



# Representantforslag 54 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande

Dokument 8:54 S (2009–2010)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om forsterket innsats for å løse togkrisen på Østlandet

Til Stortinget

### Bakgrunn

Det er blitt erklært krise i togtrafikken i Oslo-området, og det er avgjørende at denne 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. Problemer her forplanter seg utover i landet med et dårligere tilbud som resultat. Forslagsstillerne vil understreke behovet for en samlet politisk innsats for å komme fram til gode løsninger for passasjerene og de ansatte i togselskapene.

De reisende opplever til stadighet innstilte tog og forsinkelser, lite informasjon og manglende buss for tog. Situasjonen har avdekket svakheter i Jernbaneverkets og NSBs opplegg for å korrigere og å håndtere avvik. NSB har i all hovedsak enerett på passasjertrafikk med tog i Norge, noe som etter forslagsstillerne mening innebærer at selskapet har et særlig ansvar for å få passasjerene fram og at det planlegges med dette som hovedmål. Forslagsstillerne har blant annet sett eksempler på at kulde og dårlig vær ved ulike anledninger trekkes fram som grunnlaget for innstillinger og forsinkelser i trafikken. Det bør planlegges for at slike forhold kan oppstå i Norge på vinterstid. Transportselskapet kan ikke lastes for feil og mangler ved Jernbaneverkets anlegg, men det er likevel grunn til å påpeke at de utfordringene jernbanenettet har stått overfor og behovet for å gjennomføre nødvendig arbeid på sporet, har vært allment kjent. I

framtiden bør dette inngå i planleggingen for å sikre et godt tilbud til de reisende, og bør også sees i lys av statens kjøp av tjenester fra NSB.

Når det gjelder Jernbaneverkets ansvar, så vil forslagsstillerne uttrykke sin bekymring for de forholdene som er blitt pekt på i Riksrevisjonens rapport om den årlige revisjon og kontroll for budsjettåret 2008. Her går det fram at det var færre personer i beredskap i Region Øst i 2008 enn tidligere år, til tross for stor hyppighet av driftsavvik i Østlandsområdet de senere år. Riksrevisjonen finner det også kritikkverdig at det har vært en for svak prioritering av, og bevilgning til vedlikehold i Region Øst. Det påpekes at det har vært en klar underbudsjettering av det korrektive vedlikeholdet de siste årene. Dette har resultert i at graden av fornyelse, som forhindrer framtidige driftsavvik, har blitt redusert i forhold til opprinnelig planer og budsjetter.

Forslagsstillerne vil peke på at midler til drift og vedlikehold av jernbanen har vært et prioritert område av Stortinget over jernbanebudsjettet. De midlene som har vært stilt til disposisjon over de ordinære budsjettene, har vært relativt stabilt når det gjelder prisstigningen. Forslagsstillerne ser det som avgjørende at Jernbaneverket som forvalter av infrastrukturen setter inn ressursene der hvor de trengs mest for å sikre at ikke kundene og togoperatørene utsettes for en for stor belastning. Forslagsstillerne vil peke på at det er behov for bedre planlegging i både NSB og Jernbaneverket for å håndtere og korrigere avvik.

For å forhindre framtidige avvik og feil på infrastrukturen i framtiden er det behov for en betydelig standardheving på "indrefiletten" i jernbanenettet i Oslo-området, triangelet Oslo–Lillestrøm/Ski/Asker. Forslagsstillerne vil peke på at det er et mål om at dette triangelet skal opp på en kvalitetsmessig standard på linje med Gardermobanen. Forslagsstillerne støtter og vil understreke behovet for disse ambisjo-

nene, men mener det bør legges opp til en konkret tidsplan for dette arbeidet. Forslagsstillerne mener det er nødvendig og realistisk å prioritere tilstrekkelig med midler til nødvendig vedlikehold og fornyelse slik at dette triangelet kommer opp på et slikt nivå, ikke senere enn innenfor en femårsperiode.

På lengre sikt er det også behov for betydelig økt kapasitet gjennom Oslo, hvor det i dag er kun to spor (Oslotunnelen), mens det planlegges for fire spor vest for Oslo på strekningen Lysaker–Asker og ni spor øst for Oslo, hvorav fire spor Oslo–Ski, fire spor Oslo–Lillestrøm og ett spor mot Gjøvik. På spørsmål fra Borghild Tenden i Dokument nr. 15:358 (2009–2010), om statsråden vil ta initiativ til å starte arbeidet med å planlegge en langsiktig løsning for et bedre og mer pålitelig togtilbud gjennom Oslo, svarer samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa at man i første omgang vil utrede det langsiktige behovet for å øke kapasiteten gjennom Oslo i lys av framtidige transportbehov.

Forslagsstillerne vil peke på at behovet allerede er til stede. Det skal foreligge ønsker fra togoperatørene om mer kapasitet enn det tunnelen er i stand til å levere per i dag. Ikke bare er tunnelen gjenstand for stor sårbarhet og hyppige forsinkelser i trafikken, men den vil trolig også være en begrensning når det gjelder å utvikle et mer moderne togtilbud både lokalt og regionalt på Østlandet i framtiden.

Forslagsstillerne synes det er positivt at Regjeringen bevilget midler til Osloprosjektet, hvor blant annet opprustning av Oslotunnelen står i fokus. Osloprosjektet har i hovedsak som mål å øke oppetiden på denne delen av infrastrukturen. Selv om Osloprosjektet og et eventuelt nytt opplegg med stive ruter i pendlertrafikken vil bidra med noe økt kapasitet, vil det i Oslo og Akershus være betydelig økt press på samferdsel og kommunikasjon i årene som kommer.

Ifølge framskrivninger utført av Statistisk sentralbyrå, står fylkene overfor en kraftig befolkningsvekst, med anslagsvis en økning i folketallet på 200 000–300 000 innbyggere innen 2020–2025. Dette innebærer en befolkningsøkning på om lag 20 pro-

sent innen 2020. Til sammenlikning er framskrivningen i landet for øvrig på om lag 11 prosent i samme periode, noe som innebærer et relativt betydelig økt press i hovedstadsområdet.

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. Forslagsstillerne vil peke på at et prosjekt som vil bidra til flere spor gjennom Oslo, kan sees i sammenheng for å vurdere eventuelle synergieffekter for jernbanen og T-banen. Forslagsstillerne vil peke på at det haster å planlegge for og å bygge ut mer kapasitet gjennom Oslo, og at en slik kapasitet bør være på plass innen en 10 års horisont.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

### 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.

4. februar 2010