



Innst. 62 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:153 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune og Svein Harberg om handlingsplan for kryssningsspor og tiltak for økt kapasitet av gods på norsk jernbane

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen raskt, og innen utgangen av vårsesjonen 2011, ha utarbeidet og fremlagt en egen handlingsplan for bygging av kryssningsspor på 600 meters lengde på egnede strekninger, og andre tiltak som kan bedre godskapasiteten på jernbanen.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Tage Pettersen, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, har merket seg kommentarer fra Samferdselsdeparte-

mentet v/statsråden til forslaget, gitt i brev datert 24. august 2010, som vedlegges. Komiteen har merket seg statsrådets konklusjon:

«Jeg ser derfor ikke behov for å igangsette et arbeid med en egen handlingsplan for kryssningsspor og tiltak for økt gods på jernbane nå — afskilt fra det øvrige planarbeidet knyttet til oppfølging av NTP 2010-2019 og utarbeidelse av NTP 2014-2023. Jernbaneløstet legger opp til at arbeidet med videreutvikling av strategier og program for kapasitetsøkende tiltak for godstransport inngår som en del av arbeidet med NTP 2014-2023 med videre detaljering i Jernbaneløstets handlingsprogram.»

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 veinettet bidrar til å øke sikkerheten og tryggheten til trafikantene på veiene. Det må være et klart mål å få mer av godset som ankommer på kjøll til å videretransporteres med tog, heller enn bil, for transport til endelig mål.

Flertallet mener utbygging av en konkurransedyktig jernbane for miljøvennlig og ressurs sparende gods- og persontrafikk må være en viktig nasjonal oppgave i de kommende årene. Flertallet vil understreke at jernbanen 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. Bygging av kryssningsspor på 600 meters lengde på egnede strekninger vil styrke jernbanens konkurransekraft i godsmarkedet, og vil være et viktig bidrag for å redusere utslippene fra transportsektoren.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har videre merket seg svar på spørsmål til Samferdselsdepartementet om det er mulig å forsere gjennomføring av planlagte tiltak for å bygge ut hhv. kryssingsspor og andre kapasitetssøkende tiltak innenfor programområdet «Kapasitetssøkende tiltak» i Jernbaneverkets handlingsprogram for perioden 2010–2019 fra andre til første del, jf. svar gitt i brev datert 19. oktober 2010. Med bakgrunn i opplysninger gitt i dette brevet fremmer dette flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen raskt, og innen utgangen av vårsesjonen 2011, ha utarbeidet og fremlagt en egen handlingsplan for bygging av kryssingsspor på 600 meters lengde på egnede strekninger, og andre tiltak som kan bedre godskapasiteten på jernbanen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det foreligger en strategi for økt kapasitet på godstransport, inklusive nye kryssingsspor. Strategien er fulgt opp i Jernbaneverkets handlingsplan 2010–2019, og ble behandlet i Stortinget i forbindelse med St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 (NTP), jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Målet er en dobling av godskapasiteten på jernbane i planperioden. For tiden foregår det anleggsarbeid på flere kryssingsspor, og flere er under planlegging. Disse medlemmer deler departementets syn på at det ikke er behov for å igangsette et arbeid med en egen handlingsplan for kryssingsspor atskilt fra det øvrige planarbeidet knyttet til oppfølging av NTP 2010–2019 og utarbeidelse av NTP 2014–2023. Disse medlemmer viser til det vedlikeholds- og fornyelsesarbeidet som nå pågår, og regjeringens tydelige prioritering av dette i budsjettforslaget for 2011. Dette er viktig for økt regularitet og punktlighet på jernbanen. Disse medlemmer vil peke på at vedlikehold og fornyelse også er avgjørende for å få på plass en ny ruteplan så raskt som mulig. Disse medlemmer mener at tiltak for snarest å få i gang ruteplan 2012 trolig er mer presserende enn en forsering av den allerede offensive planen for økt godskapasitet.

Disse medlemmer foreslår:

«Dokument 8:153 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingrid Schou, Lars Myraune og Svein Harberg om handlingsplan for kryssingsspor og tiltak for økt kapasitet av gods på norsk jernbane – bifalles ikke.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alterna-

tive NTP 2010–2019; der det er foreslått en investeringsramme for kap. 1350 Jernbaneverket på 60 mrd. kroner i tillegg til regjeringens forslag. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag fremsatt i forbindelse med trontaledebatten 4. oktober 2010:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket blir omdannet til statlige foretak og at disse foretakene får anledning til å ta opp statlige lån med lav rente for å gjennomføre nødvendige investeringer i infrastruktur.»

Disse medlemmer viser til at forslaget kun fikk tilslutning fra Kristelig Folkeparti.

Disse medlemmer vil med disse to henvisningene understreke at Fremskrittspartiet foreslår storsatsing for å modernisere dagens jernbane og med tilhørende finansielle verktøy. Disse medlemmer registrerer at de øvrige partiene ser ut til å prioritere utredning og bygging av et helt nytt jernbaneansept i Norge fremfor opprustning, oppgradering og modernisering av dagens jernbane.

Disse medlemmer slutter seg til forslag om en egen handlingsplan for bygging av kryssingsspor, men legger til grunn at en slik plan også omfatter avklart finansiering.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg de store problemene knyttet til manglende vedlikehold av jernbanenettet, og de problemene det skaper for fremføring av gods- og persontrafikk. Derfor er det viktig å få til en rask opptrapping av kapasiteten.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative transportplan der det er foreslått at det må satses på kryssingsspor på de strekningene hvor det haster mest. Dette er særlig viktig på Intercity-strekningene.

Disse medlemmer viser også til Høyres alternative transportplan der det foreslås å omgjøre Jernbaneverket til to aksjeselskap. Som aksjeselskap vil de to nye selskapene som Jernbaneverket deles inn i, stå fritt til å ta opp lån, og de vil stå langt friere i sine prioriteringer enn i dag.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkeparti en rekke ganger, jf. også Budsjett-innst. S I (2008–2009), har foreslått å modernisere Jernbaneverket ved å omdanne etaten til statlig foretak. En omorganisering der Jernbaneverket får en friere og mer selvstendig rolle, vil etter dette medlems mening være et riktig grep for mer effektiv og rasjonell satsing på jernbanen.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:153 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune og Svein Harberg om handlingsplan for kryssningsspor og tiltak for økt kapasitet av gods på norsk jernbane – bifalles ikke.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

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

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen raskt, og innen utgangen av vårsesjonen 2011, ha utarbeidet og fremlagt en egen handlingsplan for bygging av kryssingsspor på 600 meters lengde på egnede strekninger, og andre tiltak som kan bedre godskapasiteten på jernbanen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. november 2010

Knut Arild Hareide

leder

Arne Sortevik

ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 24. august 2010

Dokument 8:153 S (2009-2010) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune og Svein Harberg om handlingsplan for kryssingsspor og tiltak for økt kapasitet av gods på norsk jernbane

Jeg viser til Representantskapsforslag, dok 8:153 S (2009-2010) fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune og Svein Harberg oversendt til Samferdselsdepartementet for uttalelse i brev av 17. juni 2010. I dok 8: 153 foreslås at: «Stortinget ber regjeringen raskt, og innen utgangen av vårsesjonen 2011, ha utarbeidet og framlagt en egen handlingsplan for bygging av kryssingsspor på 600 meters lengde på egnede strekninger, og andre tiltak som kan bedre godskapasiteten på jernbanen.»

Samferdselsdepartementet vil få gi følgende uttalelse i saken:

I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019, jf. St.meld. nr. 16 (2008-2009), la regjeringen fram sine planer for satsing på godstransport på jernbane.

Regjeringen ønsker at en størst mulig del av veksten i de lange godstransportene skal skje på bane eller sjø. For jernbanens del er det regjeringens siktemål at det skal tilbys en transportkapasitet for kombi-transporter på bane, der jernbanen har sine særlige fortrinn, som dekker markedets etterspørsel på kort og lang sikt. Innen planperiodens utløp legges det opp til en tilnærmet doubling av kapasiteten på hovedstrekningene. Øvrig godstransport på bane vil i betydelig grad nyte godt av den kapasitetsutvidelse som bygges ut for kombitransporten.

På denne bakgrunn la regjeringen fram en godsstrategi med følgende hovedelementer:

- Det skal legges til rette for en tilnærmet doubling av godskapasiteten på jernbanen innen planperiodens utløp.
- Utvikling av økt kapasitet for containertransport på bane vil ha hovedprioritet.
- Det skal legges til rette for framføring av 600 m lange godstog.
- Det skal kapasitetsmessig være balanse mellom kapasitet i endepunktsterminalene og på strekningen mellom disse.
- Strekningen Oslo – Stavanger prioriteres først, deretter Oslo – Bergen og Oslo – Trondheim.

Disse prioriteringene er fulgt opp i Jernbaneverkets (foreløpige) handlingsprogram for perioden 2010-2019. Grunnlaget for tiltak og prioriteringer er bl.a. å finne i Jernbaneverkets strategidokument «Godstransport på bane» som ble utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og lagt fram i november 2007.

For tiden pågår anleggsarbeider for kryssingsspor på Ualand og Nodeland (Sørlandsbanen), Jensrud (Gjøvikbanen), Vålåsjo (Dovrebanen) og Straumsnes (Ofotbanen). Det pågår for øvrig planlegging av nye kryssingsspor på Vigrestad, Ogna, Nærbø og Bryne på Sørlandsbanen, Ygre/Vieren på Bergensbanen, Movatn og Harestua på Gjøvikbanen, Frogner på Hovedbanen, ett kryssingsspor (Sukker toppen) mellom Dunderland og Lønsdal på Nordlandsbanen samt ett kryssingsspor mellom Sarpsborg og Ingedal på Østfoldbanen. Planlegging og prosjektering av forlengelser av andre kryssingsspor gjennomføres også for andre strekninger i tråd med den strategien som er lagt. Innenfor programområdet «Kapasitetsøkende tiltak» er følgende prosjekter (ut over satsing på kryssingsspor) planlagt ferdigstilt i 2010; Halden driftsbanegård, oppgradering av bane-strømforsyningen på Ofotbanen, Langemyr godsterminal i Kristiansand, sportilpassing mv Drammen stasjon, samt fjernstyring av Grong stasjon. I tillegg pågår det arbeider med Stavanger omformerstasjon, planlegging av oppgradering av tømmerterminalene på Formofoss (Nordlandsbanen) Koppang (Rørosbanen) og Norsenga (ved Kongsvinger), samt Bodø godsterminal.

Jernbaneverket arbeider nå med videreutvikling av strategiene og tiltaksplanene som ledd i forarbeidet til Nasjonal transportplan 2014-2023. Grunnlag for NTP utarbeides i form av strekningsvise utviklingsplaner hvor marked og tiltaksbehov, herunder fornyelses- og vedlikeholdsbehov, beskrives for de enkelte strekninger.

I tillegg til strekningskapasitet i form av kryssingsspor og dobbeltspor, er terminalene avgjørende for transportkapasiteten. Alnabru godsterminal er navet i godstransporten og det pågår planarbeid for økt kapasitet her. Det pågår arbeid med konseptvalgutredning for ny godsterminal i Drammens- og Trondheimsområdet. I Bergen utarbeides planer for økt kapasitet på Nygårdstangen, samtidig som det utredes alternative, langsiktige løsninger gjennom bl.a. KVVU for Regionpakke Bergen og fylkesdelplan for ny havn i Bergensområdet. For andre mindre ter-

minaler, bl.a. tømmerterminaler, foreligger planer på ulike planstadier.

Ved siden av kryssingsspor og terminaler er også strømforsyning en begrensende faktor for kapasitet. Forsterking av strømforsyningen langs banestrekningene vil skje koordinert med fornyelse av kontaktledningsanleggene. Derfor er det nødvendig å samordne utbygging av kryssingsspor og fornyelse av kontaktledning for å få best mulig nytte av tiltakene.

Det foreligger en strategi for å legge til rette for økt kapasitet for godstransport på det norske jernbaneliknet, som ble behandlet av Stortinget i forbin-

delse med St.meld. nr. 16 / Innst. S. nr. 300 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. Jeg ser derfor ikke behov for å igangsette et arbeid med en egen handlingsplan for kryssingsspor og tiltak for økt gods på jernbane nå – atskilt fra det øvrige planarbeidet knyttet til oppfølging av NTP 2010-2019 og utarbeidelse av NTP 2014-2023. Jernbaneverket legger opp til at arbeidet med videreutvikling av strategier og program for kapasitetsøkende tiltak for godstransport inngår som en del av arbeidet med NTP 2014-2023 med videre detaljering i Jernbaneverkets handlingsprogram.

Vedlegg 2

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 24. august 2010

Dokument 8:153 S (2009-2010) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune og Svein Harberg om handlingsplan for kryssingsspor og tiltak for økt kapasitet av gods på norsk jernbane - Spørsmål

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité av 2. oktober 2010. I forbindelse med arbeidet med ovennevnte sak ber Transport- og kommunikasjonskomiteen på vegne av sakens ordfører, Arne Sortevik, om svar på følgende spørsmål:

Hvilke prosjekter for hhv. kryssingsspor og andre prosjekter innenfor programområdet «Kapasitetsøkende tiltak» er planlagt i 2. del av NTP 2010-2019 (altså 2014-2019), men kan gjennomføres i perioden 2011-2013 dersom rammene for denne perioden økes?

Samferdselsdepartementet vil få gi følgende svar:

Jernbaneverket opplyser at flere prosjekter i prinsippet kan forseres for å øke jernbanens kapasitet for framføring av gods. Jernbaneverkets vurdering er basert på forsering av prosjekter bare innenfor programområdet Kapasitetsøkende tiltak i Nasjonal transportplan 2010-2019. Det er ikke foretatt en vurdering av prioritet mot andre prosjekter og i forhold til vedlikehold og fornyelse. En eventuell forsering avhenger ikke minst av etatens plankapasitet og kapasiteten innen jernbanefag. Samferdselsdepartementet vil bemerke at mangelen på kompetanse

innen signal- og sikringsanlegg per i dag er begrensende for Jernbaneverkets kapasitet til å planlegge og gjennomføre nye investeringsprosjekter. For å kunne ta i bruk nye kryssingsspor kreves bl.a. godkjent signal- og sikringsanlegg.

Følgende prosjekter som helt eller delvis er planlagt gjennomført i perioden 2014-19 vil, gitt forutsetningene over, kunne være aktuelle for tidligere oppstart og gjennomføring:

- Sørlandsbanen: Bryne kryssingsspor, forsering av fornyelse og ombygging av kontaktledning, ny omformerstasjon
- Bergensbanen: Ygre, Vieren og Bolstadøyri kryssingsspor
- Hovedbanen: Samtidig innkjør Kløfta
- Gjøvikbanen: Movatn kryssingsspor
- Nordlandsbanen: Sukkertoppen kryssingsspor (Saltfjellet)
- Ofotbanen: Narvik stasjon

I tillegg vil det kunne være mulig å forserer arbeidet på godsterminalene Bodø, Fagernes (Narvik), Langemyr (Kristiansand), Brattøra (Trondheim) og Nygårdstangen (Bergen) samt på tømmerterminaler.

Normalt må det påregnes at planlegging, inkludert offentlig planprosess og prosjektering, kan ta inntil to år og at fysisk gjennomføring av prosjekter av denne karakter kan gjennomføres på ca. 2 år. Dette betyr at mulighetene for å forserer tiltak med sikte på gjennomføring allerede i perioden 2011-2013 i praksis er begrenset.

