



STORTINGET

Innst. 357 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:122 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Kari Elisabeth Kaski og Arne Nævra om å åpne for person- og godstransport på Østfoldbanens østre linje til Sarpsborg

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak om å åpne Østfoldbanens østre linje for persontrafikk og godstransport mellom Mysen/Rakkestad og Sarpsborg.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Kari Elisabeth Kaski og Arne Nævra om å åpne for

person- og godstransport på Østfoldbanens østre linje til Sarpsborg.

Komiteen viser til at Østfoldbanens østre linje er 78,9 kilometer lang og går fra Ski i Akershus til Sarpsborg i Østfold. Banen går gjennom Indre Østfold via Askim, Mysen og Rakkestad, og har i Sarpsborg forbindelsesspor direkte videre mot Halden. Østre linje ble åpnet i 1882 og fikk elektrisk drift i 1958. Banen er fra 31. august 2015 i drift som landets første med nytt signalsystem, ERTMS.

Komiteen merker seg at en modernisering av Østfoldbanens østre linje er i gang for å gjøre den i stand til å ta imot en økende trafikkmengde. Banenes sporstandard har gjennom de senere årene blitt gradvis forbedret gjennom systematisk vedlikehold. Kontaktledningsanlegget er gammelt, men er fornyet på flere av banens stasjoner.

Komiteen viser til at østre linje i dag har stor persontrafikk på strekningen Ski–Mysen. Noen avganger går til/fra Rakkestad i rushtiden. For øvrig kan banen tjene som avlastningsbane for godstrafikken på vestre linje ved planlagte arbeider på denne og ved større driftsavvik.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at en del av østre linje (Rakkestad–Sarpsborg) ikke har ordinær trafikk og ingen persontog fordi det ikke er markedsgrunnlag for å holde trafikken i gang. Flertallet påpeker for øvrig at det teknisk sett ikke er noe i veien for å kjøre tog på strekningen Rakkestad–Sarpsborg. De vognene som tidligere har frekventert strekningen, er satt inn andre steder der det er større trafikkgrunnlag.

Komiteen har en ambisjon om å redusere klimagassutslippene i takt med Norges klimamål. Elektrisk jernbane er et meget godt verktøy for å bidra til lavere klimagassutslipp. Jernbanedirektoratet har det overordnede ansvaret for å utvikle jernbanen som en del av det samlede transportsystemet i dag og framover. Direktoratet skal definere og kjøpe tjenester innen infrastruktur, persontrafikk og togmateriell på kort og lang sikt. Det er behovene til de reisende og næringslivet som må legges til grunn i utformingen av det framtidige person- og godstogtilbudet. Jernbanedirektoratet har ansvaret for eventuell gjenåpning av nedlagte togstrekninger som ikke er i bruk pr. dags dato, særlig hvis det viser seg at trafikkgrunnlaget og godsmengden er tilstrekkelig til en forsvarlig drift. I tillegg opplyser Jernbanedirektoratet at det ikke er noe teknisk i veien for å kjøre tog på den nedlagte strekningen Rakkestad–Sarpsborg.

Komiteen mener at det trengs flere tiltak for å flytte mer gods fra vei til bane. Komiteen viser til at bl.a. Borregaard i Sarpsborg og Norske Skog Saugbrugsforeningen i Halden peker på Østfoldbanens østre linje som viktig for å redusere transportkostnadene, og som et viktig supplement til Østfoldbanens vestre linje.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det er svært kostbart å bygge nye jernbanelinjer. Disse medlemmer mener det er helt nødvendig, men at det også er viktig å utnytte de linjene som allerede eksisterer. Østfoldbanens østre linje er et slikt eksempel. Der ligger det allerede en godt vedlikeholdt jernbanelinje nesten klar til bruk.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at de nødvendige tiltakene som må gjennomføres for å åpne for trafikk, vil være utvidelse av kapasiteten på Sarpsborg stasjon og ett til to flere togsett.

Dette medlem understreker at det er svært viktig å gjenåpne denne linjen fordi det i dag er svært få muligheter for å reise kollektivt mellom indre og ytre Østfold. Behovet har økt den siste tiden, blant annet med det nye sykehuset på Kalnes i Sarpsborg med tusenvis av ansatte og pasienter fra hele fylket.

I tillegg mener dette medlem at godstransporten er avgjørende for næringslivet i Østfold, blant annet for treforedlingsindustrien, som har hele 20 prosent av sine kostnader knyttet til transport. Denne industrien ønsker å ta i bruk mer transport på skinner, men med dagens tilbud er ikke det mulig. Norske Skog Saugbrugsforeningen i Halden har sammen med andre aktører i fylket og eksperter vist at en åpning for godstransport på østre linje hele veien til Sarpsborg vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at hele Østfoldbanens østre linje skal kunne trafikkeres av persontog og godstog, og at Stortinget orienteres om dette.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at hele Østfoldbanens østre linje skal kunne trafikkeres av persontog og godstog, og at Stortinget orienteres om dette.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader, og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:122 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Kari Elisabeth Kaski og Arne Nævra om å åpne for person- og godstransport på Østfoldbanens østre linje til Sarpsborg – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. juni 2019

Helge Orten

leder

Jon Gunnes

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 6. mai 2019****Representantforslag 122 S (2018-2019) fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Kari Elisabeth Kaski og Arne Nævra om å åpne for person- og godstransport på Østfoldbanens østre linje til Sarpsborg**

Eg viser til representantforslag 122 (2018-2019) frå stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Kari Elisabeth Kaski og Arne Nævra om å åpne for person- og godstransport på Østfoldbanens østre linje til Sarpsborg datert 29. april 2019.

Representantene fremjar følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak om å åpne Østfoldbanens østre linje for persontrafikk og godstransport mellom Mysen/Rakestad og Sarpsborg.

Under følger mi vurdering av forslaget til Transport- og kommunikasjonskomiteen:

Eg deler representantenes syn at for å løyse dagens klimakrise og ta vare på miljøet er det heilt naudsynt med ei storstilt utbygging av kollektivtransport, og det er vi i gang med.

Regjeringa har store ambisjonar på samferdsleområdet. Regjeringa sin transportpolitikk er uttrykt i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. Ei av målsettingane med planen er å løfte norsk jernbane til eit moderne og godt fungerande transportsystem.

Vi er no i den mest hektiske og ambisiøse byggeperioden for jernbanen sidan Nordlandsbanen blei ferdigstilt i 1962. Samstundes legg Nasjonal transportplan 2018-2029 til rette for store kutt i klimagassutsleppa frå sektoren.

Det er uttrykt ein tydeleg ambisjon om å redusere klimagassutsleppa i tråd med Norges klimamål i Nasjonal transportplan. Jernbanedirektoratet har det overordna ansvaret for å utvikle jernbana som ei del av det samla transportsystemet i dag og framover. Direktoratet skal definere og kjøpe tenester innan infrastruktur, persontrafikk og togmateriell på kort og lang sikt. Det er behov til dei reisande og næringslivet som må leggjast til grunn i utforminga av det framtidige person- og godstogtilbodet.

Persontrafikken på Østfoldbanen si Østre linje mellom Rakkestad og Sarpsborg vart innstilt sommaren 2002, og det er ikkje køyrt rutegående godstrafikk på Østre linje sidan tidleg på 2000-talet. Bana vart seinare trafikkert av godstog i periodar der Vestre linje var stengd, fram til ombygginga til det nye signalanlegget ERTMS vart igangsett i 2014. Det har ikkje vore godstrafikk på

Østre linje etter at bana vart røynslestrekning for ERTMS i 2015. Alle gods- og persontog som skal trafikkera Østre linje må ha ombordutrusting for ERTMS. Det er få eller ingen av godsoperatørane som har ombordutrusting til ERTMS til no.

Godstrafikken i Noreg er kommersiell, og togoperatørane vil søke om ruter der dei finn det tenleg. Det viktige er at vi legg til rette for ei lønnsam skognæring som får sine transportbehov dekt. Det er regjeringa godt i gang med. Det er etablert ei støtteordning der eigarar av togmateriell kan søke om tilskot til ombordutstyr for å kunne trafikkere strekningar med ERTMS. Innan dei næraste åra vil fleire banestrekningar få ERTMS, og togoperatørane vil difor gradvis få meir materiell utrusta for ERTMS.

Stasjonane sør for Mysen vart ikkje oppgradert som del av ERTMS-innføringa på Østre linje, og Sarpsborg stasjon har ikkje kapasitet til å betena persontog frå Østre linje samstundes med InterCity-tog i kvar si retning på Vestre linje. Som nemnt i representantforslaget må det difor antakast at infrastrukturiltak er naudsynt for ei gjeninnføring av persontogtilbodet på den sørlege delen av Østre linje. Det vil antakeleg òg vere behov for meir persontogmateriell.

Kapasiteten for godstog er lågare på Østre linje samanlikna med Vestre linje, og bana har ikkje same standard. Ein går likevel ut frå at bana kan spele ei rolle for godstransportane i korridoren, òg i periodar der Vestre linje er under ombygging. Det er særleg under slike stengeperiodar at treforedlingsindustrien i Østfold ynskjer å ta i bruk Østre linje til godstrafikk, då køyring av tømmeret mellom tømmerterminalar på Austlandet og Østfold via Sverige inneber vesentleg auka transportkostnader og avgrensingar.

I Jernbaneverket og Trafiverket si utgreiing Oslo – Göteborg-utgreiinga frå 2016 vart opprustingsbehov og tiltak for rutegående godstrafikk på Østre linje frå innføringa av ny rutemodell på Austlandet (Rutemodell 2027) kartlagd. Tilrådinga innebar tiltak som gjev auka kapasitet og fornying av delar av infrastrukturen. Ei nyare fullstendig utgreiing av investeringsbehov for godstrafikk på bana finst ikkje.

Mi vurdering er at det er vanskeleg å gjere noko på kort sikt, men Jernbanedirektoratet har opplyst om at dei tek sikte på å gjennomføre ei utgreiing av naudsynte tiltak og marknadspotensialet for gods- og persontrafikk på Østre linje i 2020.

