



Innst. 198 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Samferdselsministerens redegjørelse 9. mars 2010 og Dokument 8:54 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samferdselsministerens redegjørelse 9. mars 2010 om hvilke tiltak som vil bli iverksatt på kort og lang sikt for å løse de gjentatte problemene på jernbanenettet og om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tønden og Trine Skei Grande om forsterket innsats for å løse togkrisen på Østlandet

Til Stortinget

1. Samferdselsministerens redegjørelse

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiters, Gorm Kjærli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Høksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Lasse Kinden Endresen, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til samferdselsministerens redegjørelse 9. mars 2010 om hvilke tiltak som vil bli iverksatt på kort og lang sikt for å løse de gjentatte problemene på jernbanenettet. Komiteen viser for øvrig til merknader under punkt 2, Representantforslag 54 S (2009–2010).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at samferdselsministerens redegjørelse for Stortinget 9. mars

2010 omhandlet de gjentatte problemene på jernbanenettet i hele landet, og ikke bare i Østlandsområdet, jf. Dokument 8:54 S (2009–2010). Disse medlemmer viser til alle problemene som har vært med hensyn til dårlig regularitet og kanselleringer også på andre togstrekninger som Bergensbanen, Jærbanen og Sørlandsbanen i vinter. Disse medlemmer understreker at en løsning på disse problemene må prioriteres like høyt i jernbanesektoren som problemene i Østlandsområdet.

Komiteen foreslår at redegjørelsen vedlegges protokollen.

2. Representantforslag 54 S (2009–2010)

2.1 Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«I

Stortinget ber Regjeringen klargjøre for NSB og Jernbaneverket det ansvaret de har overfor kundene for å håndtere og korrigere avvik i togtrafikken, og sørge for at det ved eventuelle avvik settes opp tilstrekkelig med for eksempel busser.

II

Stortinget ber Regjeringen legge fram en handlingsplan for oppgradering av strekningene Oslo–Lillestrøm/Ski/Asker til en standard på linje med Gardermobanen, senest innen en femårsperiode.

III

Stortinget ber Regjeringen igangsette arbeidet med ny sporkapasitet gjennom Oslo i øst-vest-forbindelsen slik at dette kan stå ferdig senest innen en tiårsperiode.»

2.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til vedlagte uttalelse datert 25. februar 2010 fra Samferdselsdepartementet v/ statsråden i saken.

Komiteen mener at et godt og pålitelig jernbanetilbud er avgjørende for å få mer trafikk over fra vei til bane. Forsinkelser og innstillinger i togtrafikken bidrar til å svekke jernbanen i konkurranse med bil og fly. Feil og mangler på infrastruktur og materiell, som følge av mange års forsømmelse, har svekket togets punktlighet, attraktivitet og omdømme. Denne utviklingen må snus.

Komiteen vil understreke at jernbanesatsing også er by- og regionutvikling, verdiskaping, miljø- og distriktpolitikk. Velferdssamfunnet bygges ved å legge til rette for sunn vekst gjennom god mobilitet og kommunikasjon nasjonalt og til utlandet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er bekymret for en utvikling der toget taper konkurransekraft mot andre transportformer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker sunn konkurranse mellom ulike transportformer basert på reelle kostnader, og mener at staten kan bidra til dette gjennom næringsnøytral transportpolitikk som ikke forfordeler visse transportformer fremfor andre. Disse medlemmer mener at toget kan være konkurransedyktig på gods- og containertransport over lange avstander, og på persontransport rundt de største byene.

Kapasitet

Komiteen mener det må være et mål at jernbanen til enhver tid har den nødvendige kapasitet og er av en slik beskaffenhet at etterspørselen etter både person- og godstransport kan dekkes inn med høy regularitet og punktlighet. Mange bedrifter er avhengige av et pålitelig jernbanesystem for å få fraktet gods og personer på en effektiv og miljøvennlig måte. Komiteen ser med stor uro på at Posten Norge AS nå overfører gods fra bane til vei på grunn av manglende fremføringskvalitet på jernbanen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at jernbanen er en rasjonell og miljøvennlig transportform, og at jernbanen gjennom å avlaste godstransporten på vegnettet bidrar til å øke sikkerheten og tryggheten til trafikantene på vegene.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ser med stor uro på at andelen gods fraktet på jernbane er i tilbakegang. Det er urovekkende når tilliten til jernbanen faller både i næringsliv og hos personkunder. Dette flertallet mener at jernbanesektoren er i krise. Dette krever tiltak utover dagens satsing i Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til sitt forslag til alternativ nasjonal transportplan for perioden 2010 til 2035 med bl.a. 90 mrd. kroner mer til jernbane frem til 2035. Av disse 90 mrd. kroner ønsker disse medlemmer å sette av 60 mrd. kroner til perioden 2010–2019 i henhold til Fremskrittspartiets alternative nasjonal transportplan, samt Fremskrittspartiets forslag til statsbudsjett for 2010 med 6,85 mrd. kroner til jernbaneformål.

Driftsavvik – avvikshåndtering

Komiteen viser til at Riksrevisjonen i sin forvaltningsrevisjon for 2008 påpeker at Jernbaneverket er ansvarlig for en økende andel av driftsavvikene i togtrafikken sammenliknet med 2007, og at uavklarte ansvarsforhold kan gjøre arbeidet med å unngå forsinkelser unødige vanskelig. Riksrevisjonen mener det må være i departementets, Jernbaneverkets og togselskapenes interesse å avklare ansvarsforholdene, slik at en kan samordne, målrette og iverksette tiltak for å redusere forsinkelsene. Komiteen mener det er svært viktig at kundene ikke blir skadelidende som følge av uklare ansvarsforhold og dårlig avvikshåndtering.

Komiteen viser til at NSB 1. februar 2010 iverksatte en ny refusjonsordning som gir passasjerene rett til 50 pst. tilbakebetaling dersom toget kommer mer enn 30 minutter forsinket.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at formålet med pendlerkompensasjon må være å fange opp også de korte og hyppige forsinkelsene, og ber regjeringen ta initiativ til at retten til refusjon inntreffer etter 15 minutters forsinkelse.

Flertallet mener det er viktig at pendlerkompensasjonen er mest mulig rettferdig og brukervennlig. Refusjon bør gis på en mer automatisert måte enn i dag, for eksempel ved å knytte automatisk refusjon opp mot elektroniske månedskort som i andre europeiske land, som for eksempel England.

Flertallet vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen klargjøre for NSB og Jernbaneverket det ansvaret de har overfor kundene

for å håndtere og korrigere avvik i togtrafikken, og sørge for at det ved eventuelle avvik settes opp tilstrekkelig alternativ transport, bl.a. busser.»

Flertallet understreker at jernbanesektoren bør være tuftet på en nøyaktighetskultur med særlig sterk fokus på:

- sikker regularitet,
- avviksdokumentasjon,
- servicevillig kundefokus,
- samstemt sanntids informasjonssystem,
- gjennomgående åpenhet,
- helhetlig planlegging,
- felles billettsystem for kollektivtransporten,
- gode beredskapsplaner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har stor forståelse for den frustrasjon og irritasjon som mange togreisende har hatt den senere tid. Mye av situasjonen i vinter skyldes en tøff periode med mye kulde og snø, men disse medlemmer viser også til at jernbane har vært et nedprioritert område over tiår, og at skiftende regjeringer må være med å ta ansvar for det etterslepet vi har på jernbanen. Dette gjelder også i høyeste grad regjeringspartiene fra 2001–2005, som ikke bare nedprioriterte jernbanen, men også splittet opp og kraftig bygde ned kompetansen i Jernbaneverket. Siden 2005 har jernbaneinvesteringene og drifts- og vedlikeholdsbudsjettene steget kraftig, men det er fortsatt store utfordringer som må løses for jernbanen. Det tar tid å rette opp mange års forsømmelser. Disse medlemmer viser til at det skal brukes over 2 mrd. kroner for å ruste opp jernbaneinfrastrukturen i Oslo-området, 470 mill. kroner i 2010. Disse medlemmer forutsetter at man får bedre punktlighet og regularitet når disse arbeidene er ferdig. Disse medlemmer er glad for at departementet nå legger opp til å intensivere vedlikeholdsarbeidet i Oslostunnelen med sommerstenging i fire, fremfor to uker. I denne perioden bør buss erstatte tog slik at de reisende kommer frem. Disse medlemmer vil dessuten vise til at samferdselsministeren den 9. mars 2010 var i Stortinget for å redegjøre for togsituasjonen. Disse medlemmer mener redegjørelsen gav en god beskrivelse av de tiltak som er iverksatt og som vil bli iverksatt i tida som kommer. Redegjørelsen viste at det ikke er noen mirakelkur for jernbanen.

Disse medlemmer viser til at det i styringsdialogene mellom departementet og NSB AS og Jernbaneverket legges vekt på det ansvaret hver av organisasjonene har for avvikshåndtering. Disse medlemmer understreker at avvikshåndtering også krever et utstrakt samarbeid mellom NSB og

Jernbaneverket, og er glad for utviklingen av «aksjonskort for håndtering av ulike avvikssituasjoner». Disse medlemmer viser også til at det har blitt iverksatt en rekke tiltak for å møte den situasjonen vi har opplevd i vinter. Blant annet har det vært busser i beredskap i morgenrushet. Disse medlemmer er også positive til at NSB i løpet av våren 2010 legger opp til å øke busskapasiteten i avvikssituasjoner i fremtiden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at jernbanen har vært nedprioritert av skiftende regjeringer over flere tiår, og at dagens etterslep på vedlikehold krever store bevilgninger fremover. Disse medlemmer understreker at regjeringen Bondevik II økte bevilgningene til jernbanen fra 2001–2005, etter at tidligere regjeringer hadde latt investeringene synke gjennom flere år. Regjeringen Bondevik II prioriterte en større prosentandel av BNP til jernbaneformål enn det regjeringen Stoltenberg gjorde fra 2005–2008.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Bondevik II påbegynte betydelige omstillinger som Jernbaneverket sier har medvirket til at de i dag arbeider mer effektivt, har bedre kontroll og kvalitet på sine utførte oppgaver. Disse medlemmer ser det som svært uheldig at omstillingsprosessen ble omgjort midtveis, slik at norsk jernbanesektor ikke fikk mulighet til optimal organisering.

Organisering

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det er nødvendig å se på endringer i dagens kultur og modernisering og strukturerendring i form av ny og mer hensiktsmessig organisering av jernbanesektoren. Et moderne transportselskap har som oppgave å sørge for optimal mobilitet og tilgjengelighet for passasjerer og gods. Kapasitet, tilgjengelighet og regularitet er avgjørende for tilliten fra brukerne.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at statlige foretak ikke gir optimale tjenester for brukerne. Det finnes flere gode eksempler på vellykkede strukturerendringer og senere utvalg i statlige foretak.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at omorganiseringen av Statens vegvesen og utskillelsen av Mesta AS gav en besparelse på 850 mill. kroner årlig, som har gått til nødvendig vedlikehold og investering, i stedet for en lite effektiv administrasjon.

Transportsystemet rundt de største byene og Østlandsområdet

Komiteen mener det er viktig at jernbanenettet i Østlandsområdet har en standard som sikrer pålitelig, sikker og effektiv trafikkavvikling, og at kapasiteten er tilstrekkelig.

Komiteen vil peke på at jernbaneinfrastrukturen på Østlandet er navet i hele det norske jernbanesystemet. Forsinkelser og innstillinger i trafikken her får en dominoeffekt til andre regioner og landsdeler. Økt satsing og flere tiltak for å få løst driftsproblemene med jernbanen i Østlandsområdet kommer hele landet til gode.

Komiteen viser til at befolkningsveksten i og rundt de store byene vil bli sterk fram mot 2020. I kombinasjon med generell økonomisk vekst, økt bilhold og økt arbeidspendling vil presset på transportsystemet øke. Komiteen viser i den forbindelse til befolkningsfremskrivningen publisert i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, som viser en forventet befolkningsvekst innen 2030 på 39 pst. i Oslo og 34 pst i Akershus.

Komiteen vil peke på at befolkningsveksten på det sentrale Østlandet gir betydelige utfordringer knyttet til framkommelighet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil i denne forbindelse også peke på de betydelige utfordringene når det gjelder klimagassutslipp fra veitrafikken. En utbygging av kollektivtilbudet vil bidra til å møte disse utfordringene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettene i de 4 største byene.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet og Høyre fremmet forslag i forbindelse med statsbudsjettet, jf. Innst. 13 S (2009–2010), om at Jernbaneverket skal samordne utbyggingen av skinnbaserte kollektivtiltak i de største byene, og at forslaget fikk støtte av Venstre ved votering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnbaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket og NSB. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Økonomiske rammer – finansieringsløsninger

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er skuffet over at regjeringen ifølge

VG 28. februar 2010 ikke engang vil følge opp sine egne beskjedne forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019, og at det kommer kutt i vei og jernbane. Dette flertallet påpeker at en sentral regjeringskilde i artikkelen er sitert på at «Det er helt utenkelig at planen kan oppfylles fullt ut».

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at infrastruktur vil være en god investering dersom pengene brukes til de rette prosjektene. Disse medlemmer har også merket seg at analyser av samfunnsøkonomisk effekt av infrastrukturprosjekter er ulik i ulike land. I Norge benyttes 25 år mens Sverige bruker 40 år, Storbritannia 60 år og Danmark 50 år. Disse medlemmer minner om at infrastrukturprosjekt har lang levetid og at analyser der lang levetid tas hensyn til på en bedre måte, forsterker den samfunnsøkonomiske nytten kraftig. Disse medlemmer mener derfor at nedskrivningstid ved beregning av samfunnsøkonomisk levetid bør økes til 50 år.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at levetid på inntil 50 år brukes ved beregning av samfunnsøkonomisk nytte fra investering i infrastruktur.»

Disse medlemmer fremmet derfor i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019 forslag om 100 mrd. kroner til en statlig samferdselspakke for å modernisere transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer fulgte opp dette i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010, jf. Innst. 13 S (2009–2010) kap. 1382 Rentekompensasjon transporttiltak, post 66 Rentekompensasjon storbypakke. Det årlige kjøpet av transporttjenester er dekket av disse medlemmers forslag til bevilgningsøkning på 150 mill. kroner på kap. 1330 post 61. Disse medlemmer mener at folk må velge kollektivtransport av fri vilje, og ikke fordi regjeringen tvinger dem til det gjennom bompenger, bilavgifter, drivstoffavgifter og andre restriktive tiltak. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader i Innst. S. nr. 301 (2008–2009) om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 trinn 2.

Disse medlemmer viser til at det fra andre politiske partier har blitt tatt til orde for et bredt forlik om jernbanepolitikken, uten at disse partiene engang fremmet forslag om tilstrekkelig finansiering i sine respektive forslag til alternative statsbudsjett, jf. Innst. 13 S (2009–2010). Disse medlemmer påpeker at utfordringene på jernbanenettet har vært kjent lenge, og at norsk vinterkulde fører til store pro-

blemer for Jernbaneverket og togselskapene hvert eneste år. De siste ti årene har samferdselsministere fra ulike regjeringer jevnlig kalt jernbanetoppene inn på teppet for å få slutt på «uakseptable» forsinkelser i togtrafikken, men punktligheten for persontog har falt siden 2005. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete innkalte til krisemøte med Jernbaneverket og NSB i august 2007, 27. februar 2008 og 28. oktober 2008. Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa fulgte opp med nytt krisemøte 7. januar 2010. Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) til Nasjonal transportplan 2010–2019, der Fremskrittspartiet gikk inn for å bruke 60 mrd. kroner mer enn regjeringen på tog innen 2019. Disse medlemmer påpeker at dette ble fulgt opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010, der disse medlemmer fremmet forslag om 6,85 mrd. kroner mer enn regjeringen til nye jernbanespor gjennom en egen rentekompensert investeringsramme. Disse medlemmer vil påpeke at en tilleggsbevilgning på 150 mill. kroner, 500 mill. kroner eller 1 000 mill. kroner vil være tilstrekkelig til å få løst utfordringene på norske jernbanestrekninger.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener en forutsetning for at togsektoren kommer på skinner igjen, er betydelig engasjement og forpliktelse fra Stortinget og regjeringen. Dette krever store nok økonomiske rammer og forutsigbar finansiering.

Disse medlemmer vil peke på at strammere økonomiske rammer fremover vil stille sterkere krav til politisk prioritering og til å finne nye løsninger for å få realisert nye prosjekter. Disse medlemmer mener finansiering av nye prosjekter må innebære økt bruk av prosjektfinansiering og OPS. Disse medlemmer mener at slike løsninger vil kunne gi nye togstrekninger raskere, mer forutsigbart, billigere, økt kvalitet, bedre risikofordeling og et større fokus på livsløpskostnadene.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Representantforslag 19 S (2009–2010), fra representantene Ingjerd Schou, Lars Myraune, Øyvind Halleraker, Sylvi Graham og Peter Skovholt Gitmark og understreker at jernbanens evne til å innfri dagens og morgendagens forventninger krever moderne selskapsstruktur, prosjektorganisering, fondsopprettelse og offentlig-privat samarbeid (OPS).

Dobbeltsporprosjekt

Komiteen vil peke på det sterkt økende behovet for persontransport i de store byområdene, og nødvendigheten av å realisere omfattende dobbeltsporprosjekt. Dette for å opprettholde jernbanens

konkurranseskraft og for å imøtekomme kravene fra pendlere og andre faste reisende. Komiteen vil spesielt vise til InterCity-triangelet i Østlandsområdet og behovet for realisering av sammenhengende dobbeltspor.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at befolkningsutviklingen tilsier at dobbeltspor i IC-området bør ferdigstilles langt tidligere enn stamnettutredningens ambisjon. Flertallet mener det bør utarbeides en konkret handlingsplan for dobbeltspor i hele IC-triangelet, og forutsetter at arbeidet med en slik handlingsplan samordnes med utredningsarbeidet knyttet til høyhastighetsjernbaner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er opptatt av å få bygd ut dobbeltspor i IC-triangelet, og vil påpeke viktigheten av å få på plass planer som kan sikre gjennomføringen av dette. Disse medlemmer viser til at Stortinget i juni 2009 vedtok en ambisiøs Nasjonal transportplan for 2010–2019. Her legges det opp til utbygging av dobbeltspor på viktige strekninger som for eksempel Oslo–Ski, Lysaker–Sandvika, Eidsvoll–Hamar, Barkåker–Tønsberg og Farriseidet–Porsgrunn. Det endelige målet er å få på plass dobbeltspor i hele IC-triangelet. I tillegg legges det opp til utbygginger utenfor IC-triangelet også, som for eksempel dobbeltspor Bergen–Arna og ny tunnel gjennom Gevingåsen. Disse medlemmer minner også om at Stortinget tidligere har bedt om at ved nye utbygginger i IC-triangelet skal det legges til rette for hastigheter på minimum 250 km/t slik at strekningene eventuelt kan innpasses i et fremtidig høyhastighetsnett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er opptatt av å sikre et godt, moderne og effektivt jernbanenett som kan være med på å løse samfunnets totale behov for gods- og persontransport. Disse medlemmer viser til at det detaljerte planverket i Nasjonal transportplan kombinert med usikre bevilgninger gjør det svært vanskelig til enhver tid å prioritere de prosjektene som gir mest effekt for pengene. Disse medlemmer vil peke på at det hadde vært en stor fordel med langsiktige økonomiske rammer. Disse medlemmer viser til den siste tidens støy blant toppolitikere fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet angående budsjettet for 2011, og der infrastruktur ifølge VG 28. februar 2010 og 16. mars 2010 nok en gang kan bli taperen. Disse medlemmer vil også trekke frem NHOs kvartalsrapport, økonomisk overblikk 1/2010, som viser at bare 1,7 pst. av oljeinntek-

tene mellom 2005 og 2010 har blitt brukt til infrastruktur som vei, jernbane og luftfart. Dette er stikk i strid med de opprinnelige intensjonene bak handlingsregelen, der petroleumsinntekter skulle prioriteres til fremtidsrettede tiltak innenfor blant annet forskning og infrastruktur. Andelen av BNP som brukes på infrastruktur, er synkende. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt Representantforslag i 88 S (2009–2010) fra Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for jernbanenettet for perioden 2011–2019, med en ekstra investeringsramme på 60 mrd. kroner.

Disse medlemmer peker på at det ikke mangler handlingsplaner eller prosjekter for modernisering, oppgradering og utbygging av et moderne jernbanenett i Norge, men at det mangler finansiering. Disse medlemmer viser til Jernbaneverkets stamnettutregning «Mer på skinner mot 2040» der det bl.a. heter:

«Vurderingene i denne rapporten viser at for at jernbanen skal kunne spille en rolle i fremtiden der jernbanen har sine fortrinn kan det kreve investeringer i størrelsesorden 80 – 105 mrd. kr. frem mot 2040.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en handlingsplan for utbygging av sammenhengende dobbeltspor i hele InterCity-triangelet med sikte på full realisering gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS) og prosjektf finansiering, innen 2020.»

Komiteens medlemmer fra Høyre vil realisere dobbeltspor i hele InterCity-triangelet, ved å ta i bruk nye organiserings- og finansieringsformer. Disse medlemmer vil ta i bruk prosjektorganisering, som OPS-finansiering til investeringsoppgaver og fondsavsetning med en avkastning som anvendes for å ta igjen det store vedlikeholdsetterslepet. Disse medlemmer mener også det er viktig å forsere utbygging av kryssingsspor på de mest belastede strekningene.

Dobbeltspor Oslo–Ski mv.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at fagmiljø mener det er mulig å realisere dobbeltspor Oslo–Ski langt raskere enn det regjeringen legger opp til. Flertallet viser blant annet til en rapport utarbeidet på oppdrag fra NHO Oslo og Akershus der det slås fast at pro-

sjektet kan gjennomføres innenfor en tidsramme på 5 år. I rapporten trekkes det veksler på erfaringer blant annet fra store infrastrukturprosjekter som OSL, Gardermobanen og store nye sykehusprosjekter.

Flertallet mener det er viktig at planperioden for nytt dobbeltspor Oslo–Ski kortes ned, enten ved statlig regulering eller ved å få på plass en forpliktende tidsplan i dialog med kommunene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er opptatt av sammenhengende og rask utbygging av Oslo–Ski, og er kjent med at det har kommet innspill på mulighetene for å få prosjektet raskere ferdig. Disse medlemmer mener det er viktig å vurdere mulighetene for en kortere plan- og byggeperiode på prosjektet dersom det er mulig, og registrerer at samferdselsministeren har bedt Jernbaneverket se på dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) til Nasjonal transportplan 2010–2019 gikk inn for nytt dobbeltspor Oslo–Ski–Halden, mens de andre partiene kun gikk inn for nytt dobbeltspor Oslo–Ski. Disse medlemmers forslag innebar ytterligere 62 km med jernbane til 15 mrd. kroner på strekningen Haug–Halden, med trasé langs E6. Disse medlemmer er skeptiske til lyn-tog grunnet de skyhøye investeringskostnadene, og vil samtidig påpeke at Oslo–Göteborg er den eneste strekningen som kan vise seg å være hensiktsmessig å bygge ut til høyhastighetsbane en eller annen gang i fremtiden.

Klima

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Utbygging av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk må være en viktig nasjonal oppgave i de kommende årene. Flertallet vil understreke at jernbane må ha en sentral rolle i klimasatsingen.

Flertallet viser til klimaforliket der partene er enige om å fortsette styrkingen av jernbanen, spesielt i befolkningstette områder og på strekninger med mye godstransport. Flertallet peker på at kapasitetsproblemer på jernbanen fører til at godstransportørene verken klarer å dekke etterspørselen i markedet eller levere tjenester med tilstrekkelig kvalitet.

Drift og vedlikehold

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, anser vedlikehold for å være en del av Jernbaneverkets løpende oppgaver, og vil vise til at drift og vedlikehold har vært et prioritert område over statsbudsjettene i flere år.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at vedlikeholdsbudsjettene har økt under den sittende regjeringen, og vil spesielt fremheve Oslo-prosjektet, der over 2 mrd. kroner skal brukes de neste årene, og 470 mill. kroner av dette i 2010. Disse medlemmer viser også til at Jernbaneverket har fått de pengene de har bedt om til Oslo-prosjektet i 2010, og at de hadde problemer med å bruke opp pengene de fikk i 2009. Dette viser at det er mangel på personer og ikke penger som er problemet, og at det må et systematisk rekrutteringsarbeid til for å få på plass kompetent arbeidskraft.

Disse medlemmer foreslår:

«Dokument 8:54 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om forsterket innsats for å løse togkrisen på Østlandet – vedlegges protokollen.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at til tross for at drift og vedlikehold har vært et prioritert område, oppleves stadige forsinkelser. Disse medlemmer mener dette gir grunn til å se nærmere på hvordan vedlikeholdsbehovet kartlegges og hvordan nødvendig vedlikehold følges opp.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en kartlegging og sårbarhetsanalyse for jernbanen i Oslo-området, og fremlegge en tilstandsrapport for Stortinget i løpet av 2010. »

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative transportplan, hvor det er foreslått avsatt et fond på 50 mrd. kroner til vedlikehold innenfor samferdsel. Dette ville gitt en årlig avkastning på ca. 2,5 mrd. kroner til vedlikehold, og bety en dobling av dagens vedlikeholdsbudsjett for jernbane. Disse medlemmer mener at langsiktighet og forutsigbarhet er viktig, og vedlikeholdet bør ikke utelukkende være avhengig av årlige budsjettprioriteringer. Disse medlemmer understreker at ved-

likeholdsfondet vil komme i tillegg til ordinære bevilgninger.

Oslo-tunnelen mv.

Komiteen viser til statsrådets svar vedrørende ny sporkapasitet gjennom Oslo-tunnelen. Komiteen er positiv til at regjeringen har bevilget midler til Oslo-prosjektet, hvor blant annet opprustning av Oslo-tunnelen står i fokus. Komiteen merker seg at regjeringen i første omgang vil utrede det langsiktige behovet for å øke kapasiteten i Oslo-området i lys av framtidige transportbehov. Komiteen ser at en eventuell ny tunnel gjennom Oslo vil være et omfattende og kostbart tiltak med store konsekvenser for det omkringliggende jernbanesystemet. I den forbindelse vil komiteen understreke betydningen av at utredningsarbeidet knyttet til kapasiteten i Oslo-området nøye samordnes med utredningsarbeidet om høyhastighetsjernbaner.

Komiteen mener det på kort og mellomlang sikt er viktig å utnytte og øke kapasiteten gjennom dagens Oslo-tunnel så langt som dette er hensiktsmessig og sikkerhetsmessig forsvarlig. Komiteen er opptatt av at kapasiteten gjennom Oslo-tunnelen ikke virker begrensende når det gjelder å utvikle et mer moderne togtilbud både lokalt og regionalt på Østlandet i framtiden. Komiteen peker på at det er knyttet betydelig usikkerhet til hvorvidt sporkapasiteten gjennom Oslo-tunnelen vil være tilstrekkelig for å møte den forventede trafikkveksten.

Komiteen, i likhet med forslagsstillerne, er kjent med at T-banen i Oslo har behov for økt kapasitet gjennom sentrum av Oslo, og at det pågår et arbeid med å planlegge for dette. Komiteen vil peke på at et prosjekt som vil bidra til flere spor gjennom Oslo, kan ses i sammenheng for å vurdere eventuelle synergieffekter for jernbanen og T-banen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det haster med å planlegge for økt kapasitet gjennom Oslo.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med ny sporkapasitet gjennom Oslo i øst-vest-forbindelsen slik at dette kan stå ferdig senest innen en tiårsperiode.»

Flertallet henviser til Jernbaneverkets rapport «Kapasitet Oslo S – Lysaker», hvor det fremgår at dagens Oslo-tunnel etter UIC 405-norm kan oppgraderes til 27–28 passeringer i timen, og muligens har et enda større potensial. Disse medlemmer understreker at det haster med avklaring og iverksetting av slike tiltak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er glade for at departementet i retningslinjene for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 har bedt etatene om å foreta en utredning av de langsiktige kapasitetsforbedringene for jernbanen i Oslo-området, herunder også klarlegging og tidfesting av når det er behov for ny tunnelløsning gjennom Oslo. Disse medlemmer vil samtidig peke på at det frem til 2012 gjennomføres tiltak som skal øke kapasiteten i dagens Oslo-tunnel med 5 tog i timen. Dette vil gi betydelig bedre fremkommelighet i øst-vest-forbindelsen gjennom Oslo enn dagens situasjon. På lengre sikt er det likevel liten tvil om at det er behov for økt kapasitet for trafikken til og gjennom Oslo.

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:54 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om forsterket innsats for å løse togkrisen på Østlandet – vedlegges protokollen.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket og NSB. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for at levetid på inntil 50 år brukes ved beregning av samfunnsøkonomisk nytte fra investering i infrastruktur.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen legge fram en handlingsplan for utbygging av sammenhengende dob-

beltspor i hele InterCity-triangelet med sikte på full realisering gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS) og prosjektfinansiering, innen 2020.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til I fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding til II, III og IV fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

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

vedtak:

I

Samferdselsministerens redegjørelse 9. mars 2010 om hvilke tiltak som vil bli iverksatt på kort og lang sikt for å løse de gjentatte problemene på jernbanenettet, vedlegges protokollen.

II

Stortinget ber regjeringen klargjøre for NSB og Jernbaneverket det ansvaret de har overfor kundene for å håndtere og korrigere avvik i togtrafikken, og sørge for at det ved eventuelle avvik settes opp tilstrekkelig alternativ transport, bl.a. busser.

III

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en kartlegging og sårbarhetsanalyse for jernbanen i Oslo-området, og fremlegge en tilstandsrapport for Stortinget i løpet av 2010.

IV

Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med ny sporkapasitet gjennom Oslo i øst-vest-forbindelsen slik at dette kan stå ferdig senest innen en tiårsperiode.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mars 2010

Knut Arild Hareide

leder og ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen,
datert 25. februar 2010****Representantforslag – Dok.8:54 (2009-2020) fra
stortingsrepr. B. Tenden og T. Skei Grande om
forsterket innsats for å løse togkrisen på Østlan-
det**

Jeg viser til brev av 16. februar d.å. fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite hvor jeg blir bedt om å gi en uttalelse til ovennevnte representantforslag.

Det framgår at bakgrunnen for representantforslaget er at det er erklært krise i togtrafikken i Oslo-området og at det er avgjørende at krisen møtes med virkningsfulle tiltak som vil gi de reisende og togselskapenes ansatte et reelt håp om at situasjonen vil løses både på kort og lang sikt. Oslo-området er navet i det nasjonale jernbanenettet og problemer som oppstår her, forplanter seg lett ut på resten av jernbanenettet med forsinkelser i togtrafikken som resultat.

Jeg er enig med forslagsstillerne i at det er behov for å finne fram til gode løsninger for å få slutt på de omfattende togforsinkelsene som vi særlig har opplevd de siste månedene, og samtidig etablere god informasjon og alternative muligheter for transport når det oppstår avvik i jernbanetrafikken. Jeg har derfor bedt Stortingets Presidensskap om å få møte i Stortinget for å gi en redegjørelse for hvilke tiltak som er og vil bli iverksatt både på kort, mellomlang og lang sikt for å løse de gjentatte problemene på jernbanenettet. Presidenskapet har akseptert min anmodning og redegjørelsen vil finne sted tirsdag 9. mars d.å.

Samme dag skal jeg også svare på interpellasjon nr. 47 fra stortingsrepresentanten Bård Hoksrud om hva jeg kan gjøre for å utbedre de store driftsproblemerne innen jernbanedriften. Det vil derfor nødvendigvis måtte bli en del overlapping i mine meddelelser til Stortinget om denne saken. I dette brevet vil jeg derfor konsentrere min uttalelse om de følgende tre konkrete forslagene slik de framgår av representantforslaget:

- «1. Stortinget ber Regjeringen klargjøre for NSB og Jernbaneverket det ansvaret de har overfor kundene for å håndtere og korrigere avvik i togtrafikken og sørge for at det ved eventuelle avvik settes opp tilstrekkelig med for eksempel busser.
2. Stortinget ber Regjeringen legge fram en handlingsplan for oppgradering av strekningen Oslo-Lillestrøm/Ski/Asker til en standard på linje med Gardermobanen, senest innen en femårsperiode.
3. Stortinget ber Regjeringen igangsette arbeidet

med ny sporkapasitet gjennom Oslo i øst-vest-forbindelsen slik at dette kan stå ferdig senest innen en tiårsperiode.»

Ad. forslag nr.1:

NSB har bl.a. gjennom avtalen med Samferdselsdepartementet om kjøp av togtjenester, det fulle ansvaret for å håndtere de behov som togkundene har i forbindelse med avvik i togtrafikken. Det er grunn til å presisere at dette ansvaret gjelder uavhengig av om det er NSB eller Jernbaneverket som er kilden til avviket. Både NSB og Jernbaneverket er innforstått med hvilke ansvar som er tillagt de to virksomhetene ved evt. avvik i togtrafikken. Styringsdialogen med både NSB og Jernbaneverket er av en slik karakter at det er ikke noen tvil om hvilket ansvar som påligger den enkelte av dem. Avvikshåndteringen krever imidlertid godt samspill mellom partene. Utviklingen av såkalte «aksjonskort for håndtering av ulike avvikssituasjoner», bidrar dessuten til en ytterligere klargjøring av ansvarsforholdet mellom NSB og Jernbaneverket.

I forbindelse med de mange togforsinkelsene vi har hatt i løpet av den lange kuldeperioden siden midten av desember forrige år og fram til i dag, har det blitt innført en rekke forbedringstiltak overfor togpassasjerene. Når det gjelder alternativ transport som er konkret nevnt i forslaget, vil jeg vise til at NSB bruker betydelige ressurser på avvikshåndteringen. I de fleste avvikssituasjoner gir det fastlagte opplegget med alternativ transport en akseptabel erstatningstransport, men ved store ikke-planlagte avvik, kan det oppstå problemer med å få tak i den store busskapasiteten som trengs for å kunne avvikle trafikken. Dette gjelder særlig ved avvik i de store transportkorridorene inn til Oslo S. Ved spesielle værkombinasjoner og/eller problemer med togmateriellet setter NSB opp bussberedskap. Hittil i år har NSB hatt mellom 20 og 50 busser i beredskap før oppstarten av morgenrushet inn til Oslo. Disse busene blir strategisk plassert på sentrale knutepunkter som er særlig utsatte. Ved store ikke-planlagte brudd i jernbanesystemet i de store innfarts- og utfartskorridorene kreves det helt andre volumer av busskapasitet for å kunne håndtere alle kundene i rushtiden. I dagens situasjon skaffer NSB til veie alle de busser som er tilgjengelige når slike brudd oppstår. NSB arbeider fortløpende med busselskapene i Østlandsområdet for å få bedre rutiner, reaksjonstid og kapasitetstilgang. I løpet av første halvår i 2010 legger

NSB opp til å gjennomføre en anbudskonkurranse for bruk av busskapasitet i avvikssituasjoner for å forbedre reaksjonstiden og kvaliteten i avvikshåndteringen. Jeg mener herved å ha påvist at forslag 1 allerede er ivare tatt.

Ad. forslag nr. 2:

En oppgradering av strekningen Oslo-Lillestrøm/Ski/Asker til en standard på lik linje med Gardermobanen innebærer i praksis at det må foretas en total fornyelse av alle jernbanetekniske anlegg. Dette omfatter kontaktledninger, skinner, sviller, ballast og deler av sikringsanleggene. Disse tiltakene inngår i det såkalte «Oslo-prosjektet» som er i full gang. Prosjektet inngår NTP 2010-2019 og er senest omtalt i Prop. 1 S (2009-2010). Prosjektet er kostnadsregnet til om lag 2,1 mrd. kr og i 2010-budsjett er det avsatt 470 mill. kr til videreføring av prosjektet. Nødvendige fornyelser av innvendige sikringsanlegg er ikke tatt med i dette prosjektet, da disse etter planen vil bli skiftet ut ved innføring av nytt signalsystem. Jernbaneverket arbeider nå med en konseptvalg- utredning (KVV) om valg av framtidige signalsystemer på det norske jernbanenettet (ERTMS). Hvis alt går etter planen, vil Oslo-prosjektet kunne stå ferdig i løpet av 4-5 år. I og med at prosjektet er startet opp og vil bli fulgt opp i forbindelse med de årlige statsbudsjetter, ser jeg ikke behov for at det i tillegg utarbeides en egen handlingsplan for dette prosjektet, slik representantforslaget legger opp til.

Ad. forslag nr. 3:

I fastsatte retningslinjer for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 har Samferdselsdepartementet bedt sine etater om å foreta en utredning om de langsiktige kapasitetsutfordringene for jernbanen i Oslo-området. Det skal i denne sammenheng skisseres hvilke transportbehov som kan forventes i Oslo-området på lang sikt. Det må vurderes hvilken

rolle jernbanen ut fra sine fortrinn, kan og bør spille for å håndtere det økte transportbehovet for henholdsvis nærtrafikken rundt Oslo og intercitytrafikken på Østlandet og hvilke betydning dette bør få for evt. prioriteringer av og tidshorizonten for store infrastrukturinvesteringer i disse områdene. Det må også vurderes hvor lenge dagens kapasitet vil være tilstrekkelig ved at det gjennomføres tiltak på kort og mellomlang sikt før nye store transportinfrastrukturtiltak må gjennomføres. Videre skal det klarlegges og nærmere tidfestes når det er behov for å starte opp en planleggings- og byggeprosess for evt. tunnelløsninger med oppstart av en konseptvalgutredning (KVV/ KS1) som første skritt. Fram til det foreligger forslag om evt. nye tunnelløsninger, skal det utredes en strategi og plan for gradvis å øke kapasiteten på jernbanesystemet i Oslo. Samferdselsdepartementet legger opp til at utredningsarbeidet gjøres i samarbeid med lokale myndigheter i Oslo og Akershus da det bør utarbeides en strategi for en helhetlig utvikling av transportsystemet som omfatter både jernbane, veg, t-bane, buss og sporvogn.

I mellomtiden gjennomfører Jernbaneverket en rekke mindre tiltak slik at kapasiteten gjennom Oslo innen 2012 kan økes fra ca. 19 til 24 tog i timen per retning sammenlignet med dagens situasjon. Jernbaneverket vil dessuten vurdere muligheten for ytterligere kapasitetsøkning når det er høstet erfaringer med gjennomføringen av de tiltak som Jernbaneverket arbeider med.

Å bygge en ny jernbanetunnel gjennom Oslo vil være et meget omfattende og kostbart prosjekt med store konsekvenser for det omkringliggende jernbanesystemet. Dette vil kreve en omfattende planlegging før det kan bygges ut. Det er etter min vurdering ikke realistisk å kunne ferdigstille et så stort prosjekt i løpet av kommende tiårsperiode hvis det er det forslagstillerne sikter til i sitt forslag.

