



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1211-

22. september 2023

Dokument 8:242 S (2022-2023) - Representantforslag fra Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi, om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen

Jeg viser til brev av 26. mai 2023 der det bes om Samferdselsdepartementet sin vurdering av Dokument 8:242 S (2022-2023) fra Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi, om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene.»

I henhold til trafikkavtalen mellom SJ Norge og Jernbanedirektoratet skal regiontogene på strekningene Hamar-Røros-Trondheim dekke regionale reisebehov i Trøndelag og det tidligere Hedmark. Arbeidspendlere og fritidsreisende mellom Østerdalen/Elverum og Hamar er viktige målgrupper for dette regiontogtilbudet. Det skal også legges til rette for å bruke toget på interne reiser i Østerdalen. I Trøndelag skal togtilbudet på Rørosbanen fortrinnsvis dekke reisebehov for pendling og fritidsreiser fra Rørosområdet til Trondheim.

For å dekke behovet for persontransport på Rørosbanen, kjøper staten seks avganger hver vei Røros- Hamar, og tre avganger hver vei Røros-Trondheim. I trafikkavtalen har Norske tog stilt til disposisjon seks togsett for å betjene kravene til rutetilbudet, og det er ikke behov for å tilføre Rørosbanen nytt togmateriell for å oppfylle leveranseforpliktelsene. Som Storingsrepresentantene viser til benyttes i dag hovedsakelig togsett med benevnelsen Type 92 og Type 93, men SJ Norge har gjennom omdisponering av tilgjengelig kjøretøy i

Trafikkpakke 2 Nord frigjort det nye og moderne Type 76 til en avgang hver vei på Rørosbanen.

SJ Norge har fra mai 2023 forlenget enkelte avganger på Rørosbanen fra Hamar til Oslo S i sommerperioden. Dette er tilbudsforbedringer som selskapet har tatt initiativ til utenfor trafikkavtalen med Jernbanedirektoratet. Norske tog har ikke ansvar for å stille til disposisjon togmateriell for å håndtere slike kommersielle initiativ. Jernbanedirektoratet vurderer at det ikke er nødvendig å øke statens kjøp av persontransport på Rørosbanen, slik at avgangene forlenges til/fra Oslo S. Direktoratet legger til grunn at fjerntogtilbudet på Dovrebanen dekker behovet for togreiser mellom Oslo og Trondheim. Fra desember 2027 er det dessuten planlagt 30-minutters frekvens med regionekspresstog Oslo-Hamar, noe som vil gi et enda smidigere togbytte i Hamar for reisende til/fra Rørosbanen.

Storingsrepresentantene peker på bestillingen av 17 nye fjerntog tidligere i år, og at avtalen med togprodusenten Stadler, inklusive opsjoner, innebærer at det kan kjøpes inntil 100 nye togsett. De 17 bestilte fjerntogene er erstatningskjøretøy for dagens flåte av lokomotiv og vogn, og skal settes i trafikk der disse kjøretøyene brukes i dag – det vil si på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Regiontogene på Rørosbanen omfattes altså ikke av denne kjøretøyfornyelsen. Det er i den forbindelse også viktig å påpeke at Rørosbanen har en annen målgruppe enn fjerntogene, og at det derfor stilles andre krav til funksjonalitet, transportkapasitet og komfort tilpasset regiontogtrafikk sammenlignet med tilsvarende krav for fjerntogtilbudet.

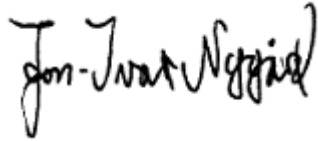
Det ligger med andre ord ingen ny tilbudsutvikling bak de fjerntogene som nå er bestilt, men en ren fornyelse av kjøretøyparken. Opsjonen på å bestille ytterligere kjøretøy skal primært dekke en eventuell videreutvikling av fjerntogtilbudet.

Jernbanedirektoratet har nylig levert en konseptvalgutredning (KVU) som vurderer reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen. Utredningen omfatter både strekninger som ikke har elektrisk drift, og kjøretøy som kun bruker diesel, og kommer med anbefalinger knyttet til dette. Hvilken løsning som velges for de ikke-elektrifiserte banestrekningene, herunder Rørosbanen, vil kunne ha stor innvirkning på hvilke kjøretøy som kjøpes inn for å erstatte tog som skal fases ut på blant annet Rørosbanen. Dette igjen avgjør om Norske tog kan benytte en av sine aktive kontrakter med henholdsvis Stadler og Alstom, eller om selskapet blir bedt om å gjennomføre en ny konkurranse for å dekke behovet.

Dersom Norske tog og Jernbanedirektoratet mener at staten bør kjøpe tog til å opprette et fjerntogtilbud på Rørosbanen vil de alltid kunne fremme forslag om dette til Samferdselsdepartementet. Det samme gjelder om fjerntogene kan anskaffes i en form som kan benyttes i regiontogtilbudet på Rørosbanen, og dersom det skulle være tilrådelig for å opprettholde eller utvikle togtilbudet på strekningen. Det er imidlertid kostbart å kjøpe nye tog. Kostnaden ved nyanskaffelser eller utløsning av opsjoner vil som hovedregel alltid overstige terskelverdien på 1 mrd. kroner. Da er det nødvendig at investeringen kvalitetssikres i tråd med statens prosjektmodell og at Stortinget vedtar en kostnadsramme

for anskaffelsen. Samferdselsdepartementet er ved nyanskaffelser også avhengig av Stortingets samtykke for å kunne gi en såkalt restverdisikring som garanterer for verdien på togene. Jeg vil ikke anbefale å endre dagens praksis der Stortinget tar stilling til den konkrete toganskaffelsen, og blir gjort kjent med kostnad for anskaffelsen, antall tog som skal kjøpes og rutetilbudet togene skal gi.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård