



Innst. S. nr. 147

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:19 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om utredning om mulig forlengelse av Flytoget til Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I representantforslaget, Dokument nr. 8:19 (2008–2009) fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme med en utredning om forlengelse av Flytoget til Sandefjord Lufthavn Torp og til Moss Lufthavn Rygge som en del av et moderne, sikkert og miljøvennlig transportnett i Østlandsområdet. Investering og drift i så vel privat som offentlig regi vurderes. Utredningen legges frem for Stortinget."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudi, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, og fra Senterpartiet, Jenny Klinge, viser til vedlagte uttalelse datert 19. desember 2008 fra Samferdselsdepartementet ved statsråden i saken, og der statsråden blant annet poengterer:

"Utbygging av intercity-strekningene på Østlandet er en viktig del av gjeldende norsk jernbanepoli-

tikk. Trafikk til og fra Østlandets tre flyplasser er igjen en viktig del av markedsgrunnlaget for denne satsingen.

(...)
Utvikling av togtilbudet og jernbanens infrastruktur rettet mot Sandefjord og Moss lufthavner må bygge på langsiktige vurderinger av disse lufthavnenes roller i forhold til betjening av Østlandet, herunder samspillet med Oslo lufthavn Gardermoen (OSL).

Utgangspunktet er at OSL er landets hovedflyplass og skal ha rollen som nav for så vel for innenlands- som utenlandstrafikken. Rygge og Torp er regionale flyplasser som skal betjene et regionalt marked.

NSB tilbyr i dag timesavganger på både Østfold- og Vestfoldbanen med skyttelbuss fra hhv. Rygge og Torp stasjoner til lufthavnene. Torp holdeplass ble opprettet i januar i år etter initiativ fra Vestfold fylkeskommune.

(...)
Etter Samferdselsdepartementets vurdering, er det ikke behov for et eget utredningsarbeid knyttet til dedikerte flytogforbindelser til Sandefjord lufthavn Torp og Moss lufthavn Rygge nå. I stedet bør mulighetene for et framtidig togtilbud tilpasset flypassasjerenes behov vurderes løpende i det ordinære arbeidet med å legge utbyggingsstrategien for jernbanen i de sørlige deler av intercity-området. Dette vil det bl.a. bli arbeidet med fram mot NTP 2014-2023. I tillegg må problemstillingen vurderes i lys av utviklingen i markedet, dvs. passasjerveksten på de to flyplassene, og mulige framtidige ombygginger/flyplassutvidelser i den forbindelse."

Flertallet vil understreke viktigheten av generelt å legge til rette for et godt kollektivtilbud til og fra flyplasser.

Flertallet foreslår at forslaget ikke bifalles.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Øyvind Halleraker og Beate Heieren, og fra Kristelig Folkeparti,

Jan Sahl, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse datert 19. desember 2008 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken. I uttalelsen går det frem at NSB i dag har et flytogtilbud fra Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge til henholdsvis Vestfoldbanen og Østfoldbanen via skyttelbuss. Disse medlemmer merker seg videre at det arbeides med planer om en ny flyterminal ved Sandefjord Lufthavn med en integrert stasjon på Vestfoldbanen, og videre at det er mulig å se for seg en tilknytning mellom Moss Lufthavn Rygge og en fremtidig høyhastighetsbane gjennom Østfold mot Sverige.

Disse medlemmer peker også på at en jernbanetilknytning til Torp lufthavn er en del av ulike konseptvalg for en satsing på høyhastighetstog.

Disse medlemmer er positive til at det arbeides videre med disse planene og disse mulighetene. Disse medlemmer støtter forslagsstillernes intensjon om å legge til rette for et moderne, sikkert og miljøvennlig transportnett i Østlandsområdet gjennom blant annet økt satsing på jernbane.

Disse medlemmer vil vise til at Flytoget AS er et rent trafikkselskap som opererer på kommersielt grunnlag på strekningen Asker–Gardermoen. I statsrådens svarbrev går det frem at det er langt frem til et markedsmessig grunnlag for et dedikert flytogtilbud mellom for eksempel Oslo og Torp. Disse medlemmer har merket seg at Flytoget AS har pekt på at det i dag ikke er markedsgrunnlag for et dedikert flytogtilbud til hverken Rygge eller Torp.

Disse medlemmer har merket seg at Flytoget AS har gitt uttrykk for at selskapet har som ambisjon å utvide sin kommersielle virksomhet gjennom å drive mer av InterCity-trafikken på Østlandet, forutsatt at infrastrukturen i InterCity-triangelet rustes opp. Disse medlemmer vil peke på at en slik utvidelse av selskapets virksomhet kan ses i sammenheng med en opprettelse av et styrket flytogtilbud til de regionale lufthavnene på Østlandet i regi av Flytoget AS. Disse medlemmer vil peke på at satsingen på togdrift på et kommersielt grunnlag gjennom Flytoget AS har vært en suksess. Flytoget AS kan vise til gode resultater gjennom stor tilfredshet blant sine kunder og sine ansatte. Flytoget ble kåret til Norges beste arbeidsplass i Norge, 2008, gjennom "Great Place to Work"-undersøkelsen og Norges sterkeste merkevare gjennom BIs kundebarometer 2008.

Disse medlemmer synes det derfor er positivt at Flytoget AS ser nye muligheter for togdrift innen persontransport på jernbanen, og mener det bør legges til rette for at Flytoget AS kan utvide sin virksomhet. Disse medlemmer vil peke på at dette kan gjennomføres uavhengig av om arbeidet med konkurranse innen persontrafikken på jernbanen videreføres eller ikke.

Disse medlemmer vil vise til at potensialet for økt jernbanetrafikk på både Vestfoldbanen og Østfoldbanen er betydelig. Disse medlemmer vil videre vise til at det haster med å styrke jernbanens konkurranseevne gjennom blant annet en intensivt utbygging av en mer moderne jernbaneinfrastruktur, og at dette også vil være en hovedforutsetning for et fremtidig styrket flytogtilbud på disse banestrekningene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen intensivere arbeidet med utbygging av jernbaneinfrastrukturen i InterCity-triangelet på Østlandet, for også å legge grunnlaget for et styrket togtilbud til og fra lufthavnene Torp og Rygge."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen legge forholdene til rette for at Flytoget kan utvide sin virksomhet, og også å betjene stopp som ikke er tilknyttet flyplass."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til sitt forslag om å utrede forlengelse av eksisterende flytog til de to regionale flyplassene Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge.

Disse medlemmer viser til kommentarene fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i brev datert 19. desember 2008. Disse medlemmer har merket seg følgende:

"Flytoget AS er en kommersiell aktør og ett av flere jernbaneselskaper. Jernbaneverkets planlegging er innrettet mot utvikling av en infrastruktur som betjener ulike markedsbehov på en samfunnsøkonomisk fornuftig måte. Innspill og ønsker fra de ulike aktørene i markedet er en naturlig del av de langsiktige markedsvurderingene. Når det gjelder kortsiktige tilpasninger av jernbaneinfrastrukturen, har Jernbaneverket tett kontakt med jernbaneselskapene, herunder Flytoget. Utvikling av togtilbudet og jernbanens infrastruktur rettet mot Sandefjord og Moss lufthavner må bygge på langsiktige vurderinger av disse lufthavnenes roller i forhold til betjening av Østlandet, herunder samspillet med Oslo lufthavn Gardermoen (OSL). Utgangspunktet er at OSL er landets hovedflyplass og skal ha rollen som nav for så vel for innenlands som utenlandstrafikken. Rygge og Torp er regionale flyplasser som skal betjene et regionalt marked."

Disse medlemmer mener at da utbygging av intercity-strekningene på Østlandet er en viktig del

av gjeldende norsk jernbanepolitikk, vil det være riktig å se på en videreføring av en transportmessig vellykket satsing på Flytoget som transportkonsept atskilt fra eksisterende jernbanenett innenfor samme triangel. Disse medlemmer mener en slik forlengelse kan være viktig som et eget ledd i en samlet "Østlandspakke". Satsing på transport mellom tre viktige flyplasser i et opplegg som også kan brukes av andre enn flypassasjerer, bør vurderes som et mulig selvstendig tiltak innenfor en slik strategi. Disse medlemmer viser til sine merknader i Innst. S. nr. 170 (2007–2008), jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008):

"Nasjonalt prosjekt med statlig finansiering"

Disse medlemmer er positive til det investeringsprogrammet i Oslopakke 3 som er forhandlet frem av de to berørte fylkene, men vil gjennomføre dette med full statlig finansiering. Disse medlemmer understreker at dette omfattende prosjektet bør drives gjennom et statlig prosjektselskap der de to fylkene er representert. Disse medlemmer legger til grunn at samordning mellom statlig prosjekt Oslopakke 3, og jernbanebasert kollektivtrafikk i hovedstadsområdet, inngår i et slikt prosjekt.

Disse medlemmer understreker igjen at arbeidet med å gjøre transportnettet i hele Østlandsområdet effektivt, sikkert og miljøvennlig er et prosjekt av nasjonal betydning. Disse medlemmer mener derfor det bør utarbeides en videreføring og en utvidelse av Oslopakke 3 til en Østlandspakke som dekker triangelet Hamar, Skien, Larvik og Halden. I et slikt nasjonalt prosjekt bør det ligge firefelts stamveier mellom de store byene i området og Oslo, stamveinett i ringveisystem rundt Oslo i flere ringer og dobbeltsporet jernbane. Disse medlemmer peker på at med en modernisert samferdselspolitikk med nye organisatoriske og finansielle verktøy kan et slikt prosjekt gjennomføres i løpet av 20-års periode 2010–2030, og med full statlig finansiering.

Disse medlemmer understreker og mener at bruk av bompengefinansiering for å bygge ut samferdselsmessig infrastruktur i hovedstadsområdet som i landet for øvrig, er nødvendig og innebærer en ekstra-betjening. Disse medlemmer understreker også at finansiering av eventuelle offentlige tiltak knyttet til drift av kollektivtrafikk bør skje gjennom kjøp av tjenester og ikke finansiert gjennom bompenger fra bilistene, slik at bilbrukere betaler deler av billettprisen for dem som bruker buss, trikk og bane.

Disse medlemmer understreker at en slik videreføring og utvidelse av Oslopakke 3 ikke vil gi mindre rammer til andre landsdeler, regioner og fylker. Disse medlemmer mener at egen organisering og finansiering av Østlandspakken utenfor rammen av nasjonale transportplaner, tvert om vil gi rom for flere viktige stam- og riksveiprosjekter og jernbaneprosjekter i landet for øvrig innenfor rammen av nasjonale transportplaner."

Etter disse medlemmers syn kan en utvidelse av dagens Flytog ha en selvstendig plass i en slik strategi og bør derfor utredes. Disse med-

lemmer peker på de åpenbare fordelene Flytoget hadde fra oppstart; nytt anlegg (egen linje) og egen organisasjon. Disse medlemmer peker også på at en eventuell utbygging kan skje i trasé under bakken for å unngå konflikt med annen eksisterende og planlagt infrastruktur og eksisterende bebyggelse og arealbruk.

Disse medlemmer har videre merket seg følgende fra departementets svar datert 19. desember 2008:

"Jernbaneverket vil gjennomgå og revidere gjeldende strategi for utvikling av Vestfoldbanen mellom Tønsberg og Larvik, herunder hvordan Sandefjord lufthavn Torp skal betjenes med jernbane. Det er naturlig å gjøre dette i tett dialog med samarbeidsorganer i Vestfold. Strategien for videre utvikling av søndre del av Vestfoldbanen bør avklares fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP 2014–2023).

I utgangspunktet legges det opp til et integrert togtilbud Oslo – Vestfoldbyene – Skien som også betjener Torp. Vurderingen per i dag er at det er langt fram til at det er markedsmessig grunnlag for et dedikert flytogtilbud fra Oslo til Torp.

Jernbaneverket har stilt seg positiv til å vurdere strategien for utvikling av Østfoldbanen sør for Moss i lys av spørsmålet om et mulig høyhastighetskonsept gjennom Østfold mot Sverige. Det vil eventuelt være mulig å se nærmere på mulighetene for å betjene Rygge lufthavn med jernbane i tilknytning til en slik høyhastighetsvurdering. Hittil har Jernbaneverkets vurdering vært at en avgrensning fra dagens Østfoldbane til en eventuell ny høyhastighetsbane bør skje ved Råde (sør for dagens dobbeltsporstreking Såstad-Haug). En eventuell betjening av Rygge lufthavn vil innebære at jernbanen må grene av dagens Østfoldbane nord for Rygge, noe som betyr at en ikke lenger får samme nytte av nedlagte investeringer."

Disse medlemmer har merket seg at persontransport med jernbane som også omfatter transport til og fra Torp og Rygge, ønskes avklart frem mot neste rullering av NTP for perioden 2014–2023.

Disse medlemmer peker på at en utredning som foreslått vil kunne belyse en omvendt problemstilling av den som departementet og Jernbaneverket legger til grunn – nemlig bygging av et nytt og moderne togkonsept som vi i dag kjenner fra Gardermobanen til hhv. Torp og Rygge kombinert med persontransport også for andre reisende enn flypassasjerer på disse viktige strekningene.

Disse medlemmer viser også til følgende del av svarbrevet:

"Jernbaneverket har stilt seg positiv til å vurdere strategien for utvikling av Østfoldbanen sør for Moss i lys av spørsmålet om et mulig høyhastighetskonsept gjennom Østfold mot Sverige. Det vil eventuelt være mulig å se nærmere på mulighetene for å betjene Rygge lufthavn med jernbane i tilknytning til en slik høyhastighetsvurdering."

Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet prioriterer fornyelse og modernisering av eksisterende jernbanenett med hastigheter på inntil ca. 200 km/t, og anser at en eventuell forlengelse av Flytoget faller innenfor en slik prioritering.

Disse medlemmer peker på at et prosjekt som foreslått, ikke vil være til hindrer for en eventuell utvikling av et høyhastighetskonsept gjennom Østfold mot Sverige en gang i fremtiden.

Disse medlemmer understreker at for eventuell forlengelse av Flytoget bør både investering og drift i så vel privat som offentlig regi utredes.

Disse medlemmer viser til Jernbaneverkets stamnettutredning "Mer på skinner fram mot 2040", side 29:

"Muligheten for å betjene Torp og Værnes flyplasser med jernbane og et flytogtilbud bør vurderes nærmere. Tilsvarende gjelder for Rygge flyplass dersom denne får et omfattende flytilbud med stort regionalt nedslagsfelt."

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme med en utredning om forlengelse av Flytoget til Sandefjord Lufthavn Torp og til Moss Lufthavn Rygge som en del av et moderne, sikkert og miljøvennlig transportnett i Østlandsområdet. Investering og drift i så vel privat som offentlig regi vurderes. Utredningen legges frem for Stortinget."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen intensivere arbeidet med utbygging av jernbaneinfrastrukturen i Inter-

City-triangelet på Østlandet, for også å legge grunnlaget for et styrket togtilbud til og fra lufthavnene Torp og Rygge.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge forholdene til rette for at Flytoget kan utvide sin virksomhet, og også å betjene stopp som ikke er tilknyttet flyplass.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen komme med en utredning om forlengelse av Flytoget til Sandefjord Lufthavn Torp og til Moss Lufthavn Rygge som en del av et moderne, sikkert og miljøvennlig transportnett i Østlandsområdet. Investering og drift i så vel privat som offentlig regi vurderes. Utredningen legges frem for Stortinget.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:19 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om utredning om mulig forlengelse av Flytoget til Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge – bifalles ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 17. februar 2009

Per Sandberg

leder

Borghild Tenden

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 19. desember 2009

Dok. nr. 8:19 (2008-2009) - Representantforslag fra stortingsrepr. Sandberg, Sortevik og Hoksrud om utredning om mulig forlengelse av flytoget til Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge

Det vises til brev fra Transport- og kommunikasjonskomiteen av 3. desember 2008.

Utbygging av intercity-strekningene på Østlandet er en viktig del av gjeldende norsk jernbanepolitikk. Trafikk til og fra Østlandets tre flyplasser er igjen en viktig del av markedsgrunnlaget for denne satsingen.

Flytoget AS er en kommersiell aktør og ett av flere jernbaneselskaper. Jernbaneverkets planlegging er innrettet mot utvikling av en infrastruktur som betjener ulike markedsbehov på en samfunns- økonomisk fornuftig måte. Innspill og ønsker fra de ulike aktørene i markedet er en naturlig del av de langsiktige markedsvurderingene. Når det gjelder kortsiktige tilpasninger av jernbaneinfrastrukturen, har Jernbaneverket tett kontakt med jernbaneselskapene, herunder Flytoget. Utvikling av togtilbudet og jernbanens infrastruktur rettet mot Sandefjord og Moss lufthavner må bygge på langsiktige vurderinger av disse lufthavnenes roller i forhold til betjening av Østlandet, herunder samspillet med Oslo lufthavn Gardermoen (OSL).

Utgangspunktet er at OSL er landets hovedflyplass og skal ha rollen som nav for så vel for innenlands- som utenlandstrafikken. Rygge og Torp er regionale flyplasser som skal betjene et regionalt marked.

NSB tilbyr i dag timesavganger på både Østfold- og Vestfoldbanen med skyttelbuss fra hhv. Rygge og Torp stasjoner til lufthavnene. Torp holdeplass ble opprettet i januar i år etter initiativ fra Vestfold fylkeskommune. Opplegget med stasjon og skyttelbuss er resultat av et samarbeid gjennom "Plattform Vestfold", der fylkeskommunen, NSB AS, Jernbaneverket, flyplassen, kommunene, Statens vegvesen samt Vestviken Kollektivtrafikk deltar. Det er forventet at trafikken over Torp holdeplass vil bli i overkant av 100.000 reisende i 2009.

Busstilbudet fra Rygge stasjon til lufthavnen likner opplegget ved Torp, men det er kun gjort mindre tilpasninger ved stasjonen. Antall reisende er færre enn ved Torp, bl.a. fordi antall flypassasjerer på Rygge er lavere enn på Torp.

Jernbaneverket er i dialog med Sandefjord lufthavn Torp, fylkeskommunen og kommunene om langtidspaner. Det planlegges konkret en ny flyterminal på østsiden av flyplassen med en integrert sta-

sjon på Vestfoldbanen. Dette betinger en ny dobbeltsporet parsell mellom Stokke og Sandefjord stasjoner, noe som bl.a. er nevnt i Jernbaneverkets stamnettutredning "Mer på skinner fram mot 2040". Tilknytning til Torp må ses i sammenheng med dobbeltsporutbygging på gjenstående parseller mellom Drammen og Tønsberg. Den innbyrdes prioriteringen mellom disse prosjektene og ny stasjon på Torp er det ikke tatt endelig stilling til. Utbygging av flyplassterminal og en integrert Torp stasjon bør ses i sammenheng.

Jernbaneverket vil gjennomgå og revidere gjeldende strategi for utvikling av Vestfoldbanen mellom Tønsberg og Larvik, herunder hvordan Sandefjord lufthavn Torp skal betjenes med jernbane. Det er naturlig å gjøre dette i tett dialog med samarbeidsorganer i Vestfold. Strategien for videre utvikling av søndre del av Vestfoldbanen bør avklares fram mot neste rulering av Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023).

I utgangspunktet legges det opp til et integrert togtilbud Oslo – Vestfoldbyene - Skien som også betjener Torp. Vurderingen per i dag er at det er langt fram til at det er markedsmessig grunnlag for et dedikert flytogtilbud fra Oslo til Torp.

Jernbaneverket har stilt seg positiv til å vurdere strategien for utvikling av Østfoldbanen sør for Moss i lys av spørsmålet om et mulig høyhastighetskonsept gjennom Østfold mot Sverige. Det vil eventuelt være mulig å se nærmere på mulighetene for å betjene Rygge lufthavn med jernbane i tilknytning til en slik høyhastighetsvurdering. Hittil har Jernbaneverkets vurdering vært at en avgrensning fra dagens Østfoldbane til en eventuell ny høyhastighetsbane bør skje ved Råde (sør for dagens dobbeltspor-strekning Såstad-Haug). En eventuell betjening av Rygge lufthavn vil innebære at jernbanen må grene av dagens Østfoldbane nord for Rygge, noe som betyr at en ikke lenger får samme nytte av nedlagte investeringer.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering, er det ikke behov for et eget utredningsarbeid knyttet til dedikerte flytogforbindelser til Sandefjord lufthavn Torp og Moss lufthavn Rygge nå. I stedet bør mulighetene for et framtidig togtilbud tilpasset flypassasjerenes behov vurderes løpende i det ordinære arbeidet med å legge utbyggingsstrategien for jernbanen i de sørlige deler av intercity-området. Dette vil det bl.a. bli arbeidet med fram mot NTP 2014-2023. I tillegg må problemstillingen vurderes i lys av utviklingen i markedet, dvs. passasjerveksten på de to flyplassene, og mulige framtidige ombygginger/flyplassutvidelser i den forbindelse.

