil også inneholde økonomiske beregninger for hvor mye det vil koste å gjennomføre denne typen tiltak i årene framover.

Kapasiteten inn mot og gjennom Oslo vil også ha betydning for hvilket togtilbud som kan kjøres på Østfoldbanen i framtiden. I konseptvalgutredningen, KVU Oslo-Navet som legges frem i mai 2015, blir det gjort vurderinger av nødvendige kapasitetsøkende tiltak på både mellomlang og lang sikt. Jernbaneverket arbeider samtidig med å vurdere tiltak som kan optimalisere ruteplanen før en ev ny jernbanetunnel realiseres. Begge disse utredningsarbeidene vil være viktige innspill i arbeidet med neste Nasjonal transportplan.