

351.812.5  
(481)NSB Sam

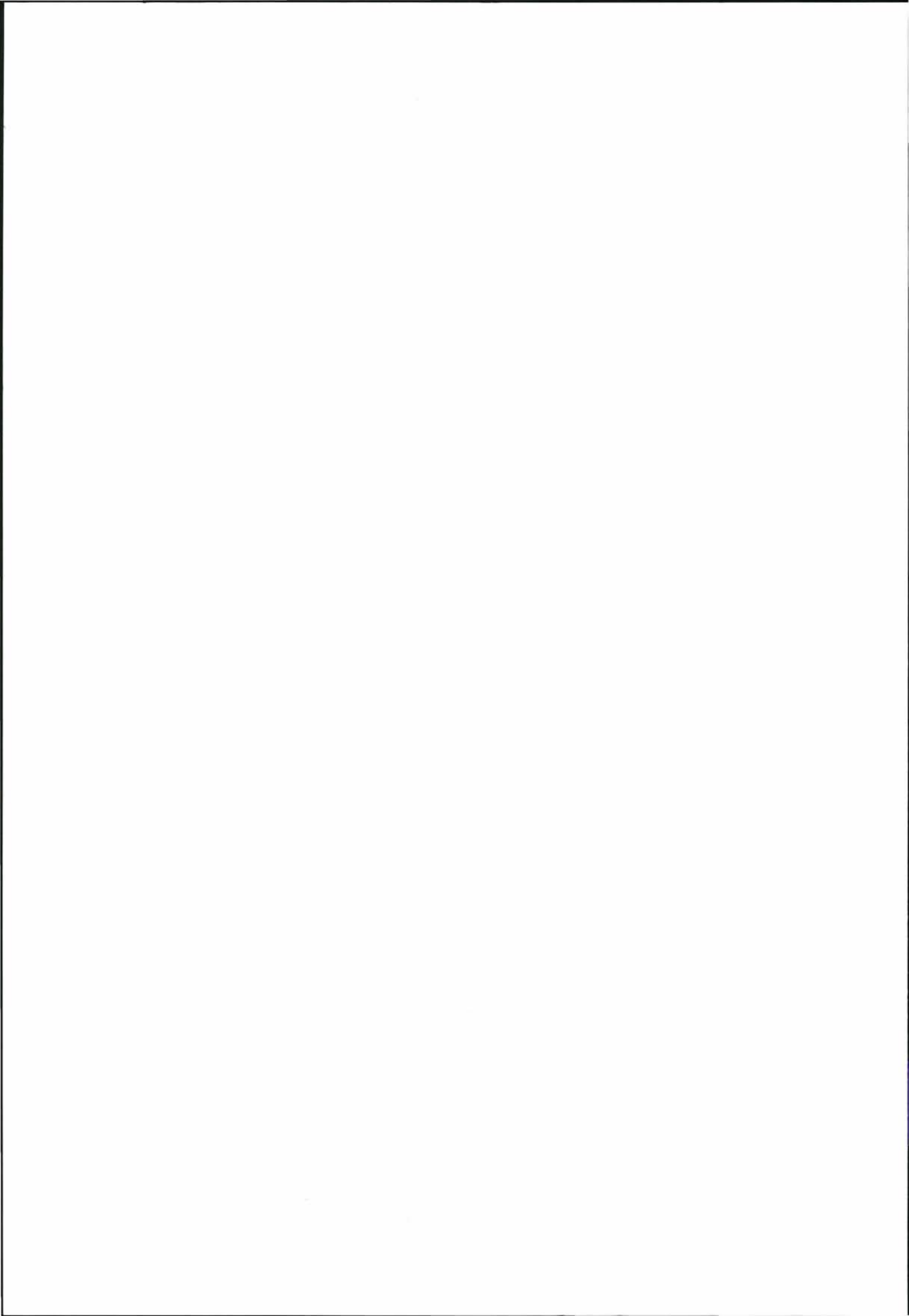
Samferdselsdepartementet

# St meld nr 39

(1996–97)

## Norsk jernbaneplan 1998–2007





# **St meld nr 39**

(1996–97)

## **Norsk jernbaneplan 1998–2007**

Eks. 2

09tu01516

g351.812.5(481) NSB sam

## Innhold

<b>1</b>	<b>Samferdselspolitisk grunnlag og økonomiske planrammer</b> .....	5	3.2.1	Bevilgninger til kjørevegen .....	15
1.1	Innledning .....	5	3.2.2	Bevilgninger til kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA .....	16
1.2	Statens roller i forhold til jernbanen .....	5	3.2.3	Bevilgninger til NSBs personalsenter .....	16
1.3	Jernbanens rolle i transportsystemet .....	6	3.2.4	Bevilgninger til statslån til investeringer i trafikkdelen .....	17
1.4	Mål og strategier for utvikling av jernbanen .....	7	3.3	Konkurransflater .....	17
1.4.1	Utvikling av kjørevegen .....	7	3.3.1	Konkurransforholdet mellom jernbane og ekspressbussruter .....	17
1.4.2	Økonomiske planrammer for kjørevegen ..	7	3.4	Jernbanen i et miljøperspektiv .....	17
1.4.3	Statlig kjøp av persontransporttjenester ...	8	3.5	Beregnet trafikkutvikling for jernbanen ...	18
1.4.4	Økonomiske planrammer for statlig kjøp av persontransporttjenester .....	8			
1.4.5	Oppsummering – økonomiske planrammer .....	8	<b>4</b>	<b>Styring og organisering av jernbanen</b> ..	19
1.5	Høringsprosessen .....	9	4.1	Omorganiseringen av NSB .....	19
1.6	Styrets anbefaling .....	9	4.2	Ansvars- og arbeidsdeling mellom NSB BA og Jernbaneverket .....	19
<b>2</b>	<b>Internasjonal jernbanepolitikk</b> .....	10	4.2.1	Endringer i grensesnittet pr 1. desember 1996 .....	19
2.1	Transportpolitiske utviklingstrekk i Europa .....	10	4.2.2	Vurdering av grensesnittet, herunder organisering av togledelsesfunksjonen ...	19
2.1.1	Satsing på jernbane .....	10	4.3	Statens jernbanetilsyn .....	20
2.1.2	Reregulering og konkurranse .....	10	4.4	Kjørevegsavgiften .....	20
2.2	EUs jernbanepolitikk og EØS-avtalen .....	11	4.5	Evaluering av ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester .....	21
2.2.1	Rådsdirektiv 91/440 Om utvikling av fellesskapets jernbaner .....	11	4.5.1	Hovedavtalen .....	21
2.2.2	Rådsdirektiv 95/18 Om lisenser til jernbaneforetak .....	11	4.5.2	Takstfullmakter og -retningslinjer .....	22
2.2.3	Rådsdirektiv 95/19 Om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av infrastrukturen .....	11	4.5.3	Fylkeskommunenes rolle .....	23
2.2.4	Rådsdirektiv 96/48 Om interoperabilitet for det europeiske høyhastighetsnettverket	11	4.6	Strategiske styringsparametre og effektivitetsmål for jernbanevirksomheten	24
2.2.5	Forslag til rådsdirektiv om endring av rådsdirektiv 91/440 Om utvikling av fellesskapets jernbaner .....	12	<b>5</b>	<b>Plangrunnlag</b> .....	25
2.3	EU-kommisjonens hvitbok om jernbane ..	12	5.1	Analyseverktøy .....	25
2.4	Kombinerte transporter .....	12	5.2	Bruk av plan- og bygningsloven .....	25
2.4.1	EUs satsing på kombinerte transporter ...	12	5.3	Transport for funksjonshemmede .....	26
2.4.2	Kombinerte transporter i Norge .....	13	5.4	Oppfølging av delplanen om transport og biologisk mangfold .....	27
2.5	Plansamarbeidet med Sverige .....	13	<b>6</b>	<b>Gardermobanen</b> .....	28
2.6	Jernbane Kirkenes-Nikel .....	13	6.1	Bakgrunn .....	28
<b>3</b>	<b>Jernbanens utvikling i Norge</b> .....	14	6.2	Kjøreplan for flytogene .....	28
3.1	Utviklingen etter 1990 .....	14	6.3	Forholdet til NSB BAs togtilbud og økonomi .....	28
3.1.1	Persontrafikk .....	14	6.4	Trafikkprognoser .....	28
3.1.2	Godstrafikk .....	14	6.5	Prinsipielle vurderinger .....	29
3.2	Bevilgninger i perioden 1994–97 sammenliknet med Norsk jernbaneplan 1994–97 .....	15	<b>7</b>	<b>Jernbanens infrastruktur</b> .....	30
			7.1	Innledning .....	30
			7.2	Dagens situasjon på jernbanenettet .....	30

7.3	Forretningsplaner for NSB BA .....	30	8	<b>Statlig kjøp av</b>	
7.4	Langsiktige mål og utfordringer for jernbanens infrastruktur.....	30		<b>persontransporttjenester</b> .....	40
7.5	Krengetogmateriell kontra investeringer i kjørevegen .....	31	8.1	Innledning .....	40
7.6	Handlingsprogram .....	32	8.2	De enkelte toggrupper .....	41
7.6.1	Oslo-området.....	32	8.2.1	Nærtrafikk .....	41
7.6.2	Østfoldbanen (Ski-Kornsjø) .....	33	8.2.2	Intercitytrafikk .....	41
7.6.3	Vestfoldbanen (Drammen-Skien) .....	33	8.2.3	Region- og lokaltog .....	41
7.6.4	Sørlandsbanen (Drammen-Stavanger) ....	34	8.3	Materiellinvesteringsplan .....	43
7.6.5	Bergensbanen (Hønefoss-Bergen).....	34	8.4	Produktivitetskrav.....	43
7.6.6	Dovrebanen (Eidsvoll-Lillehammer- Trondheim) og Hovedbanen (Oslo- Eidsvoll).....	35	8.5	Økonomisk planramme .....	43
7.6.7	Andre banestrekninger.....	35		<b>Vedlegg 1</b>	
7.6.8	Tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett .....	37		Kart over jernbanenettet .....	44
7.6.9	Drift og vedlikehold av kjørevegen .....	37		<b>Vedlegg 2</b>	
7.7	Havnetilknytninger.....	38		Beskrivelse av banenettet med enkelte nøkkeltall (1996).....	45
7.8	Politikk for nedlagte jernbanestrekninger .	38			

# St meld nr 39

(1996–97)

## Norsk jernbaneplan 1998–2007

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 18. april 1997,  
godkjent i statsråd samme dag.*

### 1 Samferdselspolitisk grunnlag og økonomiske planrammer

#### 1.1 INNLEDNING

I stortingsmeldingen om Norsk jernbaneplan 1998–2007 presenterer Regjeringen sitt forslag til mål og strategier for utviklingen av jernbanen i tiårsperioden med hovedvekt på første fireårsperiode. Forslagene tar bl a utgangspunkt i St meld nr 32 (1995–96)/Innst S nr 21 (1996–97) Om grunnlaget for samferdselspolitikken. Jernbaneplanen danner grunnlag for Regjeringens budsjettforslag og annen virkemiddelbruk i planperioden.

Planrammene omfatter

- drift og vedlikehold av og investeringer i kjøreve-gen.
- statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA.

Som følge av at NSBs trafikkdel 1. desember 1996 ble omdannet til særlovselskap, vil planen ikke lenger omfatte bevilgninger til investeringer i trafikkdelen. Investeringer i NSB BA forutsettes nå finansiert utenom statsbudsjettet. Tilskudd til personalsenteret som har vært bevilget siden 1993, faller også bort med endret tilknytningsform. Dette ble i forbindelse med stortingsbehandlingen av 1997-budsjettet og behandlingen av St prp nr 2/Innst S nr 31 (1996–97) erstattet med en bevilgning til restrukturering av selskapet på til sammen 870 mill kr for årene 1996, 1997 og 1998.

Tiltak innenfor jernbanesektoren skal vurderes i sammenheng med tiltak i andre deler av samferdselssektoren, i lys av Regjeringens overordnede politikk for en bærekraftig utvikling og nærings- og distriktspolitikken slik denne er presentert i St meld nr 4 (1996–97) Langtidsprogrammet 1998–2001.

Samtidig med denne planen legger Samferdselsdepartementet fram Norsk veg- og vegtrafikkplan og

Norsk luftfartsplan. Fiskeridepartementet vil legge fram en melding om havner og infrastruktur for sjøtransport. Alle planene gjelder for perioden 1998–2007, med hovedvekt på den første fireårsperioden. I tillegg blir det lagt fram en egen melding om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene.

I arbeidet med sektorplanene er det så langt som mulig lagt vekt på samordning av tiltak på tvers av sektorene. Ved neste revisjon av planene tas det sikte på å presentere et samlet plandokument for norsk transportpolitikk.

#### 1.2 STATENS ROLLER I FORHOLD TIL JERNBANEN

Staten har følgende ulike roller i jernbanepolitisk sammenheng:

- Vegholder for jernbanens infrastruktur, dvs kjøreve-gen.
- Eier av transportselskapet NSB BA med underliggende aksjeselskaper (og i en overgangsperiode på inntil fem år långiver til NSB BA).
- Kjøper av transporttjenester.
- Regulator og tilsynsmyndighet for jernbanesektoren.

Gjennom utformingen av statens politikk på disse områdene sammen med utformingen av den øvrige samferdsels- og avgiftspolitikken, legges rammebetingelsene for Jernbaneverket og NSB BA.

*Statens ansvar som vegholder for jernbanen*

Som vegholder for jernbanenettet bevilger staten midler til drift og vedlikehold av og investeringer i infrastrukturen. Jernbaneverket er underlagt Samferdsels-

departementet som et ordinært forvaltningsorgan på linje med f eks Statens vegvesen, og er statens operative organ i denne sammenheng. Hvor store ressurser som skal tilføres jernbanen må bl a vurderes ut fra jernbanenettets standard og hvilke målsettinger det legges opp til for jernbanetrafikken, sett i sammenheng med jernbanens rolle i et framtidig transportsystem. I de samfunnsmessige vurderingene av investeringsprosjekter legges det vekt på miljø-, areal- og distriktsmessige hensyn, samtidig som det legges vekt på bedriftsøkonomiske virkninger for operatørene som trafikkerer nettet.

Som vegholder fastsetter staten også en avgift for bruk av kjørevegen, jf nærmere omtale under pkt 4.4.

#### *Eierrollen*

Statens eierskap til NSB BA er regulert ved bestemmelsene i lov om statens jernbanetrafikkselskap og i vedtektene. Statens eierrolle blir bl a ivaretatt ved at samferdselsministeren er selskapets generalforsamling. Selskapet skal legge fram for generalforsamlingen alle saker som antas å være av vesentlig, prinsipiell, politisk eller samfunnsmessig betydning. Hvert år skal selskapet legge fram for departementet en plan for virksomheten. Planen skal bl a omfatte større omorganiseringer, vesentlige investeringer og større endringer av tjenestetilbudet. Annet hvert år skal det legges fram for Stortinget en melding om virksomheten. Etter planen skal første stortingsmelding fremmes høsten 1998.

Innenfor opptrukne rammer og samfunnsøkonomiske mål er selskapets styre gitt forretningsmessig myndighet og ansvar for den løpende virksomheten. Eierens økonomiske styring av selskapet begrenses til et fåtall sentrale nøkkelparametre, herunder fastsettelse av avkastningskrav til kapitalen i selskapet.

#### *Kjøper av transporttjenester*

Ut fra samfunnsmessige vurderinger fastlegger staten gjennom kjøp fra NSB BA omfanget av de transporttjenester som staten ønsker å opprettholde, i tillegg til det transporttilbud NSB BA selv finner bedriftsøkonomisk lønnsomt. Det legges særlig vekt på miljø-, trafikkavviklings-, transportstandard- og distriktshensyn, jf nærmere omtale i kapittel 8.

#### *Regulator- og tilsynsrollen*

Som regulator for jernbanesektoren fastsetter staten gjennom lover og forskrifter, retningslinjer og bevilgninger mm rammevilkårene som aktørene i jernbanesektoren skal drive innenfor. Pr i dag gjelder dette i hovedsak for Jernbaneverket og NSB BA. Gjennom regulatorrollen skal staten bidra til å sikre et effektivt og velfungerende jernbanesystem. En viktig oppgave vil i denne sammenheng være å aktivt forholde seg til og følge opp gjeldende og framtidig EØS-regelverk, jf nærmere omtale i kapittel 2.

### 1.3 JERNBANENS ROLLE I TRANSPORTSYSTEMET

Jernbanen som transportform er kjennetegnet ved

- høye faste kostnader, men lave framføringskostnader og lavt energiforbruk (variable kostnader) når kapasiteten er godt utnyttet.
- stor transportkapasitet i forhold til arealbruken ved høy kapasitetsutnyttelse, særlig i forhold til personbilen.
- liten fleksibilitet som bl a medfører behov for omlasting eller omstigning til/fra andre transportmidler.
- minimal forurensning ved elektrisk drift, lave utslipp pr enhet også ved dieseldrift ved høy kapasitetsutnyttelse og små støyproblemer i forhold til transportmengden.
- høy trafikkikkerhet.
- god komfort.

Når en skal ta stilling til ressursinnsatsen i jernbanesystemet, er det særlig to hovedhensyn som bør vektlegges:

- Ressursbruk i forhold til transportmengden sammenliknet med alternative transportformer.
- Miljø-, trafikkikkerhets- og arealgevinster ved å overføre transport fra konkurrerende transportmidler til jernbane.

Jernbanen dekker en avgrenset del av landet. Ut fra den totale folkemengde og et relativt spredt bosetningsmønster, vil det samfunnsøkonomisk sett være dyrt å bygge og drive nye jernbaner i de deler av landet som i dag ikke har et jernbanetilbud. Regjeringen vil derfor prioritere å utvikle jernbanen i områder der den har særlige fortrinn ut fra trafikale og miljømessige hensyn. I disse områdene er det også viktig å se jernbanetilbudet i sammenheng med øvrige deler av transportsystemet. Ved utviklingen av infrastrukturen er det dessuten viktig å ta hensyn til og legge forholdene til rette for godsttransporten på jernbanen, bl a ved modernisering av terminaler og bygging av kryssingsspor for å øke kapasiteten og styrke jernbanens konkurranseevne. Det vil også bli lagt vekt på å legge til rette for kombinerte transportløsninger, både i forhold til sjø- og vegtransport.

Jernbanen som transportform krever store transportmengder og forutsigbar etterspørsel for å være rasjonell. Miljøhensyn kan være en viktig grunn for å satse på jernbanetransport, men der trafikkgrunnlaget er beskjedent blir ressursbruken lite effektiv også sett i et miljøperspektiv. En konsentrert og målrettet satsing der jernbanen har sine fortrinn, er derfor nødvendig for å styrke dens konkurranseevne.

I tillegg til det ansvar staten tar gjennom ordningen med statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme transporttjenester, er det viktig å legge forholdene til rette for at NSB BA skal finne det lønnsomt også å kjøre godstog og fjerntog i et omfang som samfunnet



er tjent med. Dette forutsetter samfunnsmessig riktige konkurransevilkår og en infrastrukturpolitikk som bygger på samfunnsøkonomiske analyser.

#### 1.4 MÅL OG STRATEGIER FOR UTVIKLING AV JERNBANEN

Utfordringene i planperioden vil være å få gjennomført flest mulig av de tiltak som er nødvendige for å oppnå fastsatte mål for jernbanetrafikken gjennom samfunnsmessig riktig

- utvikling av kjørevegen.
- omfang og utforming av statlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane.

Dette er nærmere drøftet i meldingen som munner ut i Regjeringens planer for

- investeringer i kjørevegen.
- nivå for drift og vedlikehold av kjørevegen.
- avveiningen mellom statens satsing på forbedret kjøreveg kontra NSB BAs satsing på materiell.
- statlig kjøp av persontransporttjenester.

Regjeringen vil først og fremst satse på å utvikle

- nærtrafikknettet i og omkring Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.
- intercitytrafikknettet mellom Oslo, Halden, Skien og Lillehammer.
- Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen.
- spor- og terminalkapasitet i godstransporten.
- transportstandarden på det eksisterende jernbanelnettet.

##### 1.4.1 Utvikling av kjørevegen

I forhold til veg- og flyplassutbygging har det i etterkrigstiden vært satset relativt lite på utbygging og modernisering av jernbanelnettet. I det alt vesentlige har Norge det samme jernbanelnettet i dag som for 40–50 år siden, mens veg- og flyplassnettet er blitt kraftig utbygget og oppgradert. Som en følge av store kapasitetsproblemer i mer tettbefolkede land og en betydelig miljøfokusering på transportsektoren, har jernbanen igjen fått økt oppmerksomhet som transportmiddel.

Fire forhold er av særlig betydning for jernbanens konkurransevne:

- Framføringstid
- Kapasitet
- Tilgjengelighet
- Driftsstabilitet

Etter Samferdselsdepartementets mening er det på kort og mellomlang sikt svært viktig å bedre driftsstabiliteten, dvs regularitet, punktlighet og feilfrihet i togdriften. I det markedet jernbanen opererer er driftsstabilitet minst like viktig som redusert framføringstid. Ikke minst gjelder dette for godstrafikken. Det vil derfor i planperioden bli lagt vekt på å prioritere drifts-, vedlikeholds- og investeringstiltak for å bedre driftsforholdene på det eksisterende jernbanelnettet.

I tillegg til at antall feil i eksisterende anlegg er for høyt, er det fremdeles kapasitetsbegrensninger i nettet som hindrer tilfredsstillende punktlighet og driftssikker trafikkavvikling, særlig i det sentrale Østlandsområdet.

På grunn av høy alder og stor slitasje på eksisterende anlegg er det særlig behov for å prioritere vedlikehold. I tillegg vil det i årene framover være behov for investeringer for å utvikle kjørevegen til en standard som setter NSB BA i stand til å gi et konkurransedyktig tilbud på hovedområdene for jernbanetrafikken.

Framtidig dobbeltsporutbygging i Oslo-området og på Østfold- og Vestfoldbanen vil kreve store investeringsbeløp. En utbygging av de høyest prioriterte dobbeltsporparsellene i Østlandsområdet vil legge grunnlaget for mer effektiv og konkurransedyktig togdrift og på sikt redusere utgiftene pr personkm for statens kjøp av transporttjenester i nær- og intercitytrafikken. Det er i dag et større markedspotensial i disse delmarkedene enn materiellets og kjørevegens kapasitet kan dekke.

Utbygging av jernbanen har til nå, dersom en ser bort fra Gardermobanen, i all hovedsak skjedd ved ordinære bevilgninger over statsbudsjettet. For bl a å skape et bredere finansielt grunnlag for en økt satsing på jernbanen, vil Regjeringen vurdere mulighetene for utvidet bruk av alternative finansieringsformer. Det vises i denne sammenheng til St meld nr 36 (1996–97) Om avveining, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998–2007.

##### 1.4.2 Økonomiske planrammer for kjørevegen

###### *Drift og vedlikehold*

Jernbaneverket har gjennomført en analyse av tilstand og alder på alle komponentene i kjørevegens anlegg. Analysen konkluderer med et etterslep i vedlikehold på i størrelsesorden 3 mrd kr ved inngangen til planperioden. Samferdselsdepartementet legger til grunn at nivået for drift og vedlikehold av jernbanelnettet i fireårsperioden 1998–2001 samlet bør ligge på i størrelsesorden 9 mrd kr. Dette innebærer en oppprioritering og vil etter departementets vurdering være tilstrekkelig til å kunne holde en tilfredsstillende driftsstabilitet.

###### *Investeringer*

Samferdselsdepartementet legger opp til at investeringsrammen for tiltak i kjørevegen videreføres om lag på dagens nivå, ekskl Gardermobanen. Ved å konsentrere innsatsen mot hovedsatsingsområdene vil en i løpet av perioden 1998–2001 i tillegg til ferdigstilling av alle pågående prosjekter, få gjennomført de viktigste tilretteleggingstiltakene for krengetog på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen, startet utbyggingen til fire spor på strekningen Skøyen–Asker og dobbeltsporparsellen Barkåker–Tønsberg på Vestfoldbanen, samt få gjennomført tiltak for å bedre driftsforholdene på eksisterende nett. Godstrafikkens behov

vil særlig bli ivaretatt gjennom kryssingssporutbygging, profilutvidelser og bygging av nye godsterminaller.

#### 1.4.3 Statlig kjøp av persontransporttjenester

Med utgangspunkt i overordnede samferdselspolitiske målsettinger, særlig knyttet til miljø-, distrikts- og transportstandardhensyn, legger Regjeringen opp til å opprettholde en del bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttilbud ved statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA. Denne ordningen har tidligere omfattet toggruppene nær- og intercitytrafikk og region- og lokaltog. I 1997 kjøper staten i tillegg natogtjenester på Nordlandsbanen og Raumabanen.

Det er ulike årsaker til at disse toggruppene er bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Nær- og intercitytrafikk preges av stor rushtrafikk som gir ujevn kapasitetsutnyttelse, mens region- og lokaltog i stor grad har lavt belegg.

Regjeringens satsing på jernbanen der denne har en særlig trafikal og miljømessig betydning, innebærer en videreutvikling av jernbanetilbudet gjennom konsentrert innsats for å bedre eksisterende tilbud, spesielt i nær- og intercitytrafikken. Regjeringen legger vekt på at det framtidige omfanget av statlig kjøp av jernbanetjenester løpende må vurderes ut fra nytte og kostnader i forhold til alternative transporttilbud. I hovedsak må togtilbudene vurderes opp mot den verdi disse har for

- samlet omfang av kollektivtransporttilbud i regionen.
- transportkvalitet i forhold til alternativ transport.
- trafikkavvikling og dermed transportøkonomi og kapasitetsforhold i vegsystemet.
- miljø og trafikksikkerhet.

For togtilbudene som inngår i ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB, vil det fra statens side være en forutsetning at disse utføres mest mulig rasjonelt.

Gjeldende hovedavtale om statlig kjøp av persontransporttjenester er for tiden under revisjon. Dette er nærmere omtalt i pkt 4.5.

#### 1.4.4 Økonomiske planrammer for statlig kjøp av persontransporttjenester

Samlet for fireårsperioden 1998–2001 legger Regjeringen opp til et nivå for statlig kjøp av persontransporttjenester på totalt 3 800 mill kr. Innenfor denne rammen er det lagt opp til at dagens togproduksjon kan videreføres. Det er også tatt høyde for dekning av kapitalkostnader knyttet til investeringer i nytt lokaltogmateriell i nærtrafikken i Oslo- og Stavangerområdet, samt eventuelt lettogmateriell på Røros- og Raumabanen. Planrammen setter krav til økt effektivitet for bl a å dekke opp økte kapitalkostnader på nytt materiell. På lang sikt vil økte investeringer i kjørevegen

medføre mer effektiv togdrift. For nærmere omtale av statlig kjøp av persontransporttjenester vises det til kapittel 8.

#### 1.4.5 Oppsummering – økonomiske planrammer

Regjeringens planramme til tiltak for å utvikle jernbanen i perioden må ses i en helhetlig samferdselspolitisk sammenheng, jf St meld nr 36 (1996–97) Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998–2007. Planen innebærer en prioritering av investeringene til de områder der jernbanen har særlige miljø- og konkurransemessige fortrinn i tråd med den politikk som er trukket opp i St meld nr 32 (1995–96)/Innst S nr 21 (1996–97) Om grunnlaget for samferdselspolitikken.

For fireårsperioden 1998–2001 legger Regjeringen opp til en veiledende økonomisk planramme til jernbaneformål på totalt 17,7 mrd kr, ekskl Gardermobanen. Planrammen er fordelt slik:

Drift	5 560 mill kr
Vedlikehold	3 450 mill kr
Investeringer	4 600 mill kr
Sum kjørevegen	13 610 mill kr
Tilskudd til omstilling i NSB BA i 1998	290 mill kr
Kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA	3 800 mill kr
Sum NSB BA	4 090 mill kr
Sum totalt	17 700 mill kr

En videreføring av dette aktivitetsnivået for hele tiårsperioden 1998–2007 vil innebære en samlet økonomisk planramme på 44,25 mrd kr.

Det organisatoriske skillet mellom NSB BA og Jernbaneverket fra 1. desember 1996 innebærer at Jernbaneverket har måttet endre sin praksis for beregning av merverdiavgift. For at endringen skal være budsjettneutryl er det i St prp nr 37 (1996–97) foreslått at endringen skal kompenseres. I investeringsrammen på 4,6 mrd kr er det regnet med en kompensasjon på ca 257 mill kr totalt for fireårsperioden 1998–2001. Beløpet er ikke fordelt på prosjekter og er derfor ikke tatt med i tabellene 7.1 og 7.2 i kapittel 7. I drifts- og vedlikeholdsrammen er det på tilsvarende måte regnet men en kompensasjon på totalt ca 224 mill kr for fireårsperioden 1998–2001. Dette beløpet er innarbeidet i tabell 7.3.

Alle tall er i 1997-kr, hvis ikke annet er angitt.

Planrammene er veiledende. De langsiktige budsjettmessige utfordringene og Regjeringens prioritering av utdanning, helse og omsorg tilsier at det er begrenset rom for vekst i de offentlige utgiftene til andre tiltak. Regjeringen vil i opplegget av de årlige budsjettene legge vekt på at satsingen på ulike områder

gjennomføres innenfor en forsvarlig realøkonomisk ramme. I den grad det blir rom for å øke aktiviteten innenfor samferdselssektoren, vil det bli lagt opp til en ytterligere oppprioritering av investeringer i jernbanens kjøreveg.

### 1.5 HØRINGSPROSESSEN

Samferdselsdepartementets retningslinjer om arbeidet med Norsk jernbaneplan 1998–2007 ble sendt til NSB i september 1995. Departementet ba om at NSB som økonomiske planrammer tok utgangspunkt i basisrammen for Norsk jernbaneplan 1994–97, +/- 40 pst. Retningslinjene la opp til at baneregionenes planforslag og NSBs planer om rutetilbud knyttet til statlig kjøp av transporttjenester skulle høres i fylkeskommunene før NSBs forslag til Norsk jernbaneplan 1998–2007 ble oversendt Samferdselsdepartementet. Høringen omfattet også landets fylkesmenn, vegkontorer, relevante direktorater, de større bykommunene og flere interesseorganisasjoner. Høringsperioden var fra 1. mai til 1. juli 1996. I høringsperioden avholdt NSB regionsvise informasjonsmøter med høringsinstansene.

Totalt kom det inn 106 eksterne høringsuttalelser fordelt på

- 18 fylkeskommuner
- 13 fylkesmenn
- 14 vegkontorer
- 6 direktorater og andre statlige organer
- 37 kommuner
- 18 interesseorganisasjoner og andre

Høringsinstansene ga i det alt overveiende sin tilslut-

ning til profilen i NSBs overordnede strategi. Det ble imidlertid pekt på behovet for samordning mellom de ulike transportgrenene og at høringsdokumentet burde inneholde en bredere drøfting av mål, måloppnåelser og effekter. Det ble dessuten etterlyst en grundigere drøfting av miljøproblematikken. Samferdselsdepartementet er enig i disse synspunktene og det vil bli lagt vekt på å forbedre framstillingen og det bakenforliggende analyseapparatet på dette området i forbindelse med kommende planrevisjoner.

Høringsuttalelsene vurderes som like viktige for Jernbaneverkets, herunder ikke minst regionenes, videre planarbeid, som for selve arbeidet med grunnlagsmaterialet til Norsk jernbaneplan. Høringsuttalelsene vil være en del av grunnlaget for videre drøftinger med kommuner, fylkeskommuner og de øvrige myndigheter og interesseorganisasjoner.

Departementets inntrykk er at både høringsinstansene, Jernbaneverket og NSB BA mener at den gjennomførte høringen var nyttig. Departementet tar derfor sikte på at det skal gjennomføres liknende høringsopplegg i forbindelse med kommende planrevisjoner.

### 1.6 STYRETS ANBEFALING

NSBs styre anbefalte at høy ramme ble lagt til grunn for Norsk jernbaneplan 1998–2007, dvs en total ramme på i underkant av 20 mrd kr for fireårsperioden 1998–2001. Styrets forslag skiller seg i hovedsak fra Regjeringens forslag ved at styret går inn for en årlig investeringsramme på 2 mrd kr.

## 2 Internasjonal jernbanepolitikk

### 2.1 TRANSPORTPOLITISKE UTVIKLINGSTREKK I EUROPA

#### 2.1.1 Satsing på jernbane

En rekke europeiske land prioriterer utbygging av jernbanens infrastruktur og investeringer i nytt og raske materiell. Satsingen på jernbanen bl a i EU er i hovedsak begrunnet med store kapasitetsproblemer i luften og på hovedvegnettet og med at veg- og lufttrafikken ønskes begrenset bl a ut fra hensyn til miljøet. Det er behov for å effektivisere transporten som ledd i arbeidet med å styrke EU-landenes konkurransevne.

Pågående og planlagte infrastrukturprosjekter i Europa vil bidra til en betydelig bedring av mobiliteten mellom EU-landene. Dessuten vil allerede innførte og framtidige begrensninger i vegtransporten i flere europeiske land kunne påvirke rammebetingelsene for godstransporter mellom Norge og kontinentet.

I Norden er store veg- og jernbaneforbindelser i ferd med å bli realisert. Storebælt-forbindelsen mellom Jylland og Sjælland skal etter planen stå ferdig i 1997. Videre skal Øresund-forbindelsen mellom Malmø og København etter planen stå ferdig i 2000. På lengre sikt kan en fast forbindelse mellom Rødby og Puttgarden også være aktuell (Fehmarnbelt-forbindelsen). Disse prosjektene vil medføre en betydelig reduksjon i reisetiden med tog mellom Norge og kontinentet.

I Sverige har det de siste ti årene blitt satset betydelige beløp på utviklingen av jernbanens infrastruktur, og Statens Järnvägar (SJ) tok i 1991 i bruk krengetog på strekningen Stockholm-Gøteborg. Krengetog er senere satt inn på flere fjerntogstrekninger.

I Finland satses det også på modernisering av jernbanenettet og krengetog tas i bruk på flere strekninger.

#### 2.1.2 Reregulering og konkurranse

Selv om det legges visse restriksjoner på vegtransporten på kontinentet, har den generelle trenden i de siste tiårene vært økt konkurranse. I Norge er det siden slutten av 1970-årene gjennomført en full deregulering av den innenlandske godstransporten på veg. Dette har skjedd samtidig med en tilsvarende utvikling i andre europeiske land. EØS-avtalen innebærer dessuten deregulering av internasjonale gods- og persontransporter på veg.

Også norske busselskaper har fått adgang til nye markeder. Liberaliseringen av persontransporten er imidlertid ikke kommet like langt som for godstransporten. Bl a er innenriks rutetransport fortsatt beholdt nasjonale transportører. EU-kommisjonen har nå

foreslått å liberalisere internasjonal rutetransport, dvs persontransport i rute mellom EØS-land hvor transportørene også gis adgang til å ta opp og sette av passasjerer mellom to eller flere steder i et annet EØS-land enn det land hvor transportøren er etablert.

Målsettingen med den økte konkurransen innenfor vegtransporten er å oppnå en mer effektiv vegtransport. Denne utviklingen innebærer at jernbanen også i årene framover må være forberedt på sterkere konkurranse fra vegtransporten.

Innenfor jernbanesektoren innebærer rådsdirektiv 91/440 en forpliktelse til å åpne EØS-landenes jernbanenett for internasjonal jernbanetransport utført av internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak og foretak som utfører internasjonale kombinerte godstransporter. EU-kommisjonen arbeider også med forslag om ytterligere utvidelse av konkurransen på sporet, jf nærmere omtale nedenfor.

I Sverige overtok «Trafikhuvudmännen» i de enkelte län i 1988 ansvaret for lokaltrafikken på jernbanenettet. Länene kjøper transporttjenester fra SJ og lokale jernbaneselskaper og står fritt til å erstatte jernbanetrafikken med buss dersom dette innebærer en mer hensiktsmessig transportløsning. I desember 1995 vedtok Riksdagen at jernbaneselskaper som trafikkerer lokale jernbanestrekninger og som «Trafikhuvudmännen» har ansvaret for, fra 1. juli 1996 også kan trafikkere stamnettet i egne län og at de kan søke om tillatelse til å drive lokal eller regional togtrafikk over länsgrensene. Fra samme dato ble også adgangen til å drive godstrafikk på hele det statlige jernbanenettet åpnet for alle jernbaneforetak, men den etablerte godstrafikken har fortrinnsrett ved tildeling av sporkapasitet.

Det er grunn til å regne med at utviklingen i EU går i retning av ytterligere konkurranse på sporet. Dette avhenger imidlertid av om EU-kommisjonen får gjennomslag for sitt arbeid med økt liberalisering. For Norge vil dette eventuelt få virkning dersom slikt regelverk blir en del av EØS-avtalen. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det usikkert i hvilken grad en eventuell utvidelse av adgangen til det norske jernbanenettet vil føre til at andre enn NSB BA vil være interessert i å søke om å drive jernbanetransport i Norge. Bl a kan Norges relativt perifere beliggenhet i forhold til andre jernbanenett enn det svenske, bidra til å dempe denne interessen.

## 2.2 EUs JERNBANEPOLITIKK OG EØS-AVTALEN

EUs regelverk for jernbanesektoren tar først og fremst sikte på å lette samarbeidet mellom de nasjonale jernbaneselskapene i EU-landene og å legge grunnlaget for en mer forretningsmessig drift av jernbanene og en bedring av jernbaneselskapenes økonomi. Bl a er det vedtatt bestemmelser om adgang til de nasjonale jernbanenetene i EU-landene også for andre jernbaneselskaper enn landets egne.

I det følgende omtales EØS-avtalens mest sentrale regelverk om jernbane. Dette regelverket er i hovedsak implementert i Norge.

### 2.2.1 Rådskonferansen 91/440 Om utvikling av fellesskapets jernbaner

Direktivet inneholder sentrale bestemmelser om rammevilkårene for jernbanen, og er i sin helhet gjengitt i St meld nr 35 (1992–93) Norsk jernbaneplan 1994–97. Formålet med direktivet er å gjøre jernbanene mer effektive samtidig som det tas hensyn til jernbanenes spesielle karakter. I henhold til artikkel 10 i direktivet skal medlemslandenes infrastruktur gjøres tilgjengelig for internasjonal jernbanetransport utført av internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak og av foretak som utfører internasjonale kombinerte godstransporter. Videre omtales krav til regnskapsmessig skille mellom operatør (trafikkdel) og infrastrukturforvalter (kjøreveg), avgifter for bruk av infrastrukturen og offentlig kjøp av jernbanetjenester som myndighetene av samfunnsmessige hensyn ønsker å opprettholde.

I Norge har åpningen av adgangen til jernbanenettet hittil ført til at ett nytt selskap har startet jernbanetransport i tillegg til NSB BA. Malmtransporten på Ofofbanen er fra 1996 overtatt av en internasjonal sammenslutning bestående av Malmtrafikk AS (MTAS) og Malmtrafikk AB (MTAB). NSB BA er deleier i Malmtrafikk AB som er morselskapet.

### 2.2.2 Rådskonferansen 95/18 Om lisenser til jernbaneforetak

Direktivet utfyller rådskonferansen 91/440 og inneholder vilkår som må tilfredsstilles for eksisterende og nye jernbaneforetak som ønsker å utføre den type internasjonale trafikk som det er åpnet for gjennom rådskonferansen 91/440. For å få lisens stilles det krav til god vandel, økonomisk evne, faglig dyktighet mm. NSB BA må også inneha slik lisens. En lisens gir i seg selv ikke adgang til jernbanenettet. Jernbaneforetaket må søke særskilt om å få tildelt sporkapasitet.

### 2.2.3 Rådskonferansen 95/19 Om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av infrastrukturen

Direktivet utfyller rådskonferansen 91/440 og fastsetter et rammeverk for tildeling av sporkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av infrastrukturen. Medlemsstatene skal etter regelverket etablere et organ som skal ha ansvaret for fordeling av kapasitet på en rettferdig og ikke-diskriminerende måte. Hensikten med direktivet er at jernbaneforetakene skal kunne utnytte muligheten til å drive trafikk på hele fellesskapets jernbanenett.

Dette direktivet og direktivet om lisensiering forutsetter at det nasjonalt utpekes et organ for fordeling av infrastrukturkapasitet og et organ for utstedelse av lisenser. I tillegg kreves et sikkerhetsattest som utstedes av den myndighet som medlemsstaten utpeker. For Norges vedkommende har en foreløpig funnet det mest hensiktsmessig å la Samferdselsdepartementet avgjøre lisenssøknader og tildeling av trafikeringsrett. Sikkerhetsattester utstedes av Jernbanetilsynet, mens Jernbaneverket har ansvaret for å tildele sporkapasitet og godkjenne ruteplaner. Dersom det ikke oppnås enighet mellom jernbaneforetakene og Jernbaneverket, avgjør Samferdselsdepartementet hvem som skal tildeles sporkapasitet på ulike tidspunkt.

### 2.2.4 Rådskonferansen 96/48 Om interoperabilitet for det europeiske høyhastighetsnettverket

Direktivet tar sikte på å etablere felles standarder for infrastruktur, rullende materiell og driftsopplegg for å sikre et effektivt grenseoverskridende høyhastighetsnettverk, bl a uten unødige hindringer ved grensene. Direktivet gjelder jernbanelinjer som inngår i Det transeuropeiske transportnettverk og som er bygget for hastigheter fra og med 250 km/t på spesialbygde høyhastighetslinjer og ca 200 km/t på oppgraderte linjer. Andre hastighetsgrenser kan gjelde som følge av topografiske eller byplanmessige forhold. Det kan bl a gjøres unntak fra deler av kravene om interoperabilitet dersom disse gjør at en oppgradering av eksisterende linjer blir ulønnsom.

Direktivet er foreløpig ikke en del av EØS-avtalen.

Gardermobanen bygges som en høyhastighetsbane for hastigheter opp til 200 km/t. De deler av det eksisterende hovednettet som planlegges gradvis oppgradert til en slik hastighetsstandard, vil også kunne bli berørt av direktivet. Samferdselsdepartementet regner med at det vil være uproblematisk for Norge å tilpasse seg kravene i direktivet, siden det norske jernbanenettet bare har direkte forbindelse med Sverige. Økte standardiseringskrav som følge av direktivet, vil på sikt også kunne føre til lavere priser på jernbaneutstyr og -materiell.

### 2.2.5 Forslag til rådsdirektiv om endring av rådsdirektiv 91/440 Om utvikling av fellesskapets jernbaner

Med bakgrunn i den negative økonomiske utviklingen i medlemslandenes jernbaneforetak og synkende markedsandeler for jernbanene, foreslår EU-kommisjonen å utvide adgangen til infrastrukturen i rådsdirektiv 91/440 til å gjelde

- all *godstransport*, både internasjonal og kabotasje (dvs innenlands godstransport utført av et utenlandsk selskap), samt kombinerte godstransporter.
- internasjonal *passasjertransport* og rett til å ta opp og sette av passasjerer på alle stasjoner underveis.

Kravet i rådsdirektiv 91/440 om internasjonale sammenslutninger foreslås opphevet.

For Norge vil forslaget eventuelt innebære at andre operatører kan ta opp konkurransen med NSB BA i større grad enn det som følger av rådsdirektiv 91/440. Tilsvarende kan NSB BA og eventuelt andre norske jernbaneforetak oppnå trafikkeringsrettigheter i andre land innenfor EØS-området.

Det er foreløpig uavklart hvordan det endelige direktivet vil bli utformet bl a fordi det er delte meninger blant medlemslandene om i hvor stor grad det bør åpnes for økt konkurranse på jernbanenettet.

### 2.3 EU-KOMMISJONENS HVITBOK OM JERNBANE

I hvitboken fra juli 1996 har EU-kommisjonen lagt fram forslag til strategier for å revitalisere de europeiske jernbaner, basert på følgende fem typer tiltak:

1. Forbedring av jernbaneselskaperenes *finansielle situasjon*
  - ved at medlemslandene sanerer gjeld, yter støtte til restruktureringstiltak og kompenserer jernbaneforetakene for pålagte tjenesteytelser og særordninger som f eks førtidspensjonsordninger. Utenom slik støtte og bevilgninger til drift, vedlikehold og investeringer i infrastrukturen som fremdeles skal være statens ansvar, er målet at jernbanedriften skal være selvfinansierende.
2. Kommisjonen vil i sterkere grad innføre *konkurranse* i jernbanesektoren, bl a ved å
  - påse at direktiv 91/440 som gir internasjonale transporter adgang til fellesskapets nettverk, blir implementert i samtlige medlemsland.
  - arbeide videre med foreliggende forslag om fri adgang til nettet for all godstransport og internasjonal persontransport.
  - vurdere opprettelsen av et «European Railway Agency» som bl a skal legge til rette for økt konkurranse på det europeiske jernbanenettet gjennom overvåking av fordeling av sporkapasitet og koordinering av teknisk harmonisering.
  - vurdere å stille krav om at trafikkelskap og infrastruktur må atskilles i ulike enheter.
  - vurdere etablering av transeuropeiske godskor-

ridor («freeways») som skal være åpne for fri konkurranse.

- foreslå nærmere prinsipper for fastsetting av infrastrukturavgifter og fordeling av kapasitet på jernbanenettet.
3. Når det gjelder rammebetingelser for *offentlige tjenesteytelser* med jernbane vil Kommisjonen
    - vurdere å stille krav om at det skal inngås avtaler basert på forhandlinger mellom medlemslandene og jernbaneselskapene.
    - vurdere innføring av konkurranse også for denne type jernbanetransport, bl a ved bruk av anbud.
  4. Bedre *integrasjon og interoperabilitet* mellom de enkelte lands jernbanenett kan etter Kommisjonens mening oppnås ved
    - innføring av krav om standardisering av konvensjonelt jernbanemateriell, jf at det allerede er vedtatt innført standardiseringskrav (interoperabilitet) for høyhastighetsnettet og materiell som trafikkerer dette (rådsdirektiv 96/48).
    - tiltak for å lette grensepasseringer.
    - utvikling av intermodale/kombinerte transporter.
  5. Vurdere bruk av tilskudd fra EU-fond til delvis dekning av kostnader ved *overtallighet*.

Hvitboken inneholder ikke konkrete regelverksforslag, men skisserer i hvilken retning Kommisjonen ønsker å arbeide.

Gjennom omdanningen av NSBs trafikkdel til særlovselskapet NSB BA 1. desember 1996, er selskapet etablert med en finansiell basis som er ment å sikre nødvendig handlefrihet i forhold til staten og som muliggjør nødvendig omstilling og markedstilpassning. I den forbindelse ble NSBs gjeld til staten slettet og særlovselskapet etablert med et nytt statslån som skal innfris i løpet av 5 år. Gjeldssaneringen er ledd i en restrukturering og er i tråd med de retningslinjer som skisseres i hvitboken. Staten bidrar også med et tilskudd på til sammen 870 mill kr i perioden 1996–98 til omstilling av NSB BA.

Den norske ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane er i samsvar med de ordninger som foreslås i hvitboken.

Opprettingen av Jernbaneverket som ordinært forvaltningsorgan innebærer et organisatorisk skille mellom trafikkelskapet og infrastrukturen. Dette er foreløpig ikke et krav i dagens EU-regelverk, men antas å bli det i en eventuell framtidig situasjon med økt konkurranse på sporet.

### 2.4 KOMBINERTE TRANSPORTER

#### 2.4.1 EUs satsing på kombinerte transporter

EU har gjennom ulike tiltak ønsket å fremme bruken av internasjonale kombinerte godstransporter. Begrepet kombinerte transporter knytter seg i jernbanesammenheng særlig til transporter der lastebiler, eventuelt

containere eller tilhengere, blir fraktet med tog på deler av den aktuelle transportstrekningen. På denne måten kan man forene flere transportformers fortrinn. Også transporter der innenlands vannveg eller skipsfart benyttes i kombinasjon med vegtransport, omfattes av begrepet kombinerte transporter. I tillegg til adgangen til å yte økonomisk støtte til nødvendig infrastruktur og til forsøksprosjekter, er det innført en avgiftsrefusjonsordning for kjøretøy som fraktes på tog på deler av en transportstrekning. EUs begrunnelse for satsingen på kombinerte transporter er særlig knyttet til behovet for å få redusert vegtransportens kapasitets- og miljøproblemer, som er betydelige i mange EU-land.

#### 2.4.2 Kombinerte transporter i Norge

Begrepet kombinerte transporter betyr i en videre definisjon at gods transporteres på flere enn ett transportmiddel ved forsendelsen fra avsender til mottaker.

For transporter der veg- og jernbanetransport inngår, kan dette omfatte:

- a) Ethvert transportopplegg som innebærer omlasting av gods mellom bil og bane på transportstrekningen, f eks tømmertransport.
- b) Som under a), med den begrensning at det benyttes container eller vekselflak.
- c) Lastebil eller vogntog hvor hele eller deler av kjøretøyet med last kjøres eller løftes opp på jernbanevogn for videre transport.

Opplegg nevnt under både pkt a) og b) er vanlige i Norge, mens transportopplegg under pkt c) benyttes i liten grad, noe som har transportøkonomiske og tekniske årsaker. Slike transportopplegg er imidlertid godt egnet for å avlaste særlig belastede områder på kontinentet, f eks langs hovedvegnettet gjennom Alpene eller andre typiske transittstrekninger.

I rådsdirektiv 92/106 om kombinerte transporter er begrepet definert som alt under pkt c) og det meste under b), dvs containere over 20 fot. Når det gjelder transporter under pkt a), er EU-direktivet noe uklart. EUs definisjon inneholder også forutsetninger om lengden på transportstrekningene med henholdsvis jernbane eller båt, og lastebil. Det er med andre ord bare en del av det som i Norge vanligvis oppfattes som kombinerte transporter, som faller klart inn under EU-direktivets definisjon.

Tar man med også kombinasjonen veg-båt, representerer kombinerte transporter betydelige trafikk-

mengder for Norge, særlig i utenrikshandelen. Det finnes imidlertid ikke offisiell statistikk som gir eksakt omfang og sammensetning av kombinerte transporter i Norge, jf at det er ulike måter å definere begrepet på.

#### 2.5 PLANSAMARBEIDET MED SVERIGE

I juni 1993 besluttet den norske samferdselsministeren og den svenske kommunikasjonsministeren å opprette en felles samordningsgruppe mellom de to departementene for investeringer i veg og jernbane. Gruppen har i sitt arbeid tatt utgangspunkt i vedtatte nasjonale planer og skal innen rammen av disse bidra til en rasjonell og samordnet gjennomføring av prosjektene. Gruppen har til nå særlig konsentrert seg om korridoren Oslo-Gøteborg.

Arbeidet i gruppen har vist at det er et behov for å samordne planleggingen av investeringer mellom Norge og Sverige, og det legges derfor opp til å videreføre samarbeidet i planperioden 1998–2007.

#### 2.6 JERNBANE KIRKENES-NIKEL

Regjeringen har gjennom handlingsprogrammet for Øst-Europa bl a bidratt med økonomisk støtte til en transportanalyse/forstudie av en mulig jernbaneforbindelse Kirkenes-Nikel. En arbeidsgruppe med representanter fra Finnmark fylkeskommune, Statens vegvesen i Finnmark, NSB og AS Sydvaranger fra norsk side og fylkesadministrasjonen i Murmansk fra russisk side, har vært ansvarlig for dette arbeidet.

Ut fra de analyser som foreligger, mener Samferdselsdepartementet at en eventuell utbygging av jernbane fra Kirkenes til Nickel (og videre til Murmansk) primært må betraktes som et industriprosjekt. I dag vil bygging av en slik jernbane neppe kunne forsvares med mindre industrielle interesser trekkes direkte inn i prosjektet. Signaler fra russiske sentralmyndigheter tyder ellers på at et slikt jernbaneprosjekt foreløpig er lavt prioritert.

I erklæringen fra transportministermøtet i Barentsrådet i Arkhangelsk 10. september 1996, blir det anbefalt at en vurdering av økonomiske forhold ved en eventuell oppgradering og utbygging av jernbane Kirkenes-Nikel-Murmansk inngår som en del av en større transportutredning innenfor rammen av «North-West Transport Corridor»-prosjektet. Dette prosjektet finansieres av TACIS-programmet – EUs tekniske bistandsprogram for Øst-Europa.

### 3 Jernbanens utvikling i Norge

#### 3.1 UTVIKLINGEN ETTER 1990

##### 3.1.1 Persontrafikk

På landsbasis tapte persontrafikk med tog markedsandeler i et sterkt voksende transportmarked fram til 1989. I 1990 snudde trenden og fra 1991 og fram til 1995 har persontrafikk med tog (målt i personkm) hatt en høyere vekst enn den totale persontrafikkveksten. Jernbanens markedsandel har økt fra 3,9 til 4,2 pst, jf tabell 3.1.

Ser en på jernbanens markedsandeler for de områdene av landet hvor det er jernbane, er andelene naturlig nok høyere enn gjennomsnittstallene på landsbasis. Det er spesielt i områdene rundt de store byene med et godt utbygd jernbanetilbud at jernbanen har vunnet markedsandeler de siste årene. Jernbanens trafikkutvikling i løpet av perioden viser med få unntak en positiv og stabil utvikling for nær- og intercitytrafikk og for lokal- og regiontog, mens fjerntogene har vist en negativ utvikling.

NSB gjennomførte i løpet av 1993–94 en reisevaneundersøkelse i samarbeid med Markeds- og mediainstituttet (MMI) for reiser over 6 mil, avgrenset til områder med jernbane. Resultatene fra denne undersøkelsen viste at jernbanen i 1994 hadde følgende markedsandeler for mellomlange og lange reiser langs de ulike banestrekningene: Gjøvikbanen 24 pst, Østfoldbanen 14 pst, Bergensbanen 15 pst, Sørlandsbanen 12 pst, Vestfoldbanen 22 pst, Kongsvingerbanen 8 pst, Dovrebanen 21 pst, Rørosbanen 15 pst, Raumabanen 6 pst og Nordlandsbanen 14 pst. Det presiseres at markedsandelene her er målt i antall reiser og derfor ikke er sammenliknbare med oversikter som viser markedsandeler for transportarbeidet målt i personkm.

Det foreligger ikke statistikk for strekningsvis persontransportarbeid fordelt på de enkelte transportmidler.

##### 3.1.2 Godstrafikk

Det samlede godstransportarbeidet har økt med gjennomsnittlig 1,7 pst pr år i løpet av perioden 1991–95. Samtidig ble jernbanens totale transportarbeid redusert med om lag 4 pst i denne perioden. Fra 1993 til 1994 var det en reduksjon på hele 9,9 pst i godstransportarbeidet med jernbane til tross for at det samlede godstransportarbeidet økte med 1,5 pst. Fra 1994 til 1995 økte imidlertid jernbanens godstransportarbeid med 3 pst.

Lastebilnæringens investeringer på slutten av 1980-tallet ga overkapasitet i godstransportbransjen, noe som resulterte i en sterk reduksjon i transportprisene. Dette ga seg utslag i økt lastebiltransport også på strekninger over 150 km der jernbanen normalt har sine konkurransefortrinn.

Nedgangen i godstransportvolumet med jernbane fra 1990 til 1994 hadde også sammenheng med endringer i kundenes transport- og logistikkbehov. Jernbanens godstransport har tradisjonelt vært basert på store volumer med lav bearbeidingsverdi og krav til standardiserte løsninger. Godstransportmarkedet har de siste årene endret seg ved at kundene ønsker hyppigere sendinger med krav til avanserte logistikk løsninger, bl a fordi varene har høyere bearbeidingsverdi. Sterkere priskonkurranse stiller også krav til endringer i markeds- og produksjonsapparatet dersom godstransport med jernbane skal kunne hevde seg i konkurransen.

I 1980 var jernbanens markedsandel i godstransportarbeidet på 10 pst. I 1990 var denne sunket til 9 pst

Tabell 3.1 Fordeling av innenlands persontransportarbeid (personkm) i perioden 1991–1995

	Andel i prosent					Årlig vekst i personkm i pst 1991–95
	1991	1992	1993	1994	1995	
Jernbane	3,9	4,1	4,1	4,3	4,2	3,0
Sporvei, forstadbane	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6	-2,4
Rutebil	7,5	7,5	7,3	7,3	7,2	0,1
Personbil, MC, drosje og ferje	82,0	81,5	81,2	80,9	80,7	0,8
Luftfart	5,1	5,6	6,0	6,2	6,5	7,2
Sjø (ekskl. ferje)	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	4,0
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1,2

Kilde: Transportytelser på norsk område 1946–95 (TØI 1996)



Tabell 3.2 Fordeling av innenlands godstransportarbeid (tonnkm), ekskl transport til/fra kontinentalsokkelen, i perioden 1991–1995

	Markedsandel					Årlig vekst i tonnkm i pst 1991–95
	1991	1992	1993	1994	1995	
Jernbane	9,3	9,2	9,4	8,6	8,4	-1,0
Veg	45,0	43,9	44,4	47,6	50,1	4,4
Sjø	45,5	46,8	46,1	43,7	41,4	-0,7
Luft	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	4,5
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1,7

Kilde: Transportytelser på norsk område 1946–95 (TØI 1996)

og i 1995 til i overkant av 8 pst. Markedsandelen for godstransporten på veg økte samtidig fra ca 31 pst i 1980 til ca 50 pst i 1995, jf tabell 3.2.

En sammenlikning på hovedrelasjonene der det er muligheter for både jernbane- og vegtransport, viser at jernbanens markedsandeler her er vesentlig større enn den gjennomsnittlige markedsandelen for landet som helhet. I 1990 hadde jernbanen, i henhold til TØI-rapport 149/1992, en markedsandel på ca 31 pst på strekningen Oslo-Rogaland (ca 37 pst Rogaland-Oslo), ca 62 pst på strekningen Oslo-Hordaland (ca 51 pst Hordaland-Oslo), ca 33 pst på strekningen Oslo-Sør-Trøndelag (ca 26 pst Sør-Trøndelag-Oslo) og ca 56 pst på strekningen Sør-Trøndelag-Nordland (ca 45 pst Nordland-Sør-Trøndelag). Det presiseres at markedsandelene her er målt i tonn og derfor ikke kan sammenliknes med oversikter som viser markedsandeler for transportarbeidet målt i tonnkm. Det foreligger heller ikke for godstrafikken statistikk for det strekningsvise transportarbeid fordelt på de enkelte transportmidler.

### 3.2 BEVILGNINGER I PERIODEN 1994–97 SAMMENLIKNET MED NORSK JERNBANEPLAN 1994–97

I det følgende er det foretatt en sammenlikning mellom plantallene og de faktiske bevilgninger i perioden 1994–97, delt i de fire kategoriene:

- Kjørevegen
- Kjøp av persontransporttjenester fra NSB

- NSBs personalsenter
- Statslån til investeringer i trafikkdelen

På grunn av omorganiseringen av NSB ble det ikke bevilget statslån til investeringer i trafikkdelen over statsbudsjettet etter 1. desember 1996. Det kan derfor ikke gis sammenliknbare tall for summen av disse fire kategoriene totalt for hele planperioden.

#### 3.2.1 Bevilgninger til kjørevegen

I inneværende planperiode har det vært et mål å utvikle jernbanens infrastruktur slik at antall feil i eksisterende anlegg reduseres, samtidig som driftsstabiliteten bedres. De viktigste tiltakene har vært å oppgradere eksisterende infrastruktur gjennom fornyelse av signal-, strømforsynings- og kommunikasjonsanlegg og bygge ut kryssingsspor og dobbeltsporstrekninger. For å gi person- og godstrafikken bedre driftsforhold er det satset på tiltak for å øke sporkapasiteten i Oslo- og det sentrale Østlandsområdet, og å øke kryssingssporkapasiteten og bedre strømforsyningen på de tre prioriterte fjerntogstrekningene.

I løpet av planperioden 1994–97 er tiltakene for å bedre kapasiteten i Oslo-tunnelen gjennom utvidelse av Nationaltheatret stasjon, utvikling av en kollektivterminal på Skøyen (i samarbeid med Statens vegvesen, Oslo kommune og Oslo sporveier) og investeringer i forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen gitt høy prioritet i og med at dette er prosjek-

Tabell 3.3 Planrammen for kjørevegen i NJP 1994–97 sammenliknet med faktiske bevilgninger i perioden Mill 1997-kr

Betegnelse	NJP 1994–97	Bevilget 1994–97	Andel av NJP 1994–97 pst
Drift	5 103	4 972	97,4 <sup>1</sup>
Vedlikehold	2 588	2 345	90,6
Sum post 23	7 691	7 317	95,1
Post 30 Investeringer i linjen	4 276	4 487	104,9
Sum kap 1350 Statsbanenes kjøreveg	11 967	11 804	98,6

<sup>1</sup> Nye driftsoppgaver som følge av endret grensesnitt fra 1. desember 1996 innebærer økte driftsutgifter fra 1996 til 1997 på 157 mill kr. Korrigert for dette er den faktiske oppfølgingsgraden i forhold til NJP 1994–97 på 94,5 pst.

Tabell 3.4 Planrammen til investeringer i NJP 1994–97 sammenliknet med regnskap fordelt på prosjekter  
Mill 1997-kr

Prosjekter	Investeringsrammen i NJP 1994–97	Regnskap <sup>1)</sup> 1994–97	Avvik i hht investeringsrammen i NJP 1994–97
Hovedbanen, forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen	0,0	376,1	376,1
Grunnerverv, Gardermobanen	0,0	111,4	111,4
Nye Nationalteatret stasjon	0,0	311,1	311,1
Nationalteatret stasjon, vestre oppgang	92,3	81,2	-11,1
Driftssentral Oslo S <sup>2)</sup>	0,0	50,6	50,6
Drammenbanen, Brakerøya-Drammen	265,4	261,2	-4,2
Drammenbanen, Skøyen stasjon	57,7	157,2	99,5
Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen	0,0	62,2	62,2
Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm	161,6	167,7	6,1
Vestfoldbanen, Kobbervikdalen-Skoger	103,9	130,6	26,7
Østfoldbanen, Dilling-Såstad-Haug	438,6	180,4	-258,2
Østfoldbanen, dobbeltspor Ski-Sandbukta	809,0	882,3	73,3
Østfoldbanen, Moss omformer <sup>2)</sup>	0,0	112,5	112,5
Bergensbanen, Gråskallen	80,8	105,1	24,3
Bergensbanen, Tunga-Finse	138,5	65,1	-73,4
Bergensbanen, Rastalia	51,9	0,0	-51,9
Ringeriksbanen	23,1	0,0	-23,1
Sørlandsbanen (elektrifisering Arendalsbanen) <sup>2)</sup>	0,0	55,7	55,7
Dovrebanen, Stavne omformer <sup>2)</sup>	0,0	54,9	54,9
Bedre driftsforhold på eksisterende nett	2 053,2	1 321,7	-731,5
Sum	4 276,0	4 487,0	211,0

<sup>1</sup> Tallene er basert på regnskapstall for 1994–96 og budsjett for 1997.

<sup>2</sup> Prosjektene inngikk i NJP 1994–97 under kategorien bedre driftsforhold på eksisterende nett.

ter som skal åpnes for trafikk samtidig med åpningen av Gardermobanen i oktober 1998. Disse prosjektene, som ikke var prioritert i Norsk jernbaneplan 1994–97, har lagt beslag på om lag 20 pst av den samlede investeringsbevilgning i perioden. Konsekvensen av denne prioriteringen er at tiltak for å bedre driftsforholdene og punktligheten på det øvrige jernbanenettet ikke er blitt gjennomført i det tempoet som det var lagt opp til.

Tabell 3.3 viser faktiske bevilgninger 1994–97, til drift, vedlikehold og investeringer i kjørevegen, sammenliknet med basisplanrammen i Norsk jernbaneplan 1994–97.

I tabell 3.4 gis en oversikt over faktiske bevilgninger til investeringer på de ulike jernbanestrekningene i forhold til planrammen i Norsk jernbaneplan 1994–97. Til sammen viser bevilgningene for 1994–97 en økning på 211 mill kr i forhold til basisplanrammen i Norsk jernbaneplan 1994–97.

### 3.2.2 Bevilgninger til kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA

Utviklingen i statens kjøp av persontransporttjenester for perioden 1994–97 framgår av tabell 3.5.

Tabell 3.5 Planrammen i NJP 1994–97 sammenliknet med faktiske bevilgninger i perioden på kap 1351, post 70 Betaling for persontransporttjenester

Betegnelse	Mill 1997-kr				
	1994	1995	1996	1997	Totalt
Planrammen i NJP	825,3	825,3	825,3	825,3	3301,2
Faktisk bevilget	841,7	840,5	927,9	983,6	3593,7
Andel av NJP i pst	102,0	101,8	112,4	119,2	108,9

### 3.2.3 Bevilgninger til NSBs personalsenter

Det ble i Norsk jernbaneplan 1994–97 forutsatt at staten skulle yte tilskudd til NSBs håndtering av overtalligheten for årene 1994 og 1995 og deretter skulle dette ivaretas av NSB selv. På grunn av at effektiviseringsprosessen i NSB gikk langsommere enn forutsatt, ble ikke overføringen av overtallig personell gjennomført som opprinnelig planlagt, jf tabell 3.6.

Tabell 3.6 Planrammen i NJP 1994–97 sammenliknet med faktiske bevilgninger i perioden på kap 1351, post 71 Tilskudd til NSBs personalsenter

Betegnelse	Mill 1997-kr				
	1994	1995	1996 <sup>1</sup>	1997	Totalt
Planrammen i NJP	176,8	88,4	0,0	–	265,2
Faktisk bevilget	32,7	121,9	0,0	–	154,6
Andel av NJP i pst	18,5	137,9	–	–	58,3

<sup>1</sup> Etter omorganiseringen 1. desember 1996, er tilskuddet til NSBs personalsenter innarbeidet i bevilgningen til restruktureringen av NSB BA.

### 3.2.4 Bevilgninger til statslån til investeringer i trafikkdelen

Før 1. desember 1996 ble statslån til investeringer i trafikkdelen bevilget over statsbudsjettet og var en del av rammene for Norsk jernbaneplan 1994–97. I det nye systemet er det lagt opp til at investeringer i NSB BA skal privatfinansieres, men i en overgangsperiode på inntil fem år er det bevilget et statslån på 2 958 mill kr til markedsmessige betingelser, jf St prp nr 2/Innst S nr 31 (1996–97). Utviklingen i perioden 1994–97 framgår av tabell 3.7.

Tabell 3.7 Planrammen i NJP 1994–97 sammenliknet med faktiske bevilgninger i perioden på kap 2451, post 30 Investeringer ved jernbanedriften

Betegnelse	Mill 1997-kr				
	1994	1995	1996	1997	Totalt
Planrammen i NJP	1056,0	1056,0	1056,0	1056,0	4224,0
Faktisk bevilget	975,5	1058,9	699,7 <sup>1</sup>	0,0 <sup>2</sup>	2734,1
Andel av NJP i pst	92,4	100,3	66,3	0,0	64,7

<sup>1</sup> Omfatter 11 måneder av 1996, jf St prp nr 25/Innst S nr 82 (1996–97).

<sup>2</sup> Det ble ikke bevilget midler på denne posten for 1997 som følge av nytt styringssystem fom 1. desember 1996.

## 3.3 KONKURRANSEFLATER

Konkurransflater oppstår når to eller flere transportformer dekker samme transportbehov. Konkurransforholdet mellom de ulike transportmidlene påvirkes bl a av faktorer som transportpris/-standard, tilgjengeligheten til og egenskaper ved transportmidlet.

Et generelt trekk ved konkurranseflatene er at de er relativt små for landet som helhet, men at de kan være betydelige i delmarkeder. Videre er tidsperspektivet viktig, da det på lang sikt kan skje større endringer i

tilgjengelig infrastruktur, transportopplegg, avgiftstilpassning osv. For nærmere omtale av de generelle konkurranseflatene mellom jernbane og andre transportmidler vises det til St meld nr 32 (1995–96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken og St meld nr 36 (1996–97) Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998–2007.

### 3.3.1 Konkurransforholdet mellom jernbane og ekspressbussruter

I St prp nr 1 (1995–96) ble det vist til en evaluering av forsøk som er utført for å kartlegge konkurranseflaten mellom jernbane og ekspressbuss. I Budsjett-innst S nr 14 (1995–96), ba samferdselskomiteen om at departementet nøye følger utviklingen av konkurranseforholdet mellom jernbane og ekspressbuss.

Samferdselsdepartementet har til Rundskriv N-3/96 av 15. april 1996 utarbeidet retningslinjer for behovsprøving av fylkeskryssende bussruter i forhold til jernbanen og lagt vekt på en viss oppmykning i konsesjonspolitikken. Retningslinjene bygger på omtalen i St prp nr 1/Budsjett-innst S nr 14 (1995–96). Hovedpunktene i retningslinjene kan kort sammenfattes slik:

- For rutestrekninger med tilnærmet full parallellitet med jernbane forutsettes som tidligere at det legges til grunn en streng behovsprøving. På strekninger uten direkte gjennomgående jernbanetransport kan det være rom for busstilbud.
- For rutestrekninger med delvis parallellitet med jernbanen hvor bruken av jernbane betinger omstigning til buss/tog underveis, kan det i større grad åpnes for bussruter. Dette gjelder ikke ruter hvor hovedinntektsgrunnlaget skriver seg fra parallellstrekningen med jernbane.

I ovennevnte retningslinjer har departementet også lagt til rette for tog/buss-opplegg som innebærer at det etableres et mer forpliktende samarbeid mellom en eller flere ruteløvehavere og NSB. Dette innebærer bl a at transportselskapene går sammen om å tilby et gjennomgående transporttilbud og således på en bedre måte kan legge til rette for kollektivtransport.

Departementet vil, i samsvar med Stortingets merknader, løpende vurdere konsesjonspolitikken gjennom iverksetting av konkrete evalueringer, i første rekke knyttet til oppretting av ruter med delvis parallellitet til jernbane. Forannevnte justeringer i konsesjonspolitikken ble iverksatt våren 1996, og det er derfor ennå for tidlig å vurdere virkningene av disse. Stortinget vil bli holdt orientert om situasjonen og eventuelle tiltak på feltet.

## 3.4 JERNBANEN I ET MILJØPERSPEKTIV

Tiltak og investeringer i transportsektoren har i utgangspunktet som formål å bidra til effektivisering og økt framkommelighet for derigjennom å bidra til økt verdiskapning og sysselsetting i samfunnet. Tiltakene skal samtidig gjennomføres på en slik måte at miljø-, trafikksikkerhets- og distriktshensyn ivaretas.

Miljøproblemene som følger av transportsektorens utslipp til luft kan være av global, regional og/eller lokal karakter. Transportvirksomhetens utslipp av CO<sub>2</sub> bidrar til klimaendringer, mens utslipp av SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og VOC bidrar til regionale og lokale luftforurensningsproblemer. Videre bidrar utslipp av CO og svevestøv til lokale problemer i form av helsevirkninger.

Som det framgår av St meld nr 32 (1995–96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken, står jernbanen for en svært liten andel av den samlede luftforurensning fra transportsektoren. Samtidig er ulykkesrisikoen relativt lav. Negative miljøegenskaper ved jernbanetransport er således i hovedsak knyttet til støy og arealbruk. Vegtrafikk er den største kilden til støypoblemerne, men også flystøy og jernbanestøy kan innebære problemer.

Samferdselssektorens arealbruk kan skape barrierevirkninger og forringe landskapsbildet og naturmiljøet. Jernbanen har ved god kapasitetsutnyttelse relativt lavt arealbruk i forhold til transportarbeidet.

Miljøgevinster som følger av satsing på jernbanen avhenger av potensialet og mulighetene for overføringer av trafikk fra mindre miljøvennlige transportformer. Potensialet for å endre trafikkfordelingen mellom de ulike transportmidlene er avhengig av konkurranseflatene mellom dem og må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Analyser av de ulike transportmidlenes miljøegenskaper og konkurranseflater viser at det i avgrensede delmarkeder vil være potensial for miljøgevinster ved overføring av trafikk fra bl a veg til jernbane. Slike gevinster blir i utgangspunktet tatt hensyn til i konsekvensanalysen og nytte-/kostnadsanalysen for det enkelte prosjekt. På grunn av metodiske problemer er det imidlertid vanskelig å verdsette miljøvirkningene knyttet til investeringer i nye prosjekter. Miljøvirkninger som ikke kan verdsettes i kroner og øre, tas hensyn til på samme måte som øvrige ikke-prissatte konsekvenser.

Miljøvirkningene av de ulike transportformene vil variere mye avhengig av typen transport, kapasitetsutnyttelsen, hvor og når utslippet og støyen finner sted etc. Hvorvidt et jernbanetiltak er et godt prosjekt sett ut fra samfunnsøkonomiske, transportøkonomiske og miljømessige hensyn, må derfor vurderes særskilt for hvert enkelt prosjekt gjennom konsekvensutredninger og nytte-/kostnadsanalyser.

Ved utformingen av transportpolitikken legger Regjeringen stor vekt på hensynet til miljøet. Regjeringen vil derfor videreutvikle jernbanen i områder der miljøgevinstene ved banetransport er store i forhold til andre transportformer og det samtidig er potensial for å overføre trafikk fra mindre miljøvennlige transportformer.

### 3.5 BEREGNET TRAFIKKUTVIKLING FOR JERNBANEN

I St meld nr 4 (1996–97) Langtidsprogrammet 1998–2001, er det som basisalternativ anslått en årlig vekst i Norges bruttonasjonalprodukt (BNP) på 1,9 pst og en årlig vekst i privat konsum på 2,8 pst fram mot 2010.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har på grunnlag av den økonomiske utviklingen som er skissert i Langtidsprogrammet 1998–2001, utarbeidet framskrivninger av transportutviklingen fram mot 2010. I beregningene er det lagt til grunn at de siste års transportpolitikk blir videreført og at samtlige transportmidler får en fortsatt, men avtakende, bedring i drivstoffeffektiviteten. Det er videre beregningsmessig forutsatt at de transportrelaterte avgiftene vil følge den generelle prisutviklingen fram til 2010.

#### *Persontransport*

TØIs framskrivninger viser en årlig vekst på 1,2 pst i det samlede persontransportarbeidet, noe som er lavere enn veksten de siste årene og lavere enn den generelle forbruksveksten fram mot 2010.

Veksten i kollektivtransporten, herunder jernbane, er beregnet å bli på ca 1 pst pr år fram mot 2010. Dette er lavere enn veksten i det samlede persontransportarbeidet. Personbilreiser og flyreiser vil i henhold til beregningene fortsatt ha en høyere vekst enn den samlede veksten i persontransportarbeidet.

#### *Godstransport*

TØIs framskrivninger av godstransportarbeidet viser en årlig vekst på 1,9 pst fram mot 2010, dvs på nivå med veksten i BNP. Ifølge beregningene vil den historiske tendensen til at vegtransporten vokser på bekostning av annen godstransport stoppe opp og godstransport med jernbane vil stabilisere sin markedsandel fram mot 2010.

## 4 Styling og organisering av jernbanen

### 4.1 OMORGANISERINGEN AV NSB

Fra 1. desember 1996 ble NSBs trafikkdel omdannet til selskap organisert etter en egen lov (NSB BA), mens ansvaret for kjørevegen ble tillagt forvaltningsorganet Jernbaneverket. NSB BAs styre fikk videre fullmakt til å gjøre NSBs biltrafikkdivisjon om til eget aksjeselskap, heleid av NSB BA. Styret vedtok at NSB Biltrafikk skulle etableres som aksjeselskap fra 1. desember 1996. Det ble samtidig vedtatt at NSB Gardermobanen AS skal videreføres som et aksjeselskap, heleid av NSB BA, med ansvar for driften av flytogene samt drift og vedlikehold av Gardermobanen. NSB Reisebyrå ble for øvrig fra 1. januar 1996 etablert som et eget aksjeselskap, heleid av NSB, jf St prp nr 1 Tillegg nr 9/Budsjett-innst S nr 14 Tillegg nr 1 (1995–96).

For nærmere omtale av omdanningen av trafikkdelen til særlovselskap vises det til St prp nr 2/Innst S nr 31 og Ot prp nr 2/Innst O nr 10 (1996–97).

### 4.2 ANSVARS- OG ARBEIDSDELING MELLOM NSB BA OG JERNBANEVERKET

#### 4.2.1 Endringer i grensesnittet pr 1. desember 1996

Ved etableringen av NSBs trafikkdel som særlovselskap og kjørevegen som ordinært forvaltningsorgan, la Samferdselsdepartementet i utgangspunktet til grunn det budsjett- og regnskapsmessige skillet som ble fastsatt i forbindelse med innføringen av nytt økonomisk styringssystem fra 1990, jf St meld nr 34/Innst S nr 208 (1987–88) Om et nytt økonomisk styringssystem for Norges Statsbaner og St meld nr 35/Innst S nr 212 (1992–93) Norsk jernbaneplan 1994–97, der det er gjort nærmere rede for grensesnittet.

Det ble vedtatt visse justeringer i grensesnittet mellom NSBs trafikkdel og kjørevegen i forbindelse med St prp nr 2/Innst S nr 31 (1996–97). Justeringene innebærer at fellesarealer på persontrafikkstasjoner, godsterminaler og verkstedområder som er av en slik karakter at de må være tilgjengelige for eventuelle andre operatører på jernbanenettet, og som skal eies av NSB BAs eiendomsenhet, skal leies ut til og disponeres av Jernbaneverket. Jernbaneverket skal ha bruksretten til disse eiendommene og fastlegge premissene for bruken, herunder regulere eventuelle andre jernbaneselskapers tilgang til disse eiendommene. Det ble også i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet

for 1997 vedtatt at ansvaret for togekspedisjonstjenesten skulle overføres til Jernbaneverket.

#### 4.2.2 Vurdering av grensesnittet, herunder organisering av togledelsesfunksjonen

Etter jernbaneloven av 11. juni 1993 nr 100 er ansvaret for trafikkstyringen tillagt kjørevegen dersom departementet ikke gir tillatelse til at ansvaret kan overføres til andre. Trafikkstyring er etter loven definert som togledelse og andre funksjoner som koordinerer og ivaretar sikkerheten for togframføringen. Samferdselsdepartementet godkjente 29. juni 1993 at trafikkstyringen inntil videre legges til NSBs trafikkdel.

I forbindelse med etableringen av NSBs trafikkdel som særlovselskap ble det lagt til grunn at ansvaret for togledelsen av praktiske årsaker og på grunn av dens betydning for togtrafikken foreløpig kunne bli liggende i NSB BA. Ansvaret for togledelsen på Ofotbanen ble tidligere plassert i kjørevegen i forbindelse med behandlingen av St prp nr 80/Innst S nr 205 (1992–93).

Som opplyst i St prp nr 2 (1996–97) foreslo NSBs styre høsten 1996 å overføre togledelsen til Jernbaneverket. Dette ble bl a begrunnet med at siden det ble lagt opp til felles administrerende direktør og styre i NSB BA og Jernbaneverket, så ville ikke en plassering av togledelsen i Jernbaneverket være til ulempe for NSB. Ifølge NSB ville den felles ledelsen og styret i NSB BA og Jernbaneverket kunne ivareta koordineringsbehovet mellom den operative togframføringen i Jernbaneverket og den markedsmessige ruteplanleggingen i NSB BA.

I St prp nr 2 (1996–97) ble det opplyst at Samferdselsdepartementet bl a på grunn av NSBs nye forslag til organisatorisk plassering av togledelsen, ville foreta en vurdering av grensesnittet mellom særlovselskapet og Jernbaneverket i stortingsmeldingen om Norsk jernbaneplan 1998–2007.

Etter departementets vurdering vil det være mest hensiktsmessig å samle alle trafikkstyringsfunksjoner i Jernbaneverket. Departementet legger derfor opp til at ansvaret for togledelsen overføres til Jernbaneverket fra 1. januar 1998. På denne måten plasseres trafikkstyringsfunksjonene slik at det blir mest mulig like konkurransevilkår dersom det åpnes for flere aktører på jernbanesporet.

Departementet legger til grunn at utgifter til trafikkstyringen inngår som en del av den ordinære driften av kjørevegen og at utgiftene dekkes gjennom de ordinære bevilgningene til drift og vedlikehold i Jernbane-

verket. Investeringer i trafikkstyringsanlegg har også tidligere blitt bevilget over kjørevegens investeringsbudsjett.

Driftsutgiftene til togekspedisjonstjenesten og fellesarealene på stasjonsområdene utgjør årlig ca 157 mill kr og er fra og med 1997-budsjettet innarbeidet i driftsbudsjettet til Jernbaneverket. Utgiftene til togledelsen er anslått til om lag 80 mill kr pr år og forutsettes innarbeidet i Jernbaneverkets driftsbudsjett fra og med 1998. Utgiftene til togekspedisjonstjenesten vil kunne reduseres etter hvert som større deler av jernbanenettet blir fjernstyrt.

Samferdselsdepartementet legger foreløpig ikke opp til at NSB BA eller eventuelt andre jernbaneselskaper på det norske jernbanenettet skal betale spesielt for bruken av trafikkstyringsfunksjonene. Utenom kjørevegsavgiften som pr i dag bare belastes godstrafikken, betaler ikke NSB for bruken av statens jernbaneinfrastruktur. En eventuell betaling for bruken av trafikkstyringsfunksjonene må i prinsippet vurderes på lik linje med en eventuell brukerbetaling for andre funksjoner på jernbanenettet. En brukerbetaling for trafikkstyringsfunksjonene må i tilfelle vurderes i sammenheng med en generell gjennomgang av hvilke prinsipper som skal gjelde for brukerbetaling innenfor jernbanesektoren, bl a sett i forhold til en eventuell framtidig situasjon med konkurranse på sporet.

På bakgrunn av den korte tiden som har gått siden omorganiseringen av NSB, har Samferdselsdepartementet på det nåværende tidspunkt ikke tilstrekkelig erfaringsgrunnlag til å foreslå øvrige endringer i organisatoriske forhold i NSB BA og Jernbaneverket. Dette gjelder også styrings- og ledelsesmessige forhold mellom selskapet og etaten. Et mer detaljert grensesnitt mellom NSB BA og Jernbaneverket vil bli nedfelt i egne avtaler mellom NSB BA og Jernbaneverket, etter forutgående godkjenning av Samferdselsdepartementet.

#### 4.3 STATENS JERNBANETILSYN

I St meld nr 32 (1995–96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken går det fram at det vil bli foretatt en vurdering av om det er hensiktsmessig med en større samordning av de ulike tilsynene i transportsektoren. Dette er nærmere omtalt i St meld nr 36 (1996–97) Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998–2007.

Statens jernbanetilsyn ble opprettet 1. oktober 1996, jf nærmere omtale i St prp nr 1 (1995–96). Tidligere lå tilsynet i NSB og omfattet kun privatbanene. Ved opprettelsen av Statens jernbanetilsyn ble det forutsatt at tilsynet skulle omfatte både kjørevegen og trafikkdelen i NSB. Den organisatoriske delingen av NSB i en egen infrastrukturdel, Jernbaneverket, og trafikk-selskapet NSB BA tilsier etter departementets vurdering ingen endring i dette opplegget.

Utviklingen av jernbanesektoren både i Europa og Norge går i retning av flere infrastrukturforvaltere og

flere driftsoperatører. Jernbanetilsynet bør kunne stille de samme krav til aktørene uavhengig av om jernbanevirksomheten drives i offentlig eller privat regi.

Statens jernbanetilsyn er opprettet som en organisatorisk adskilt forvaltningsenhet. I en oppbyggingsfase er det ut fra praktiske og økonomiske hensyn lagt opp til at jernbanetilsynet skal ha kontorfellesskap med, og mot betaling få utført administrative tjenester fra Jernbaneverket, jf St prp nr 2 (1996–97) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel mm. I faglig sammenheng rapporterer tilsynet til Samferdselsdepartementet.

For ytterligere å markere uavhengigheten fra Jernbaneverket tar Samferdselsdepartementet sikte på at jernbanetilsynets budsjett blir spesifisert med eget kapittel og post(er) i statsbudsjettet fra og med 1998.

Jernbanetilsynet er fortsatt i en etableringsfase og tilsynsoppgavene vil bli bygget gradvis ut. Departementet vil i den sammenheng, i samråd med Jernbanetilsynet vurdere hvordan tilsynet av Jernbaneverket skal utøves. Etter jernbaneloven er det ikke lagt opp til at Jernbaneverket må ha tillatelse til å drive kjørevegen, da dette er en oppgave som staten har pålagt Jernbaneverket. Det er imidlertid aktuelt å gjøre godkjenningsordninger mv for kjøreveg og trafikkstyring gjeldende for Jernbaneverket på lik linje med andre infrastrukturforvaltere for på den måten å oppnå en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling.

Jernbanetilsynet foretar i dag den forberedende behandling av søknader om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet etter jernbaneloven, mens avgjørelsesmyndigheten ligger i Samferdselsdepartementet. Departementet vil vurdere å delegere avgjørelsesmyndigheten i slike saker til tilsynet. Dette er særlig aktuelt for museumsbaner og andre baner hvor det er fastlagt objektive kriterier for å få tillatelse. Dette vil medføre at departementet i større grad kan konsentrere seg om den generelle jernbanepolitikken og i mindre grad om enkeltsakene.

#### 4.4 KJØREVEGSAVGIFTEN

Ved innføringen av nytt økonomisk styringssystem for NSB fra 1. januar 1990 overtok staten det økonomiske ansvaret for kjørevegen mot at trafikkdelen betalte en kjørevegsavgift. I St meld nr 54 (1988–89) Norsk jernbaneplan 1990–93, heter det at:

- «Kjørevegsavgiften skal primært ha to funksjoner:
- Signalfunksjonen om at det koster noe å produsere angjeldende tjeneste, og at disse kostnadene er avhengig av aktivitetsomfanget på kjørevegen. Det tenkes da på kostnader i vid forstand, f eks også miljøkostnader.
  - Skaffe inntekter til dekning av kostnadene ved å opprettholde og bygge ut kjørevegen.»

Formålet med og prinsippene bak innføringen av kjørevegsavgiften er nærmere omtalt i St meld nr 54 (1988–89) Norsk jernbaneplan 1990–93 og i St meld nr 35 (1992–93) Norsk jernbaneplan 1994–97.

I praksis er det hensynet til like konkurransevilkår med vegtransport som har vært lagt til grunn for fastsettelsen av nivået på kjørevegsavgiften. Prinsippet for selve beregningen av kjørevegsavgiftssatsen på jernbane har vært at de samlede trafikkvolumavhengige avgiftene, inkludert kjørevegsavgiften, skal utgjøre den samme andel av de trafikkvolumavhengige kostnadene på jernbane som for konkurrerende vegtransport.

I beregningen av de samfunnsøkonomiske kostnadene inngår de trafikkvolumavhengige infrastruktur-, miljø- og ulykkeskostnadene, og på kostnadsdekningsiden inngår de faktiske bruksavhengige avgiftene som henholdsvis veg- og jernbanetrafikken belastes med. Når det f eks er beregnet at vogntog på veg gjennom de bruksavhengige avgiftene kun betaler 1/3 av de reelle bruksavhengige kostnadene tungtransporten på veg påfører samfunnet, innebærer det valgte prinsipp at kjørevegsavgiftssatsen skal settes slik at godstogene også må betale den samme andelen (1/3) av sine reelle kostnader ved bruk av jernbanens kjøreveg.

På begynnelsen av 1990-tallet ble grunnlaget for kjørevegsavgiften gjennomgått og utredet flere ganger. Siden 1990 har det vært følgende avgiftssatser pr bruttotonnkilometer:

1990	2,5	øre
1991	2,6	øre
1992	2,7	øre
1993	1,4	øre
1994	1,2	øre
1995	0,9	øre
1996	0,924	øre
1997	0,935	øre

Den store reduksjonen i avgiftssatsen fra 1992 til 1993 skyldtes avgiftsomleggingen fra kilometeravgift til autodiesel- og vektårsavgift på vegsiden (innført fra 1. oktober 1993). Reduksjonen fra 1993 til 1994 skyldtes at en fjernet investeringsavgiften og reduserte vektårsavgiften for lastebiler. Fra 1994 til 1995 var det Stortinget som ved behandlingen av 1995-budsjettet på eget initiativ reduserte kjørevegsavgiften. I 1996 og 1997 er det kun foretatt priskorrigeringer.

Bl a som følge av at bussene er fritatt for betaling av autodieselavgift er kjørevegsavgiften kun gjort gjeldende for godstransport.

I forbindelse med omorganiseringen av Ofofbanen i 1996, jf St prp nr 64/Innst S nr 278 (1995–96), ble det foretatt en nærmere vurdering av fastsetting av kjørevegsavgift for malmtransporten på Ofofbanen. På bakgrunn av denne vurderingen ble kjørevegsavgiften for malmtransporten på Ofofbanen fra og med 1. januar 1997 økt fra 0,935 øre til 1,462 øre pr bruttotonnkilometer, jf St prp nr 1/Budsjett-innst S nr 14 (1996–97).

Samferdselsdepartementet vil i løpet av planperioden foreta en gjennomgang av prinsipper og beregningsgrunnlag for fastsetting av kjørevegsavgifter på

jernbanen. Faglig sett er det flere forhold som gjør det aktuelt å foreta en slik ny gjennomgang:

- Det er behov for en generell gjennomgang av beregningsgrunnlaget for infrastruktur-, miljø- og ulykkeskostnader og en oppdatering av datagrunnlaget som har vært benyttet for disse kostnadene på veg- og jernbanesiden.
- Etableringen av NSB BA 1. desember 1996 og justeringen av grensesnittet mellom trafikkdelen og kjørevegen.
- Framtidig konkurranse på sporet generelt, og spesielt forholdet til Gardermobanen og malmtransporten på Ofofbanen.
- Tilpasning til eksisterende og framtidig EU-regelverk på området.

Samferdselsdepartementet har pr i dag ikke godt nok faglig grunnlag for å foreslå endringer i nivået på kjørevegsavgiften. Departementet mener imidlertid at det er prinsipielt viktig at ordningen videreføres, ikke minst ut fra hensynet til signaleffekten om at det koster noe å opprettholde og drive kjørevegen, og at trafikkelskapene er med på å dekke miljø- og ulykkeskostnader som de påfører samfunnet. Inntil det foreligger en ny omfattende gjennomgang av prinsipper og grunnlag for kjørevegsavgiftsordningen, og/eller det oppstår andre forhold som gjør det nødvendig med avgiftsendringer, legger Samferdselsdepartementet opp til å videreføre dagens ordning og realnivå på avgiften.

#### 4.5 EVALUERING AV ORDNINGEN MED STATLIG KJØP AV PERSONTRANSPORTTJENESTER

Med utgangspunkt i overordnede samferdselspolitiske målsettinger, særlig knyttet til miljø-, distrikts- og transportstandardhensyn, opprettholder staten en stor del av dagens persontransporttilbud med jernbane. Dette gjelder togprodukter som i utgangspunktet ikke er driftsøkonomisk lønnsomme. For å unngå saldering av driftsunderskudd via tilskudd, ble ordningen med statlig kjøp av tjenester innført i forbindelse med innføringen av nytt økonomisk styringssystem for NSB i 1990. Den statlige betalingen for avtalt tjenestekjøp blir betraktet som en ordinær inntekt for NSB.

Samferdselsdepartementet forhandler med NSB om produksjonsvolum, budsjettforutsetninger og beløp for statlig kjøp for det påfølgende år. De årlige forhandlingene har i inneværende planperiode blitt gjennomført i henhold til den prosedyre som er nedfelt i gjeldende hovedavtale mellom Samferdselsdepartementet og NSB. Stortinget orienteres om resultatet av forhandlingene og vedtar bevilgningene til statlig kjøp i forbindelse med de årlige statsbudsjettene.

##### 4.5.1 Hovedavtalen

Gjeldende hovedavtale for statlig kjøp ble revidert 5. november 1993 bl a med bakgrunn i St meld nr 35/

Innst S nr 212 (1992–93) om Norsk jernbaneplan 1994–97. Hovedavtalen er en rammeavtale som fastsetter de prinsipper som skal gjelde for de årlige avtalene som defineres som et tillegg til hovedavtalen.

I forbindelse med arbeidet med Norsk jernbaneplan 1998–2007 har NSB foreslått at følgende prinsipper vektlegges ved en revidering av gjeldende hovedavtale:

1. *Langsiktighet og forutsigbarhet*

– NSB ønsker en mer langsiktig avtale med Samferdselsdepartementet for å sikre nødvendig forutsigbarhet i sin planlegging og drift av virksomheten. NSB foreslår at det inngås en tiårs intensjonsavtale for transportytelser, med en fireårs bindende prisavtale knyttet til den enkelte jernbaneplanperiode, i tillegg til en årlig ruteplan- og prisavtale.

2. *Fortjeneste*

– NSB ønsker at avtalen gir rom for en reell fortjenestemulighet, og mener dette er nødvendig da statlig kjøp produktene konkurrerer med de kommersielle produktene om knappe faktorer, som f.eks. sportilgang («slots») i Oslo-tunnelen og sporkapasitet på Oslo S.

3. *Risiko*

– NSB ønsker en avtale som sikrer en balansert risiko mellom NSB og staten, spesielt for de langsiktige investeringene. I den forbindelse går NSB inn for at staten dekker de fulle kapitalkostnader på driftsmidler og faste anlegg og at staten tar et økonomisk medansvar for eventuelle endringer i ruteproduksjonen som innebærer at driftsmidler eller faste anlegg blir overflødige før de er avskrevet. Dette er spesielt viktig ettersom det ifølge NSB i dag ikke eksisterer et effektivt annenhåndsmarked for togmateriell i Europa.

4. *Frihet i takstutleggingen*

– NSB ønsker større frihet i takstutleggingen, med innføring av mer relasjonsbasert prising og økte muligheter til å tilpasse prisene til den reelle konkurranse- og etterspørselssituasjonen på de enkelte jernbanestrekninger.

I Budsjett-innst S nr 14 (1996–97) ba samferdselskomiteen om at Samferdselsdepartementet vurderer å inngå en mer langsiktig avtale om statlig kjøp av persontransporttjenester.

Det pågår drøftinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA om en revisjon av hovedavtalen for statlig kjøp av persontransporttjenester. Departementet er i denne sammenheng opptatt av å ha en avtale som er balansert med hensyn til risiko, og som gir incitament til kostnadseffektivitet spesielt sett i forhold til at NSB BA pr. i dag er eneaktør og eneste reelle selger av persontransporttjenester på jernbanenettet. Samtidig bør avtalen så langt som mulig søke å ivareta begge parter interesser. Behovet for å ivareta statens styringsmuligheter med hensyn til å foreta end-

ringer i togtilbud og sikre effektiv drift, vil kunne legge begrensninger på hvor lang bindingstid staten er tjent med i avtaleforholdet.

#### 4.5.2 Takstfullmakter og -retningslinjer

I St meld nr 35 (1992–93) Norsk jernbaneplan 1994–97 ble det lagt opp til en utvidelse av NSBs takstfullmakter. I Innst S nr 212 (1992–93) om Norsk jernbaneplan 1994–97 ba komiteflertallet departementet om å vurdere en ytterligere utvidelse av takstfullmaktene.

I sitt innspill til departementets arbeid med Norsk jernbaneplan 1998–2007, har NSB pekt på følgende fordeler og ulemper med dagens kilometerbaserte takstsystem:

- *Et kilometerbasert takstsystem gir ikke markedsriktige priser.* Der toget kjører «omveger» må kundene i tillegg til ulempen dette innebærer tidsmessig, betale ekstra for en slik omveg. Motsatt vil tiltak som innebærer innkorting av eksisterende trasé gi kunden både en tidsmessig fordel og lavere priser som følge av kortere kjøreveg.
- *Det er vanskelig for kunden å orientere seg i dagens takstsystemer.* Ulike rabattordninger og spesialpriser har gjort takstsystemet uoversiktlig. Sonetakstsystemet rundt storbyene kompliserer bildet ytterligere. En større fleksibilitet i grunntakstsystemet vil kunne begrense mengden av spesialpriser.
- *Det er målkonflikt mellom effektiv kapasitetsutnyttelse av NSBs driftsmidler og ønsket om størst mulig trafikk på kollektive transportmidler.* Det er i dag begrensede muligheter for NSB til å benytte prisen som et virkemiddel for å styre trafikk til ledig kapasitet.
- *Dagens takstsystem gjør det enkelt å endre prisene.* Siden takstendringer gjøres generelle har arbeidet med årlige prisendringer isolert sett vært lite tidkrevende.
- *Dagens takstsystem oppfattes av de fleste som rettferdig.* En endring til relasjonsbasert grunntakst vil i en overgangsfase kunne oppfattes som urettferdig av trafikantgrupper som kommer dårligere ut.
- *De takstmessige bindingene for statlig kjøp produktene virker bindende for de kommersielle produktene, selv om NSB i prinsippet har full takstfrihet for disse.* De aller fleste banene som trafikeres av statlig kjøp tog, trafikkeres også av kommersielle tog, og kundene kan i praksis selv velge hvilket tog de vil reise med. Av hensyn til denne fleksibiliteten har NSB ikke innført et to-prissystem, ett for statlig kjøp tog og ett for kommersielle tog.

På denne bakgrunn har NSB foreslått at det legges til grunn to større endringer i forhold til gjeldende retningslinjer:



- NSB ønsker å gå bort fra det kilometerbaserte grunntakstsystemet og over til et relasjonsbasert grunntakstsystem.
- NSB ønsker større frihet til å markedspriser relasjoner innenfor en maksimumsgrense for generell (gjennomsnittlig) årlig takstendring.

Departementet vil bemerke at i henhold til de retningslinjene som ble gitt ved behandlingen av Norsk jernbaneplan 1994-97, har NSB i utgangspunktet anledning til å differensiere prisene ut fra markedsforholdene, men NSB har vurdert det som for komplisert å kombinere et kilometeravhengig grunntakstsystem med relasjonsbaserte priser. Etter departementets syn bør en legge opp til en gradvis overgang til relasjonsbasert prising, dvs at man med utgangspunkt i dagens priser og trafikkmessige forhold gradvis endrer prisforholdene mellom de ulike relasjonene. Departementet mener at et slikt system totalt sett vil kunne bidra til et bedre jernbanetilbud.

Når det gjelder NSBs ønske om større frihet til å markedspriser konkrete relasjoner innenfor en maksimumsgrense, vil departementet understreke at det er en forutsetning at takstutleggingen drøftes i årlige forhandlinger om statlig kjøp, både som grunnlag for å fastsette hvor mye staten skal betale og hvor mye som skal betales av trafikantene. Takstpolitikken er dessuten et virkemiddel for å nå myndighetenes mål med hensyn til miljø, trafikksikkerhet og distriktspolitikk. I løpet av avtaleperioden bør imidlertid NSB, som et konkurransevirkemiddel, gis anledning til å senke prisene i den grad dette forventes å bedre den bedriftsøkonomiske lønnsomheten også på lengre sikt.

På denne bakgrunn legger departementet opp til at gjeldende takstfullmakter og -retningslinjer erstattes med følgende:

1. Innenfor gruppen hovedtog som i sin helhet forutsettes å dekke sine kostnader, har NSB full takstfrihet. Stortinget skal fortsatt godkjenne størrelsen på og regelendringer for landsomfattende sosiale rabatter som også gjelder for annen kollektivtrafikk.
2. For transporttjenester som staten betaler for, avtales og fastsettes den gjennomsnittlige årlige takstøkning gjennom forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB om statlig kjøp av persontransporttjenester. NSBs takstfrihet for disse tjenestene tilpasses myndighetenes mål med hensyn til distriktspolitikk, miljø og trafikksikkerhet. NSB har frihet til å benytte forretningsmessige rabatter (service- og produktgruppebasert prisdifferensiering) og relasjonsbaserte priser. Takstutleggingen, herunder også relasjonsbaserte priser, forutsettes drøftet i forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB og vil bli et grunnlag for de årlige budsjettforslag som legges fram for Stortinget.
3. I løpet av avtaleperioden kan NSB på eget initiativ senke billettprisene.
4. Innenfor de begrensninger som er nevnt i punktene ovenfor, kan NSB etablere sonetakster.
5. For nærtrafikken er NSBs takstfrihet begrenset av takstavtaler mellom NSB og lokale myndigheter. I den grad det inngås egne avtaler mellom NSB og lokale myndigheter som innebærer en lavere takstøkning for statlig kjøp produktene enn det er lagt opp til i avtalen om statlig kjøp, og dette fører til reduserte trafikkinntekter for NSB, er det en forutsetning at dette ikke medfører behov for økt bevilgning til statlig kjøp.

Som et generelt prinsipp legges til grunn at den takstfrihet som det her legges opp til for NSB, kan tas i bruk dersom dette ikke medfører økte utgifter for staten ved kjøp av persontransporttjenester verken på kort eller lengre sikt.

#### 4.5.3 Fylkeskommunenes rolle

I gjeldende hovedavtale om statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB er det på bakgrunn av stortingsbehandlingen av Norsk jernbaneplan 1994-97 lagt inn følgende prosedyre:

«... NSB skal før en ruteplanfastsettelse orientere og motta synspunkter fra berørte fylkeskommuner og redegjøre for hvilke konsekvenser fylkeskommunenes synspunkter vil få, herunder innvirkning på betalingsstørrelse. Samferdselsdepartementet beslutter hvilken rutemodell som skal danne basis for forslag til statsbudsjett. ...»

Slik samarbeidet har fungert, har det i forbindelse med ruteplanarbeidet vært uformelle kontakter og møtevirksomhet mellom NSB Persontrafikk og fylkeskommunenes planavdelinger, samt transportselskaper og pendlerforeninger. NSB har dessuten hatt løpende kontakt med flere fylkeskommuner/kommuner ved introduksjon av nye transporttilbud. NSB er etter hvert også blitt trukket med i fylkesplanleggingen gjennom utvalgsarbeid i fylkeskommunene.

I selve ruteplanleggingen er det først når NSBs forslag til ny ruteplan foreligger, at høringsinstansene har blitt invitert til å komme med synspunkter. Tatt i betraktning at slike høringsdokumenter skal behandles lokalpolitisk, har erfaringen vist at høringsfristen ofte blir svært kort. Eventuelle forslag fra fylkeskommuner/kommuner om større ruteendringer som påvirker hele driftsmønsteret, er det ofte vanskelig for NSB å ta hensyn til såvidt sent i planleggingsprosessen. Slike forslag følger imidlertid med saken fram til neste ruteendring hvor mulighetene for endringer blir vurdert på nytt.

For å kunne få til en planprosess som bedre ivaretar helheten i kollektivtransporttilbudet, anbefaler departementet at det organiseres faste kontaktpunkter i NSB og fylkeskommunene som får ansvar for at prosessen drives fram i samsvar med fastlagte rutiner som partene blir enige om. Det bør tilstrebes å starte denne prosessen så tidlig at partene har reell påvirkningsmulighet. Departementet går derfor inn for følgende opp-

legg for forbedring av ruteplanprosessen mellom NSB og fylkeskommunene, både i forbindelse med de årlige forhandlingene mellom departementet og NSB om statlig kjøp av persontransporttjenester og ved kommende planrevisjoner:

1. I forkant av årlige forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB om statlig kjøp av persontransporttjenester, tar NSB initiativ til et orienteringsmøte med berørte fylkeskommuner, hvor planleggerne på begge sider deltar. Fylkeskommunene inviteres til å komme med innspill som vil bli vurdert og eventuelt innarbeidet i den videre ruteplanleggingen.
2. NSB skal overfor Samferdselsdepartementet redegjøre for hvilke konsekvenser fylkeskommunenes synspunkter vil få, herunder innvirkning på takster og betalingens størrelse. Departementet beslutter takstopplegg og rutemodell som skal danne basis for forslag til statsbudsjett.
3. NSB lager utkast til ruteplaner og sender ruteforslaget ut på høring.
4. Før hver langtidsplanrevisjon og før NSB sender sitt grunnlagsmateriale til denne ut på høring, tar NSB initiativ til et møte med berørte fylkeskommuner, både på politisk og administrativt nivå. Hensikten med møtet er både å gi gjensidig informasjon og å invitere til innspill fra fylkeskommunene. NSB må redegjøre for fylkeskommunenes synspunkter og NSBs vurderinger av disse i sitt grunnlagsmateriale til Samferdselsdepartementet. Dette bør så langt som mulig kombineres med tilsvarende kontakt mellom fylkeskommunene og Statens vegvesen med sikte på en best mulig samordning av den samlede planlegging av kollektivtransporten.

Departementet vil for øvrig vise til at det i prinsippet ikke er noe til hinder for at fylkeskommunene selv kan gå inn og kjøpe transporttjenester fra NSB der hvor staten eller NSB ellers ikke vil tilby persontransport på jernbane. Det kan også vises til St meld nr 35 (1992–93) Norsk jernbaneplan 1994–97, der departementet understreker viktigheten av å gi adgang for fylkeskommunen til å kjøpe persontransporttjenester i tillegg til de som staten kjøper.

#### *Spesielt om Oslo-/Akershusregionen*

Om lag 65 pst av alle togreiser i Norge skjer i Oslo-/Akershusregionen, herav om lag 50 pst i Akershus. Akershus fylkeskommune har i fylkesplanen for 1996–99 lagt opp til at jernbanen skal utgjøre grunnstammen i kollektivtrafikksystemet i regionen. Dette innebærer en betydelig mating fra buss til tog ved de viktigste jernbanestasjoner i fylket. Gjennom SL-samarbeidet har fylkeskommunen i 1995 og 1996 dessuten gitt økonomisk kompensasjon til NSB til dekning av differansen mellom NSBs utlegging av vedtatt takstøkning for jernbanetrafikken og fylkeskommunenes

takstfastsettelse for den lokale kollektivtrafikken innenfor SL-området.

Akershus fylkesting fattet i juni 1996 følgende vedtak i forbindelse med behandlingen av NSBs forslag til Norsk jernbaneplan 1998–2007:

«Akershus fylkeskommune ber Samferdselsdepartementet vurdere å overlate til fylkeskommunen på statens vegne å foreta «oppkjøpet» av statens persontrafikkjenester i Akershusregionen for å sikre en bedre samordning og mer effektiv bruk av offentlige ressurser. Dette kan eventuelt innføres som en forsøksordning.»

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med Regjeringens behandling av NOU 1997: 12 Grenser til besvær (Hovedstadsutvalget).

#### **4.6 STRATEGISKE STYRINGSPARAMETRE OG EFFEKTIVITETSMÅL FOR JERNBANEVIRKSOMHETEN**

Den gjennomførte omdanningen av NSBs trafikkdel til særlovselskapet NSB BA og infrastrukturdelen til forvaltningsorganet Jernbaneverket, medfører endrede krav til Samferdselsdepartementets overordnede styring av den samlede jernbanevirksomheten. Som omtalt i pkt 1.2 har staten flere ulike roller å ivareta i denne sammenheng, bl a som ansvarlig for Jernbaneverkets virksomhet, eier av transportbedriften NSB BA og kjøper av persontransporttjenester fra NSB.

- Som ledd i styringen av jernbanesektoren, og for å sikre at den samlede virksomheten drives mest mulig effektivt, har Samferdselsdepartementet behov for å få
- foretatt en grundig gjennomgang av kostnadsstrukturen i Jernbaneverket.
  - utviklet hensiktsmessige styringsparametre og effektivitetsmål som kan benyttes i den overordnede styringen av jernbanevirksomheten i Norge og i utøvelsen av statens ulike roller i denne sammenheng.

For NSB BA er det styrets ansvar å påse at selskapet drives mest mulig kostnadseffektivt. Samferdselsdepartementet viser til at det pågår en effektiviserings-/omstillingsprosess gjennom «Effekt 600». Likevel kan det i tillegg for eieren være behov for å få utarbeidet mer operasjonelle styrings- og måleparametre til bruk i den overordnede styringen og om mulig få vurdert effektiviteten i NSB BA sammenliknet med andre jernbaneselskaper.

Samferdselsdepartementet vurderer på denne bakgrunn å iverksette et utredningsarbeid med sikte på å få etablert et mer helhetlig rammeverk med operasjonelle styrings- og måleparametre. For å få en nøytral og uavhengig vurdering kan det i denne sammenheng bli aktuelt å engasjere eksterne konsulenter i utredningsarbeidet.

## 5 Plangrunnlag

### 5.1 ANALYSEVERKTØY

#### *Modellverktøy*

NSB har hittil benyttet flere ulike modellverktøy for å beregne forventet trafikkutvikling innenfor de ulike markedssegmenter og for hver banestrekning. Videre har NSB funnet det nødvendig å utvikle egne modeller for å vurdere effekten av framtidige utbyggingsprosjekter som åpner for nye geografiske markeder og/eller kunde grupper. Siden 1991/92 har NSB utredet alle aktuelle banestrekninger med tanke på utbygging av kjørevegen og å kartlegge markedspotensialet for gods og persontrafikk. I disse utredningene har NSB benyttet både modeller som er spesialkonstruert for konkrete delmarkeder og mer generelle nettverksmodeller i kombinasjon med prognoseverktøy. Fra sommeren 1996 tok NSB, som den første av oppdragsgiverne, i bruk den nasjonale persontransportmodellen som er utviklet ved Transportøkonomisk institutt på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Luftfartsverket og NSB. Den foreliggende modellversjon er sammen med NSBs egne modeller, bl a benyttet til å analysere trafikkmessige virkninger av moderniseringstiltak på Østfold- og Vestfoldbanen.

#### *Bruk av nytte-/kostnadsanalyser*

Nytte-/kostnadsanalyser utføres for å dokumentere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av foreslåtte tiltak i jernbanens kjøreveg. Jernbaneverkets analyser i forbindelse med utarbeidelsen av grunnlagsmaterialet til Norsk jernbaneplan 1998–2007 er utført med utgangspunkt i håndboken; Samfunnsøkonomisk lønnsomhetsvurdering av investeringer i jernbanens kjøreveg, utarbeidet av NSB Bane 1992. I tillegg benytter Jernbaneverket ECONs rapport fra 1994; Nytte-/kostnadsanalyse av jernbaneinvesteringer, utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, til bl a systematisering og sammenstilling av nyttefaktorer og kostnader.

Jernbaneverket har sammen med Vegdirektoratet og Luftfartsverket deltatt i Samferdselsdepartementets prosjektgruppe for samfunnsøkonomiske analyser. Målet for gruppens arbeid har vært å innføre et konsistent metodegrunnlag for utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser innen samferdselssektoren.

Finansdepartementet har nedsatt et eget utvalg, det såkalte Kostnadsberegningssutvalget, som bl a skal utarbeide en generell veiledning i bruk av nytte-/kostnadsanalyser i offentlig regi. Utvalget ventes å legge fram sin endelige rapport i løpet av 1997.

Jernbaneverket vil i løpet av 1997 starte et arbeid

med en fullstendig revisjon av sin beregningshåndbok. Grunnlaget for denne revisjonen vil bl a være Vegdirektoratets Håndbok 140, og Kostnadsberegningssutvalgets innstilling. Resultatene fra dette arbeidet skal etter planen benyttes i arbeidet med neste planrevisjon. Samferdselsdepartementet vil i denne sammenheng legge vekt på utvikling av et mest mulig konsistent analyseverktøy på tvers av transportsektorene.

### 5.2 BRUK AV PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Planlegging og utbygging av jernbanens kjøreveg skal i henhold til jernbanelovens §4 skje etter plan- og bygningsloven. Plan- og bygningsloven inneholder bestemmelser om planlegging på riks-, fylkes- og kommunenivå. Store utbyggingstiltak skal konsekvensutredes i forhold til virkningene for miljø, naturressurser og samfunn etter plan- og bygningslovens kap VII-a. Ansvaret for å utføre disse utredningene er pålagt tiltakshaver, dvs baneregionene i Jernbaneverket, når det gjelder kjørevegsprosjekter.

Fra 1. juli 1997 trer nye regler i plan- og bygningsloven om saksbehandling og kontroll i kraft. I tilknytning til dette har Kommunal- og arbeidsdepartementet bl a gitt en forskrift om saksbehandling og kontroll i byggesaker av 22. januar 1997. I henhold til forskriftene er jernbaneanlegg unntatt fra saksbehandlingsreglene i loven. Forutsetningen er at tiltaket er behandlet etter bestemmelser gitt i eller i medhold av jernbaneloven og anlegges av Jernbaneverket. Det er videre en forutsetning at tiltaket er avklart i regulerings- eller bebyggelsesplan etter plan- og bygningsloven.

#### *Jernbaneverkets bruk av plansystemet*

Jernbanetiltak berører ofte flere kommuner og i en del tilfeller også flere fylker. Jernbaneverket har utviklet et plansystem som ivaretar behovet for jernbaneutbyggingen. Dette systemet benytter plan- og bygningslovens forskjellige plantyper som virkemiddel i forhold til andre parter og i den konkrete gjennomføringen av tiltaket.

Som ledd i strategisk planlegging på overordnet nivå og i forbindelse med utvikling av hele jernbanestrekninger, kan fylkes(del)planer brukes som planinstrument i tilretteleggingen av den fysiske planlegging av enkelttiltakene. Gjennom innspill til fylkesplanprosessene og i samarbeid med de enkelte fylker kan jernbanens behov, mål og samfunnsøkonomiske og transportmessige rolle avklares, samordnes og innpasses i fylkets egne handlingsplaner.

Jernbaneverket benytter en hovedplan for å utrede aktuelle alternativer og fastlegge prinsipielle valg med hensyn til trasé og funksjonell standard for det aktuelle prosjektet. Denne plantypen er i hovedsak knyttet opp mot kommuneplan eller fortrinnsvis kommunedelplan, og nyttes til å fastlegge og reservere aktuelle arealer for jernbanetraseer.

Selve gjennomføringen av vedtatte tiltak gjøres i henhold til egne detalj- og byggeplaner. Disse plantypene er grunnlaget for reguleringsplanene som igjen gir hjemmel til grunnerverv og senere eventuelle konkrete byggemeldinger.

#### *Konflikter i planleggingen*

Plan- og bygningsloven gir aktuelle aktører (statlig fagmyndighet, fylkeskommunene og kommunene) mulighet til å gi innsigelse til planforslag og derved løfte avgjørelsen opp til overordnet forvaltningsnivå, representert ved Miljøverndepartementet. Miljøverndepartementet kan vedta mindre endringer i planen i forbindelse med sin innsigelsesbehandling, og har anledning til å gi signaler til kommunen i forhold til hvilken planløsning de bør vedta. Plan- og bygningsloven har også bestemmelser som gir Miljøverndepartementet myndighet til på visse vilkår å gripe inn og endre et planvedtak, selv om det ikke foreligger innsigelser.

Plan- og bygningsloven legger i utgangspunktet beslutningsmyndigheten til det kommunale nivået. Dette kan i enkelte sammenhenger føre til lokale krav om avbøtende tiltak som ikke står i rimelig forhold til kostnadene.

En arbeidsgruppe med representanter fra Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og NSB har vurdert praktiseringen av plan- og bygningsloven i samferdselssektoren. Arbeidsgruppen har bl a sett på kriteriene for bruk av statlig plan og eventuelt fylkes(del)plan på veg- og jernbanesektoren. Gruppen har påpekt at for prosjekter som omfatter flere kommuner, bør planer etter bestemmelsene om fylkes(del)plan brukes oftere. I plan- og bygningsloven § 18 gis hjemmel til bruk av statlig plan. Bestemmelsen er i utgangspunktet en unntaksregel, men kan i enkelte tilfeller være aktuell å benytte for jernbaneanlegg som er tilgjengelige for alminnelig transport. Arbeidsgruppen har foreslått at plan- og bygningslovens § 9-4 som i dag gir Statens vegvesen rett til å fremme og legge planer ut til offentlig ettersyn, også bør omfatte Jernbaneverket. Miljøverndepartementet har nylig fremmet forslag om dette i St meld nr 29 (1996–97) Regional planlegging og arealpolitikk.

For å sikre helhetlige løsninger hvor arealbruk, utbyggingsmønster og transportnettets ses i sammenheng, er det utarbeidet rikspolitiske retningslinjer (RPR) for samordnet transport- og arealplanlegging. Tiltakshaverne har med sin klart avgrensede rolle og ansvar, alene begrenset mulighet for å realisere gode helhetsløsninger. For å få til dette forutsettes utstrakt samarbeid med andre aktører, som f eks kommuner og

fylkeskommuner. Så langt som mulig bør planleggingen legge til rette for samordning selv om utbygging ikke kan realiseres samtidig. På sentralt hold er det i slike planspørsmål viktig å utvikle egnede organisasjonsformer for samarbeid mellom ulike aktører på kommunalt og/eller regionalt nivå. Det vises i denne sammenheng til Samferdselsdepartementets og Miljøverndepartementets samarbeidsprosjekt for utvikling av strategisk areal- og transportplanlegging på regionalt nivå som er nærmere omtalt i St meld nr 37 (1996–97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007.

### 5.3 TRANSPORT FOR FUNKSJONSHEMMEDE

Samferdselsdepartementet legger vekt på at NSB og Jernbaneverket skal ivareta hensynet til passasjerer med ulike typer funksjonshemninger. Dette gjelder både ved tilrettelegging av ferdseil til og fra stasjoner, ved av- og påstigning på tog og ved tilrettelegging i selve togene. I utfyllende forskrift av 22. juli 1994 nr 746 til forskrift om anlegg og drift av jernbane mm, er ett av vilkårene for oppfylning av tekniske krav til henholdsvis kjøreveg og rullende materiell at forholdene så langt som mulig skal legges til rette for orienterings- og bevegelseshemmede. Likeledes er det i forskrift om krav til byggverk og produkter til byggverk av 22. januar 1997, gitt generelle bestemmelser som innebærer at nye bygninger som skal være tilgjengelig for publikum, skal tilrettelegges for funksjonshemmede. I tillegg har NSB en egen norm for stasjonsutviklingsprogram, som inneholder bestemte krav for å ivareta funksjonshemmedes behov. Tilrettelegging ivaretas særlig ved nyanskaffelser og ved oppgradering av både stasjoner og togmateriell. Tilretteleggingen inngår som del av det ordinære planarbeidet.

#### *Bestilling og kjøp av billetter*

I alle fjerntog og i de aller fleste intercity- og regiontog, er det mulig å forhåndsreservere rullestolplass i toget. NSB tilbyr forhåndsbestilling av assistansetjenester på en rekke større stasjoner, slik at funksjonshemmede kan tilbys hjelp i forbindelse med transport mellom tog og videre befordring.

For døve og hørselshemmede er det etablert et prøveprosjekt med teksttelefon. Dette muliggjør innhentning av informasjon og bestilling av billetter ved hjelp av visuell kommunikasjon over telefon. Foreløpig er prosjektet begrenset til Oslo S. Ved flere av NSBs stasjoner er det dessuten montert teleslynge for hørselshemmede i tilknytning til billettsskaner.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering bør dagens systemer for reservering av billetter og bestilling av assistansetjeneste videreutvikles. For teksttelefon og teleslynge bør erfaringer fra eksisterende prø-

veprosjekter være styrende for omfang av videre utplassering.

#### Stasjoner

De fleste stasjoner som betjenes av fjern- og intercitytog, har adkomst for rullestolbrukere til venterom og eget toalett for funksjonshemmede. Stasjoner for lokaltog er derimot noe mindre tilrettelagt, da bare et begrenset antall har venterom og toalettfasiliteter.

Ved en rekke større stasjoner benyttes både visuelle hjelpemidler (monitører, tavler mv) og høytaler ved formidling av trafikkinformasjon. Denne kombinasjonen sikrer at både døve og blinde kan motta informasjon.

På enkelte større stasjoner er det montert blindeskriftskilter og spesielt underlag på perronger for å hjelpe blinde og svaksynte.

Det er behov for en videre utbygging av stasjonsfasiliteter for funksjonshemmede. Dette er prosjekter som krever store ressurser, og utviklingen må derfor skje i sammenheng med ordinære oppussingsplaner for de enkelte stasjoner.

Stasjoner som betjenes av fjern- og intercitytog, har vanligvis heisløsninger for adkomst til plattformer mellom togsprene. Etablering av spesielle adkomstmuligheter for rullestol som krever større ombygginger, må gjennomføres i sammenheng med øvrig ombygging av stasjonene.

#### Av- og påstigning

NSB har ulike løsninger for av- og påstigning av rullestoler i tog. I fjern- og intercitytog er det lagt til rette for innkjøring av rullestoler ved hjelp av skinner. Denne løsningen fungerer tilfredsstillende for ordinære rullestoler, men dagens skinner er dårlig tilpasset den senere tids utvikling med store og uensartete elektriske rullestoler. I enkelte andre tog finnes heis for ombordkjøring av rullestoler, mens lokaltogene mangler spesielle hjelpemidler for av- og påstigning.

Ved nye materiellanskaffelser vil NSB legge til rette for heisløsninger. En slik løsning er planlagt både for flytogene på Gardermobanen og framtidens fjern- og lokaltog. På noe lengre sikt er det mulig å utvikle lavgulvs-løsninger med trinnfri adkomst fra plattform til tog. Dette konseptet er bl a tatt med som alternativ i spesifikasjonene for framtidens lokaltog.

#### Rullestolplass og toalett for bevegelseshemmede i toget

I alle fjern- og intercitytog finnes egne kupeer for rullestolbrukere. Foruten rullestolplass har denne kupeen ledsagersete og tilkallingsknapp til konduktør. I intercitytogene er rullestolplassen lokalisert i en sitteavdeling med ordinære seter, og nærmeste sete kan reserveres for ledsager. I lokaltog har enkelte inngangspartier plass til bl a barnevogner, rullestoler mv.

Alle NSBs tog med unntak av lokaltogene er utstyrt med toalett for funksjonshemmede.

I forbindelse med utvikling av nye tog vil det bli tilrettelagt for rullestoler.

### 5.4 OPPFØLGING AV DELPLANEN OM TRANSPORT OG BIOLOGISK MANGFOLD

Miljøvernmyndighetene har ansvar for utviklingen av en overordnet tverrsektoriell miljøpolitikk, og skal koordinere virkemiddelbruken i forhold til tverrsektorielle miljøproblemer. Innenfor fastsatte rammer for den overordnede miljøpolitikken er det samferdselsmyndighetenes ansvar å foreta nødvendig oppfølging i forhold til miljøproblemer knyttet til transportsektoren, herunder bl a å kartlegge jernbanespesifikke miljøproblemer og iverksette tiltak med sikte på hensiktsmessige løsninger.

Samferdselsmyndighetene skal legge forholdene til rette for at det langsiktige transportbehovet i størst mulig grad tilpasses og dekkes i tråd med prinsippene for en bærekraftig utvikling. Dette innebærer bl a at det må legges vekt på hvordan de ulike transportaktivitetene påvirker det biologiske mangfoldet.

Som en oppfølging av Samferdselsdepartementets delplan om transport og biologisk mangfold, vil det i planperioden bli lagt vekt på å ivareta hensynet til biologisk mangfold i forbindelse med planlegging, utbygging og drift av jernbaneinfrastrukturen. Dette omfatter både hensynet til naturinngrep og til forurensning av luft, jord og vann. Det er i denne sammenheng viktig at Jernbaneverket i planperioden utvikler tilstrekkelig natur- og miljøfaglig kompetanse slik at hensynet til biologisk mangfold kan ivaretas. Miljø- og samferdselsmyndighetenes ansvar vil være å utarbeide retningslinjer for hvordan hensynet til de ulike natur- og miljøfaktorer skal ivaretas i plansammenheng.

## 6 Gardermobanen

### 6.1 BAKGRUNN

Utbyggingen av Gardermobanen gjennomføres i henhold til Stortingets vedtak av 8. oktober 1992 om at det som tilbringersystem til hovedflyplassen på Gardermoen skal bygges ny høyhastighets jernbane på strekningen Oslo S-Lillestrøm-Jessheim-Gardermoen-Eidsvoll, jf St prp nr 90 (1991–92)/Innst S nr 1 (1992–93). Det vises dessuten til St prp nr 1/Budsjett-innst S nr 14 (1994–95) om videre utbygging av Gardermobanen til Eidsvoll. NSB Gardermobanen AS er ansvarlig for utbygging av Gardermobanen og forbedelse av trafikk- og banedrift med en budsjetttramme på totalt 7 035 mill kr.

I samsvar med St prp nr 2/Innst S nr 31 (1996–97) legger Samferdselsdepartementet til grunn at det integrerte bane- og trafikkselskapet NSB Gardermobanen AS videreføres som et datterselskap til NSB BA når banen etter planen åpner for trafikk i oktober 1998. Det betyr at NSB Gardermobanen AS skal eie og drive den nye kjørevegen (Gardermobanen) fra Etterstad i Oslo til Eidsvoll, samt eie og drive flytogene som skal trafikkere strekningen fra Asker til Gardermoen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med et konkret framlegg om etableringen og forslag til åpningsbalanse for NSB Gardermobanen AS i drift i god tid før åpningen av banen.

### 6.2 KJØREPLAN FOR FLYTOGENE

Flytogene skal betjene den flyplassrettede trafikken i korridoren mellom Asker og Gardermoen. Det skal kjøres seks tog pr time mellom Oslo S og Gardermoen, og tre av disse skal gå mellom Asker og Gardermoen. Kjøretiden mellom Oslo S og Gardermoen er beregnet til 19 minutter for de flytogene som går direkte, mens kjøretiden for de øvrige flytogene som skal stoppe i Lillestrøm, blir på 21 minutter (Oslo S-Gardermoen). Kjøretiden mellom Asker og Gardermoen er beregnet til 47 minutter.

Parkeringsanlegg ved stasjonene samt et planlagt produkt-/prissamarbeid med drosjenæringen vil bidra til å øke tilgjengeligheten til og trafikkgrunnlaget for flytogene.

### 6.3 FORHOLDET TIL NSB BAs TOGTILBUD OG ØKONOMI

Gardermobanen skal inngå som en del av den infrastruktur som betjener nærtrafikken i Oslo-området og intercitytrafikken i det sentrale Østlandsområdet. Ved

at en del av dagens tog kjører på Gardermobanen blir det frigjort kapasitet på Hovedbanen. Kapasiteten på strekningen Oslo-Eidsvoll blir på denne måten mer enn fordoblet. Dette blir muliggjort ved at det bygges forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen, jf bl a St prp nr 1 (1994–95). Mulighetene for å kjøre ordinære persontog på Gardermobanen over hele eller deler av strekningen åpner for at lokaltogtrafikken kan økes betydelig der det er økonomisk og markedsmessig grunnlag for det. Det samme gjelder for godstog på Hovedbanen.

For å gi et godt tilbud til de arbeidsreisende til/fra Gardermoen og til/fra de områder som ikke dekkes geografisk med flytoget, vil det i samarbeid mellom NSB BA og NSB Gardermobanen AS bli lagt til rette for at NSB BA med strekningsvis bruk av Gardermobanen, betjener flyplassen med gjennomgående raske intercitytog mellom Skien/Drammen og Hamar/Lillehammer, og med lokaltogtilbud på Romerike og mellom Romerike og de øvrige nærområder i Osloregionen. NSB BA skal også som et alternativ til tog som trafikkerer Gardermobanen, gi et lokaltogtilbud på strekningen Eidsvoll-Oslo S som i sin helhet skal gå på Hovedbanen og ha tilstrekkelig kapasitet for arbeidsreisende.

Gardermobanen gjør det mulig med en vesentlig høyere togtrafikk og dermed bedre lønnsomhet for NSB BA. For intercity- og fjerntogene vil Gardermobanen medføre muligheter for redusert reisetid, samt økt frekvens og bedret punktlighet på strekningen mellom Oslo og Hamar/Lillehammer, noe som sammen med økt standard og komfort på Gardermobanen, vil styrke NSB BAs konkurransevne på denne strekningen.

Tog som kjører på den lånefinansierte Gardermobanen, skal betale en trafikkeringsavgift tilsvarende en bompengavgift.

### 6.4 TRAFIKKPROGNOSER

Planleggingen av kjørevegen og flytogtilbudet på Gardermobanen er basert på overordnede målsettinger om at minst 50 pst av flypassasjerene skal reise kollektivt. Ut fra foreliggende markedsanalyser i NSB Gardermobanen AS er det regnet med at 8,4 mill passasjerer vil bruke tog til/fra flyplassen i 2000. Av disse ventes 5,7 mill å være flypassasjerer, 2,1 mill å være arbeidsreisende og 0,6 mill å være reisende som følger/henter flypassasjerer eller andre besøkende til flyplassen. Det er videre regnet med at flypassasjerene vil fordele seg med 80 pst i flytogene og 20 pst i ordinære tog.

Det ventes at antall flypassasjerer med tog vil øke med 3,5 pst pr år fra 1999 til 2001, mens antall arbeidsreiser i samme periode ventes å øke med 1,8 pst pr år. Antall flypassasjerer som tar tog til/fra flyplassen og antall arbeidsreiser med tog ventes i 2007 å ligge på henholdsvis om lag 7,5 mill og 2,4 mill.

Det er i driftsopplegget lagt opp til en viss kapasitetsreserve i flytogene når banen åpner for trafikk i 1998. Det blir en forretningsmessig utfordring gjennom markedsmessig tilpasning å sørge for at mest mulig av trafikkveksten kan fanges opp av ledig kapasitet.

## 6.5 PRINSIPIELLE VURDERINGER

### *Trafikkeringsavgift – konkurransevilkår*

De økonomiske betingelser som er knyttet til NSB Gardermobanen AS' utbygging av infrastrukturen, avviker fra det som normalt gjelder for utbygging av jernbane i Norge. NSB Gardermobanen AS skal gjennom billettinntektene fra flytogene og trafikkeringsavgiften fra ordinære tog som trafikkerer banen, i tillegg til å dekke kostnadene ved selve togdriften, også dekke utbygging og drift av kjørevegen. De forutsatte rammebetingelsene gir i utgangspunktet ikke like konkurransevilkår for togene som trafikkerer Gardermobanen sammenliknet med persontog som trafikkerer det øvrige jernbanenettet og med vegtransport som ikke betaler direkte for bruken av infrastrukturen.

Ved behandlingen av St prp nr 90 (1991–92) vedtok Stortinget tog i stedet for buss som hovedsystem for kollektivbetjeningen av flyplassen på Gardermoen. Med tilslutning fra Stortinget ble det fra og med 1996 gjennomført en oppmykning av konsesjonspolitikken når det gjelder konkurransen mellom jernbane og ekspressbuss. I vedlegg 1 til Samferdselsdepartementets rundskriv N-3/96 heter det bl a at «*Siden Gardermobanen betaler investeringene i kjørevegen fullt ut og*

*ekspresbuss ikke betaler diesellavgift vil tiltak for å utjevne konkurransevilkårene bli vurdert*», jf for øvrig nærmere omtale i pkt 3.3. På denne bakgrunn vurderer departementet å innføre en terminalavgift på Gardermoen. I vurderingen vil departementet legge til grunn Stortingets forutsetning om valg av tog som hovedsystem for tilbringertransport til Gardermoen og målsettingen om 50 pst kollektivandel av flypassasjerer til og fra flyplassen. Som rammebetingelse vil det likevel bli lagt til grunn at Gardermobanen ikke skal ha særbeskyttelse gjennom konsesjonsreguleringer ut over det som generelt gjelder for jernbanetrafikken. Et eventuelt forslag om innføring av en terminalavgift vil i tilfelle bli lagt fram for Stortinget.

### *Stasjoner*

Felles stasjoner for flytog og ordinære tog vil være Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret, Oslo S, Lillestrøm og Gardermoen.

I henhold til gjeldende grensesnitt mellom NSB BA og Jernbaneverket har Jernbaneverket disposisjonsretten for fellesarealer på persontrafikkstasjoner som er av en slik art at de brukes av allmennheten og ellers må være tilgjengelige for eventuelle andre operatører på jernbanenettet. NSB BA har ikke utgifter i tilknytning til slike fellesarealer i og med at persontrafikken i dag ikke betaler trafikkeringsavgift for bruk av jernbaneinfrastrukturen. Basert på gjeldende avgiftssystem og av hensyn til likebehandling, legger derfor departementet opp til at NSB Gardermobanen AS heller ikke skal betale for flytogenes bruk av fellesarealer på fellesstasjonene.

Nødvendige avklaringer om prinsipper og ansvarsforhold for framtidige eie-/leieforhold på de terminale NSB Gardermobanen AS har bygd (helt eller delvis), drøftes for tiden mellom NSB Gardermobanen AS, NSB BA og Jernbaneverket. Samferdselsdepartementet vil om nødvendig komme tilbake til dette.

## 7 Jernbanens infrastruktur

### 7.1 INNLEDNING

I dette kapitlet blir det gjort nærmere rede for planene for de enkelte jernbanestrekninger basert på de hovedlinjer som er trukket opp i kapittel 1. Planene for investeringer, drift og vedlikehold i planperioden tar utgangspunkt i dagens tilstand på jernbanenettet og de behov for tiltak som følger av NSB BAs forretningsplaner for person- og godstrafikken. Hovedvekten er lagt på å beskrive tiltak som prioriteres i perioden 1998–2001.

### 7.2 DAGENS SITUASJON PÅ JERNBANENETTET

Investeringer i jernbanens infrastruktur har langsiktige perspektiver. Dagens kjøreveg i Norge er første generasjons jernbane som med få unntak er bygget for 100–150 år siden. Kravene til trasé, hastighet, bæreevne og profil i tunneler mv var den gangen helt andre enn i dag. Dagens banenett er ca 4 000 km med ca 130 km dobbeltspor. Banenettet har jevnt over relativt dårlig traséføring med mange krappe kurver. Under 1/3 av banenettet tåler hastigheter på over 100 km/t og det er bare få delstrekninger hvor moderne materiell fullt ut kan utnytte sitt hastighetspotensial.

Særlig i det sentrale Østlandsområdet har kjørevegen for liten kapasitet til å avvike det togtilbudet markedet etterspør. Driftskostnadene er høye på grunn av gamle tekniske løsninger. Kjørevegens signal- og sikringssystemer, strømforsyning mm har gjennomgått oppgraderinger, men vesentlige deler av anleggene har nådd den teknisk-økonomiske levealderen eller vil nå denne i løpet av planperioden.

I planperioden legges det opp til å prioritere vedlikeholds- og investeringstiltak for å bedre driftsforholdene på eksisterende nett. Antall feil er fortsatt høyt og kapasitetsbegrensninger hindrer tilfredsstillende driftsstabilitet. Den dårlige driftsstabiliteten skyldes i ca 1/3 av tilfellene feil ved rullende materiell, mens ca 2/3 skyldes forhold i kjørevegen.

I vedlegg 1 er tatt inn et kart over jernbanenettet og i vedlegg 2 er tatt inn en tabell med sentrale nøkkeltall som beskriver jernbanenettets omfang og standard.

### 7.3 FORRETNINGSPLANER FOR NSB BA

Jernbaneverkets oppgave er å tilrettelegge infrastrukturen for jernbanetraffikk og det er naturlig at utviklingen av jernbanens infrastruktur tar utgangspunkt i NSBs forretningsplaner.

For *NSB Persontrafikk* vil det i årene framover være et overordnet mål å få utviklet en mer lønnsom drift. I henhold til NSBs planer kan dette oppnås ved introduksjon av nye og mer framtidrettede togtilbud, ved mer effektiv ressursbruk og ved sanering av ulønnsom virksomhet. De viktigste satsingsområdene i persontrafikken er

- nærtrafikken rundt Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.
- intercitytogene i Østlandsområdet.
- fjerntogene på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen.

Målet for *NSB Gods* er å oppnå lønnsom drift ved å

- øke markedsandelene i de markedssegmenter der jernbanen har sine konkurransefortrinn og der forholdene ligger til rette for økt jernbanetraffikk. Dette gjelder både innenlands og til og fra utlandet.
- utvikle produksjonsapparatet for å bedre kapasitetsutnyttelsen og redusere ressursinnsatsen.
- løpende tilpasse transporttilbudet til markedets behov, både som selvstendig aktør og gjennom allianser med andre aktører i transportsektoren.

NSB Gods legger følgende strategier til grunn for utvikling av produksjonsapparatet:

- Videre oppbygging av containerekspress-systemet for effektiv transport av standardiserte lastebærere mellom hovedterminalene.
- Utvikling av skreddersydde transportopplegg (spesialsystemer) rettet mot store transportbrukere.
- Videre restrukturering av vognlastsystemet basert på en stjernemodell med Alnabru som knutepunkt.

### 7.4 LANGSIKTIGE MÅL OG UTFORDRINGER FOR JERNBANENS INFRASTRUKTUR

NSB BA står overfor flere viktige milepæler som også setter krav til infrastrukturen. Dette gjelder bl a effektivisering av togproduksjonen og nye og mer effektive drifts- og vedlikeholdsrutiner for togmateriellet, åpning av Gardermobanen høsten 1998 med nye driftsmodeller for togproduksjon på Østlandet og planer om innføring av krengetog på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen omkring årtusenskiftet.

Med utgangspunkt i driftssituasjonen på dagens jernbanenett og for å få realisert forretningsplanene for NSB BA legges det bl a opp til følgende langsiktige mål for utviklingen av kjørevegen:



- Størst mulig *driftssikkerhet* i eksisterende anlegg.
- *Økt kapasitet* (sporkapasitet, strømforsyning, signalanlegg) i Oslo-, Bergens-, Stavanger- og Trondheimsområdet og på Østfold- og Vestfoldbanen.
- *Reisetidsforkortelse og kapasitetsforbedrende tiltak* på de tre prioriterte fjerntogstrekningene (Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen) gjennom krengetogtilpasning og utbygging av kryssingskapasitet, økt strømforsyningskapasitet og sikring/fjerning av planoverganger.
- Bedret tilgjengelighet til jernbanen og de lokale kollektivtilbudene ved *stasjons- og terminalutvikling*, bl a gjennom å lette omstigningen mellom tog og bil, buss, taxi og T-bane. For persontrafikken prioriteres stasjonsutvikling på de tre satsingsområdene nærtrafikk, intercitytrafikk og fjerntogstrekningene Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen.
- Bygging av nye *godsterminaler* i Trondheims- og Stavangerområdet samt fullføring av godsterminalen i Narvik.
- Utvidelse av *lasteprofil* og økning av *aksellast* på prioriterte hovedstrekninger for godstrafikken.
- Ivaretagelse av *miljøhensyn* bl a gjennom opprydningstiltak og støyskjerming.
- Tilrettelegging for ytterligere *effektivisering av togdriften* gjennom fortsatt utbygging av automatisk fjernstyring (CTC), togradio og automatisk togkontroll (ATC) på strekninger der dette er lønnsomt, samt fullføring av program for digitalt samband.
- Gjennomføring av tiltak for å forebygge *rasfare*.

## 7.5 KRENGETOGMATERIELL KONTRA INVESTERINGER I KJØREVEGEN

Stortinget har bedt om en vurdering av hvordan kjøretidsgevinster kan oppnås; enten ved en kombinasjon av krengetog og mindre kjørevegstilpasninger eller ved bruk av konvensjonelle tog uten krengeing, kombinert med omfattende baneomlegginger og kurveutrettinger, jf Budsjett-innst S nr 14 (1994–95).

Gjennomførte jernbaneutredninger viser at en fullstendig modernisering av banenettet til en modifisert norsk 200 km/t-standard kombinert med konvensjonell materiell (uten krengeing) vil kreve uforholdsmessig store investeringer.

Selv om det etter hvert gjennomføres moderniseringstiltak på de ulike banestrekningene, vil en i lang tid framover måtte leve med en variabel standard/geometri på banenettet hvor hastighetspotensialet varierer. Dette tilsier at innføring av krengetogteknologi i kombinasjon med visse tiltak på banenettet vil være en fornuftig strategi for å redusere kjøretidene og ta ut reisetidsgevinster forholdsvis raskt. Gjennomførte undersøkelser viser at det er et betydelig potensial for reduserte kjøretider på banenettet dersom en tar i bruk krengetogmateriell. Måleresultatene fra utførte tester viser at dagens sporstandard på banenettet er relativt

god og at økt hastighet på togene i liten grad vil gå ut over komforten for de reisende og heller ikke øke sporslitasjen.

Krengetog kan trafikkere eksisterende baner uten at det er nødvendig å gjøre noe med infrastrukturen, men krengetogets hastighetspotensial blir da dårlig utnyttet. For å ivareta krav til komfort og sikkerhet ved økt hastighet er det behov for å gjennomføre visse infrastrukturtiltak. Slike tiltak vil bl a bestå av

- sporjustering, ballastrensing og sliping av skinner for å høyne kvaliteten på sporet.
- fjerning/sikring av planoverganger for å redusere faren for kollisjon med kryssende trafikk.
- flytting av signaler.
- utskifting av bruer uten ballast.
- forsterkning av strømforsyningen og utskifting av kontaktledning.

Sammenliknet med ordinære kjørevegsinvesteringer (baneomlegginger, kurveutrettinger etc) er innføring av krengetogmateriell samlet sett en vesentlig billigere og raskere måte å oppnå til dels betydelige kjøretidsreduksjoner på.

Jernbaneverket anslår at det vil være mulig å oppnå ca 20 pst reisetidsreduksjon med relativt beskjedne tiltak i kjørevegen dersom dette kombineres med innsetting av krengetogmateriell. Kostnadsforskjellen mellom konvensjonell togmateriell og krengetogmateriell er i dag i størrelsesorden 10–20 pst.

Jernbaneverkets beregninger viser at kostnadene ved hastighets- og kapasitetsøkende tiltak i kjørevegen for å få full effekt av krengetog, vil være ca 605 mill kr på Sørlandsbanen (Drammen-Stavanger), ca 630 mill kr på Dovrebanen (Eidsvoll-Trondheim) og ca 355 mill kr på Bergensbanen (Hønefoss-Bergen). Anslagene inkluderer kostnader til kryssingsspor. Større krav til kryssingskapasitet er særlig nødvendig på banestrekninger hvor ulike tog går med store forskjeller i hastighet og frekvens (f eks krengetog i blanding med godstog), og hvor forbikjøring vil måtte finne sted dersom forutsatt kjøretid for krengetogene skal kunne oppnås. Reduserte kjøretider vil også medføre behov for kryssinger på andre steder enn tidligere.

Gevinsten ved krengetog i form av sparte reisetidskostnader er særlig stor på trafikksterke fjerntogstrekninger med dårlig kurvatur. Her er det også langt mellom hver stopp og kjøretidsgevinsten ved høyere tog-hastighet er større enn på baner med korte avstander mellom stoppene. Til sammenlikning bygges Østfoldbanen og Vestfoldbanen av kapasitetshensyn ut med dobbeltsporparseller, på en slik måte at kjøretidsgevinster her kan oppnås uten bruk av krengetogmateriell.

Beregninger viser at det er en grense for hvor mye en kan få ut av krengetogmateriell alene. Dersom det skal oppnås reisetidsreduksjoner ut over 20 pst, må dette kombineres med forholdsvis omfattende investeringer i kjørevegen. Andre konsekvenser knyttet til å øke hastigheten på dagens baner er

- strengere krav til sporjusteringen.
- større forsinkelser ved saktekjøring.
- økte vedlikeholdskostnader.

Med sikte på innføring av krengetog vil departementet prioritere kjørevegstiltak på de tre fjerntogstrekningene Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen. I fireårsperioden 1998–2001 legges det opp til å bruke ca 1 000 mill kr til krengetogtilpasninger på disse banestrekningene. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til fordelingen av midler på de tre strekningene i forbindelse med de årlige statsbudsjettene. For fullt ut å kunne ta ut effekten av krengetogene må det i perioden 2002–2007 investeres ytterligere ca 600 mill kr.

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 1996 har Stortinget bedt om at det blir lagt fram forslag om hvordan merkostnader til krengetog i forhold til tog uten krengeing kan behandles i lys av det økonomiske styringssystemet som NSB er underlagt, jf Budsjett-innst S nr 14 (1995–96).

Samferdselsdepartementet viser til at NSB BA har ansvaret for anskaffelser og finansiering av togmateriellet og at Jernbaneverket har ansvaret for infrastrukturen. Denne ansvarsdelingen gjaldt også mellom NSBs trafikkdel og kjørevegen før 1. desember 1996. Samferdselsdepartementet mener at en løsning der Jernbaneverket f.eks. delfinansierer merkostnadene ved anskaffelsen av selve krengetogmateriellet, vil bryte med prinsippene for statens rolle overfor henholdsvis kjørevegen (Jernbaneverket) og operatøren (NSB BA). Selskapets markedsmessige fordel ved slikt materiell bør være god nok grunn til å foreta krengetoginvesteringer ut fra en bedriftsøkonomisk lønnsomhetsvurdering. I tillegg må staten bidra med betydelige investeringer i kjørevegen for å legge til rette for krengetogdrift uten at NSB BA betaler noe for dette. Samferdselsdepartementet vil derfor ikke anbefale at det legges opp til at Jernbaneverket skal bidra med finansiering av selve krengetoganskaffelsene.

## 7.6 HANDLINGSPROGRAM

I kapittel 1 er det redegjort for Regjeringens hovedprioriteringer i utviklingen av jernbanen. For kjørevegen innebærer dette at satsingen i perioden først og fremst vil skje innenfor nærtrafikkområdet rundt Oslo, på Østfold- og Vestfoldbanen og på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen.

I det følgende omtales dagens situasjon og forslag til tiltak for de enkelte områdene/banestrekningene. Samferdselsdepartementet vil presisere at kostnadsoverslagene har en usikkerhet på +/- 20 pst på hovedplannivå. Under den enkelte banestrekning omtales i tillegg til større investeringstiltak også mindre tiltak for bedre driftsforhold på det eksisterende jernbane-

nettet. I pkt 7.6.8 blir det dessuten gitt en samlet omtale av disse tiltakene.

### 7.6.1 Oslo-området

Oslo-området avgrenses i denne sammenheng til området Ski-Eidsvoll-Drammen, samt Spikkestadlinjen (Asker-Spikkestad). Dette er NSBs viktigste markedsområde hvor om lag 3/4 av antall togreiser i Norge foregår. Oslo er dessuten knutepunkt for store deler av jernbanenettet i Norge. Tiltak som gir bedre kapasitet, reisetid og punktlighet i dette området, har derfor i stor grad positive ringvirkninger for det øvrige jernbanenettet.

Det som karakteriserer jernbanetrafikken rundt Oslo, er den høye togtettheten i forhold til resten av jernbanenettet og den store blandingen av forskjellige typer trafikk med ulikt stoppmønster og hastighet. Særlig belastet er innerstrekningene mot og gjennom Oslo, dvs Oslo-tunnelen, Oslo-Lillestrøm, Oslo-Asker og Oslo-Ski, hvor kapasitetsutnyttelsen over store deler av driftsdøgnet er svært høy. Dette medfører at framføringshastigheten for intercity- og fjerntogene blir lav.

For å øke kapasiteten i Oslo-området er det behov for å bygge nye dobbeltsporparseller mellom Skøyen og Asker og mellom Oslo S og Ski. En slik dobbeltsporutbygging vil gjøre det mulig å skille intercity- og fjerntrafikken fra nærtrafikken. Dette vil gi nye utviklingsmuligheter for jernbanens rolle i nærtrafikken samtidig som reisetidene for intercity- og fjerntogene reduseres.

En videre utbygging av jernbanenettet i Oslo-området er en viktig forutsetning for å få til en økt satsing på nærtrafikken. Utbyggingen vil gjøre at den banebaserte trafikken får en enda sterkere rolle i Oslo-områdets kollektivsystem. Ytterligere satsing på nærtrafikk kan skje gjennom videre utvikling av tradisjonelle lokaltogkonsepter og/eller gjennom økt integrering mellom de ulike banesystemene i Oslo-området (jernbane, trikk og T-bane). Økt kapasitet på jernbanenettet er en forutsetning for slike integrerte løsninger. AS Oslo Sporveier, NSB BA og Jernbaneverket har nylig gjennomført en forstudie om muligheten for satsing på kombibaner i Oslo-området.

I fireårsperioden 1998–2001 er det planlagt brukt ca 1 320 mill kr til større investeringstiltak i Oslo-området. Dette innebærer at den pågående utvidelsen av sporkapasiteten på Skøyen og Nationaltheatret stasjoner kan fullføres i 1998/99 og at byggingen av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker (Vestkorridoren) kan settes i gang på parsellen Skøyen-Sandvika. I tillegg er det i fireårsperioden 1998–2001 planlagt brukt ca 290 mill kr til tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett. Dette omfatter bl a fullføring av støyskjermingstiltak i Gamlebyen i Oslo og utbygging av signal- og sikringsanlegg på Spikkestadlinjen. Av nye tiltak planlegges en betydelig styrking av strømforsyningsanleggene, oppgradering av termi-

naler og plattformer, samt videre utbygging av fiberkabelnettet.

Gjenstående bevilgningsbehov etter 2001 for å nå de langsiktige målene for utbyggingen av jernbanesystemet i Oslo-området, er på i størrelsesorden 3,5 mrd kr for dobbeltsporutbyggingen Skøyen-Asker og i størrelsesorden 4 mrd kr for byggingen av nytt dobbeltspor på strekningen Oslo S-Ski.

Følgende utbyggingsrekkefølge vurderes foreløpig som hensiktsmessig for de framtidige store dobbeltsporprosjektene i Oslo-området:

1. Skøyen-Sandvika
2. Ski stasjon (utvidelse av sporkapasitet)
3. Rosenholm-Ski
4. Sandvika-Asker
5. Oslo S-Rosenholm

Utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen-Sandvika er det prosjektet som har høyest prioritet på kort og mellomlang sikt. Utbyggingen av dobbeltsporparsellene er svært ressurskrevende. Samferdselsdepartementet vil løpende vurdere utbyggingsstrategien i forhold til ressurstilgang, trafikkutvikling og andre forhold av betydning for utviklingen av kollektivtransporten i området.

En samlet strategi for den framtidige jernbaneutbyggingen i Oslo-området må dessuten ses i nær sammenheng med det pågående arbeidet med å utarbeide en samlet plan for forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus-regionen, jf for øvrig nærmere omtale i St meld nr 36 (1996–97) Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998–2007.

I St prp nr 33 (1996–97) Konsekvensutredning for jernbanetunnel under Gamlebyen i Oslo, som er til behandling i Stortinget, foreslås ingen av de utredede tunnelalternativer eller lokkløsning realisert. I stedet har Regjeringen foreslått en helhetlig og samordnet planprosess etter plan- og bygningsloven for området Gamlebyen/Bjørsvika/Bryn, der bla en videre utredning av jernbanetunnel vil inngå.

### 7.6.2 Østfoldbanen (Ski-Kornsjø)

Østfoldbanen er blant landets mest trafikkerte jernbanestrekninger. Dårlig kapasitet og kurvatur er hovedproblemet på vestre linje. Den nye dobbeltsporparsellen Ski-Sandbukta sto ferdig i 1996 og utbygging av dobbeltsporparseller mellom Moss og Halden er igangsatt på parsellen Såstad-Haug. Ny omformer ved Smørbekk skal etter planen stå ferdig i 1998 og strømforsyningen på banen vil da være tilfredsstillende.

Som langsiktig strategi for utviklingen av Østfoldbanen, vestre linje, legges det opp til en modernisering med videre utbygging av dobbeltsporparseller mellom byene. Strategien kombinerer hensynet til forbedret banekapasitet på kort sikt med en langsiktig målsetting om sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Halden og modernisert enkeltspor mellom Halden

og Kornsjø. Denne strategien ligger til grunn for den pågående strekningsvise utbyggingen av dobbeltsporparseller som kan tas i bruk etter hvert som de står ferdig. Dobbeltspor gjennom byene prioriteres ikke i planperioden 1998–2007.

I fireårsperioden 1998–2001 er det planlagt brukt ca 310 mill kr til fullføring av dobbeltspor på strekningen Såstad-Haug. I tillegg er det planlagt brukt ca 16 mill kr til profulutvidelser og videre utbygging av fiberkabelnettet.

For perioden 2002–2007 vurderes følgende prioritering av dobbeltsporparseller:

1. Dobbeltspor Haug-Seut
2. Dobbeltspor Sarpsborg stasjon-Hafslund

Kostnadsoverslaget for disse dobbeltsporparsellene er henholdsvis ca 700 mill kr og ca 400 mill kr. For å nå den langsiktige målsettingen for Østfoldbanen, vil gjenstående bevilgningsbehov etter 2001 for større investeringsprosjekter være i størrelsesorden 9 mrd kr.

Utbyggingen av sammenhengende dobbeltspor på Østfoldbanen fra Oslo til Halden er svært ressurskrevende. Det må derfor vurderes om en mer nøktern utvikling av banen med bygging av lange kryssingsspor slik at tog kan krysse i fart, vil være en mer kostnadseffektiv løsning på mellomlang sikt. Samferdselsdepartementet vil løpende vurdere utbyggingsstrategien i forhold til ressurstilgang, trafikkutvikling, materielltyper etc.

NSBs styre vedtok i 1994 at traséalternativ 2 B (lang tunnel) skulle legges til grunn for den videre planlegging av dobbeltspor gjennom Moss. I 1996 bekreftet styret trasévalget, men presiserte at det ikke fant det riktig å prioritere prosjektet i planperioden 1998–2007. Samferdselsdepartementet legger ikke opp til igangsetting av prosjektet i tiårsperioden. For å legge til rette for bedre transportløsninger for næringslivet i Moss, vil det bli arbeidet videre med planene om et nytt godspor til bedriften Peterson Moss AS.

### 7.6.3 Vestfoldbanen (Drammen-Skien)

Vestfoldbanen er den sterkest trafikkerte intercitystrekningen i Norge og er preget av store trafikktopper. Banen har dårlig kapasitet i forhold til den store trafikkøkningen de senere år. Som følge av økt togtrafikk vil det i løpet av tiårsperioden være behov for å bygge ny strømomformer i Skoppum-området.

I perioden 1994–97 er deler av banen gjennom nordre Vestfold ferdig utbygget med dobbeltspor. Arbeidet med nye parseller pågår eller blir startet opp og vil bli videreført i planperioden.

Som langsiktig strategi for utviklingen av Vestfoldbanen legges det opp til en modernisering med videre utbygging av dobbeltsporparseller mellom byene. Strategien kombinerer hensynet til forbedret banekapasitet på kort sikt med en langsiktig målsetting om sammenhengende dobbeltspor mellom Drammen og Larvik og modernisert enkeltspor med muligheter for

kryssing mellom Larvik og Porsgrunn (Eidangertunnelen).

I perioden 1998–2001 er det planlagt brukt ca 625 mill kr til større investeringstiltak på Vestfoldbanen. Dette innebærer at dobbeltsporparsellene på strekningen Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen kan fullføres i fireårsperioden og at utbyggingen av dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg kan settes i gang mot slutten av perioden. I tillegg er det planlagt brukt ca 49 mill kr til ferdigstilling av ny driftsbanegård i Skien og til bygging av kryssingsspor ved Nykirke.

For perioden 2002–2007 vurderes følgende prioritering av prosjekter:

1. Fullføring av dobbeltspor Barkåker-Tønsberg
2. Eidangertunnelen

Kostnadsoverslaget for disse prosjektene er henholdsvis ca 500 mill kr og ca 1,2 mrd kr. For å nå den langsiktige målsettingen for Vestfoldbanen vil gjenstående bevilgningsbehov etter 2001 for større investeringsprosjekter være i størrelsesorden 5–6 mrd kr.

Utbyggingen av sammenhengende dobbeltspor på Vestfoldbanen fra Drammen til Larvik er svært ressurskrevende. Det må derfor vurderes om en mer nøktern utvikling av banen med bygging av lange kryssingsspor slik at tog kan krysse i fart, vil være en mer kostnadseffektiv løsning på mellomlang sikt. Samferdselsdepartementet vil løpende vurdere utbyggingstrategien i forhold til ressurstilgang, trafikkutvikling, materielltyper etc.

Samferdselsdepartementet viser til at Stortinget i forbindelse med behandlingen av Norsk jernbaneplan 1994–97 ba om at en sammenkobling av Vestfold- og Sørlandsbanen ble utredet slik at prosjektet kunne vurderes i forbindelse med neste rullering av Norsk jernbaneplan, jf Innst S nr 212 (1992–93). Jernbaneverket tilrår at prosjektet først gjennomføres etter at nødvendig modernisering og dobbeltsporutbygging er gjennomført på Vestfoldbanen og etter at ny jernbanelinje mellom Larvik og Porsgrunn (Eidangertunnelen) er bygget. Samferdselsdepartementet tilrår på denne bakgrunn at prosjektet ikke prioriteres i planperioden 1998–2007.

#### 7.6.4 Sørlandsbanen (Drammen-Stavanger)

Sørlandsbanen er på store deler av strekningen lokalisert langt fra større befolkningsentra. Banen er stedvis likevel en viktig forbindelse på tvers av dalførene.

Banen har svært variabel standard, fra partier hvor toghastigheten er redusert ned mot 20 km/t (Drangsdalen) til partier hvor togene kan kjøre i inntil 160 km/t. Store deler av banen har mange og krappe kurver.

Driftsmessig er manglende eller for korte kryssingsspor et problem for å avvikle person- og godstrafikken på en tilfredsstillende måte. I tillegg har strømforsyningen mellom Kristiansand og Stavanger dårlig kapa-

sitet, men dette vil bli bedret ved nye omformere som planlegges bygget i første del av planperioden.

NSBs planer om innføring av krengetog og ny driftsmodell for godstogene gjør det nødvendig å ytterligere forsterke strømforsyningen langs banen.

Antall kontaktledningsfeil er redusert, men antall signalfeil, særlig mellom Egersund og Stavanger (Jærbanen), er fortsatt høyt. Kontaktledningsanlegget er gammelt og sikringsanlegg og fjernstyringssentraler må etter hvert også fornyes. Det er fremdeles mange planoverganger som må sikres eller fjernes.

Som strategi for utvikling av Sørlandsbanen legges det opp til at banen moderniseres som enkeltsporet bane tilrettelagt for krengetog med nødvendig kryssingskapasitet. For persontrafikken er målsettingen å redusere reisetiden til i underkant av 4 timer mellom Oslo og Kristiansand og 2 timer og 30 minutter mellom Kristiansand og Stavanger ved bruk av krengetog.

I tillegg til krengetogtiltakene, jf nærmere omtale i pkt 7.5, er det i fireårsperioden 1998–2001 planlagt brukt ca 37 mill kr til fullføring av ny sporplan på strekningen Drammen-Gulskogen, gjennomføring av første etappe av ny driftsentral i Drammen, samt profilutvidelser for godstrafikken.

For å legge til rette for mer effektive godstransporter er det planlagt brukt ca 230 mill kr til bygging av ny godsterminal i Ganddal i Sandnes. Beløpet er forutsatt å dekke de deler av terminalen som i henhold til gjeldende grensesnitt mellom Jernbaneverket og NSB BA skal dekkes av Jernbaneverket (dvs grunnterminal med skifteområder og en lastegate med tilhørende spor og øvrig nødvendig infrastruktur).

Jernbaneverkets foreløpige planer for videre modernisering av Sørlandsbanen i perioden 2002–2007 innebærer bygging av første etappe på dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger som er nødvendig for å kunne øke frekvensen i nærtrafikken på Jærbanen, og omlegging av jernbanelinjen gjennom Drangsdalen (rassikring).

#### 7.6.5 Bergensbanen (Hønefoss-Bergen)

Bergensbanen er av stor betydning som en sikker helårsforbindelse mellom Oslo og Bergen. Banen er også viktig i reiselivssammenheng med Flåmsbanen som hovedattraksjon.

På Bergensbanen er det kapasitetsbegrensninger, spesielt på strekningene Arna-Bergen, Haugastøl-Finse og Myrdal-Mjølfjell. I tillegg er manglende eller for korte kryssingsspor et problem.

Som strategi for utvikling av Bergensbanen legges det opp til at banen skal moderniseres som enkeltsporet bane tilrettelagt for krengetog med nødvendig kryssingskapasitet. For persontrafikken skal Bergensbanen moderniseres ut fra en målsetting om å redusere reisetiden med bruk av krengetog til 5 timer og 35 minutter mellom Oslo og Bergen (med dagens bane Hønefoss–Oslo).

I tillegg til krengetogtiltakene, jf nærmere omtale i

pkt 7.5, er det i fireårsperioden 1998–2001 planlagt brukt ca 200 mill kr til fullføring av linjeomleggingen på strekningen Tunga-Finse og Gråskallen kryssingsspor og ca 31 mill kr til avsluttende opprydding i Finseområdet, samt støyreducerende tiltak og profilutvidelser.

Jernbaneverkets foreløpige planer for videre modernisering av Bergensbanen i perioden 2002–2007 innebærer linjeomlegging i Rastalia og igangsetting av byggingen av ny jernbanelinje i tillegg til den eksisterende mellom Arna og Bergen, herunder ny tunnel gjennom Ulriken. Dagens sporkapasitet og tunnel er begrensende for utviklingen av lokaltogtrafikken på denne strekningen.

Samferdselsdepartementet vil i løpet av planperioden komme tilbake til spørsmålet om en eventuell realisering av Ringeriksbanen etter at trasévalget er nærmere avklart, jf at Stortinget høsten 1996 vedtok at det skal gjennomføres hovedplanlegging for to ulike trasékorridorer. Jernbaneverkets hovedplaner skal etter planen foreligge sommeren 1998.

#### 7.6.6 Dovrebanen (Eidsvoll-Lillehammer-Trondheim) og Hovedbanen (Oslo-Eidsvoll)

Dovrebanen betjener først og fremst trafikk til Gudbrandsdalen og Trøndelag, men er samtidig en del av et større banesystem med tilknytning til Østerdalen via Rørosbanen og Møre og Romsdal via Raumabanen. For godstrafikken spiller banen en betydelig rolle med tog til Åndalsnes, Trondheim og Bodø. Intercitystrekningen Oslo-(Gardermoen)-Lillehammer er den mest trafikkerte delstrekningen på Hoved-/Dovrebanen. Denne strekningen har hatt trafikkvekst gjennom flere år og veksten har blitt ytterligere forsterket fra 1989 da ny intercity-rutemodell ble innført.

Dovrebanen har dårlig kryssingskapasitet og det er behov for å bedre strømforsyningen.

Som strategi for utvikling av Dovrebanen legges det opp til en modernisering som enkeltsporet bane tilrettelagt for krengetog med nødvendig kryssingskapasitet. For persontrafikken skal Dovrebanen moderniseres ut fra en målsetting om å redusere reisetiden ved bruk av krengetog til 5 timer og 45 minutter mellom Oslo og Trondheim.

Hovedbanen vil bli vesentlig avlastet når Gardermobanen åpner og trafikken kan fordeles mellom Gardermobanen og Hovedbanen med tilknytningspunkter ved Lillestrøm, Kløfta og Eidsvoll.

I tillegg til krengetogtiltakene, jf nærmere omtale i pkt 7.5, er det i fireårsperioden 1998–2001 planlagt brukt ca 40 mill kr til sporombygginger på Marienborg verksted i Trondheim og videre utbygging av fiberkabelnettet på strekningen Fåberg-Trondheim.

For å legge til rette for mer effektive godstransporter er det videre planlagt brukt ca 59 mill kr til igangsetting av ny godsterminal i Trondheim. Beløpet skal dekke kostnader knyttet til de deler av terminalen som i henhold til gjeldende grensesnitt mellom Jernbane-

verket og NSB BA skal dekkes av Jernbaneverket (dvs grunnterminal med skifteområder og en lastegate med tilhørende spor og øvrig nødvendig infrastruktur). Dersom NSB ønsker at terminalen skal stå ferdig i løpet av fireårsperioden, vil Samferdselsdepartementet vurdere muligheten for at NSB BA kan forskuttere Jernbaneverkets andel (på totalt ca 230 mill kr) av investeringskostnaden dersom NSB vurderer det som bedriftsøkonomisk lønnsomt.

Tabell 7.1 viser den strekningsvise fordelingen av investeringsrammen til større tiltak. I oversikten er ikke tatt med merverdiavgiftskompensasjon, jf pkt 1.4.5.

Tabell 7.1 Veiledende anslag for investeringer pr bane. Nyanlegg og krengetogtilpasninger (mill 1997-kr)

Banestrekning	1998–2001
Oslo-området	1 320
Østfoldbanen	310
Vestfoldbanen	625
Sørlandsbanen	230
Bergensbanen	200
Dovrebanen	59
Krengetogtilpasninger (hastighets- og kapasitets- økende tiltak)	1 000
Sum	3 744

#### 7.6.7 Andre banestrekninger

##### Nordlandsbanen (Trondheim-Bodø)

Det er behov for visse moderniseringstiltak, særlig på den eldste delen av banen, dvs strekningen Trondheim-Steinkjer, hvor gjennomsnittlig toghastighet i dag ligger på om lag 60 km/t.

I St meld nr 35 (1992–93) Norsk jernbaneplan 1994–97 foreslo Samferdselsdepartementet å starte planleggingen av elektrifisering av Nordlandsbanen i perioden 1994–97 og signaliserte samtidig at en ville komme tilbake til Stortinget med saken dersom plangrunnlaget tilsa igangsetting av prosjektet. NSB har foretatt en utredning som viser at elektrifisering av dagens bane vil koste i størrelsesorden 2,5 mrd kr. For at dette skal gi en markedsmessig effekt, må det dessuten gjennomføres andre omfattende tiltak på banen. Prosjektet ble ikke vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomt og NSBs styre har vedtatt at prosjektet ikke bør gjennomføres. Styret ba imidlertid om at linjeforbedringer på strekningen Trondheim-Steinkjer, kombinert med elektrifisering eller moderne dieseldrift, blir vurdert nærmere. Samferdselsdepartementet sluttet seg til NSBs styres vedtak, og tilrår at Nordlandsbanen ikke elektrifiseres i planperioden 1998–2007.

Som strategi for utvikling av Nordlandsbanen i planperioden 1998–2007 legges det opp til moderni-

sering på strekningen Trondheim-Steinkjer gjennom tiltak for kortere kjøretid og økt kapasitet. Nord for Steinkjer legges det opp til økt kryssingskapasitet, profilutvidelser og fjerning av rasutsatte partier.

I fireårsperioden 1998–2001 er det planlagt brukt ca 24 mill kr til profilutvidelser på banen.

#### *Rørosbanen (Hamar-Støren)*

Banens nordre del er de senere årene blitt opprustet og hele banen tillates nå trafikkert med 22,5 tonn aksellast. Kurvaturen sør for Glåmos (nordvest for Røros) er til dels meget bra og tillater maksimal hastighet på 130 km/t over lengre strekninger. Samtidig finnes også svært kurverike partier som bare tillater lave hastigheter og krever relativt mye vedlikehold.

Rørosbanen er utbygd med fjernstyring av togtrafikken mellom Hamar og Røros. På noe sikt vil det være behov for utbygging av automatisk togkontroll på denne strekningen.

Innføring av nytt diesel lettogmateriell vil kunne gjøre det nødvendig med mindre tilpasninger i infrastrukturen. Det legges ikke opp til større investerings tiltak på banen i fireårsperioden 1998–2001.

#### *Gjøvikbanen (Oslo-Gjøvik)*

Etter at tilbudet på Gjøvikbanen ble forbedret i 1994 med moderniserte tog og kortere reisetid, har persontrafikken hatt en vekst på ca 2 pst pr år. Godstrafikken på strekningen Gjøvik-Roa ble lagt ned i 1996, men fortsatt går hovedforbindelsen for godstog mellom Oslo (Alnabru) og Bergen over nedre del av banen (Grefsen-Roa). På strekningen Dokka-Eina på Valdresbanen og videre til Roa og Hønefoss fraktes det fortsatt tømmer. Inntil Ringeriksbanen eventuelt er bygget og kapasiteten gjennom Oslo er utbedret, er nedre del av Gjøvikbanen av stor betydning for godstrafikken.

Trafikkgrunnlaget langs Gjøvikbanen er for lite til å forsvare betydelige investeringer i kjørevegen, men enkelte mindre tiltak bør gjennomføres.

Dårlig kapasitet på strømforsyningen nord for Jaren legger begrensninger på togtrafikken. I fireårsperioden 1998–2001 er det derfor planlagt brukt ca 28 mill kr til bygging av en ny omformer for å bedre strømforsyningen mellom Jaren og Gjøvik.

I løpet av tiårsperioden planlegges det forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, samt utbygging av fjernstyring mellom Roa og Gjøvik.

Samferdselsdepartementet viser til at Stortinget i forbindelse med behandlingen av Norsk jernbaneplan 1994–97 ba om at det ble utarbeidet et forprosjekt for en forlengelse av Gjøvikbanen til Dovrebanen, med sikte på vurdering ved neste rullering av Norsk jernbaneplan, jf Innst S nr 212 (1992–93). NSB har beregnet at prosjektet vil koste i størrelsesorden 1 mrd kr og konkluderer med at prosjektet ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Jernbaneverket tilrår at prosjektet ikke gjennomføres. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette.

*Kongsvingerbanen (Lillestrøm-riks grensen v/Magnor)*  
Strekningen Lillestrøm-Sørumsand er av de enkeltsporede banestrekninger på Østlandet som har høyest togtrafikk. På sikt vil det være behov for å øke kryssingskapasiteten, samt gjennomføre kontaktledningsbytte mellom Lillestrøm og Kongsvinger og redusere antall planoverganger.

Gardermobanen bygges med av- og påkjøring ved Stalsberg/Lillestrøm som gjør det mulig å bruke Romeriksporten for tog til/fra Kongsvingerbanen.

I fireårsperioden 1998–2001 er det planlagt brukt ca 1 mill kr til profilutvidelser på banen.

NSB BA og Jernbaneverket vurderer i samarbeid med SJ og Banverket i Sverige muligheten for et forbedret togtilbud mellom Stockholm og Oslo. Bl a vurderes muligheten for opprusting av kjørevegen slik at krengetog kan settes inn. Utredningsarbeidet er ikke avsluttet. Innenfor planrammen legges det ikke opp til å gjennomføre større investerings tiltak, herunder krengetogtilpasninger i fireårsperioden 1998–2001.

#### *Ofofbanen (Narvik-riks grensen v/Vassijaure)*

Av den totale godstransporten på jernbanenettet i Norge avviker Ofofbanen over 20 pst målt i netto tonn kilometer. Av dette utgjør malmtrafikken 98 pst og containertrafikken 2 pst. Malmtransporten utføres fra og med 1996 av Malmtrafikk AS. I 1993 ble containerpendelen Arctic Rail Express (ARE) mellom Oslo og Narvik innført. Det går i dag 8 pendeltog pr uke og produktet har hatt en dobling i inntektene siden starten.

Lasteprofilen langs banen er begrensende for å kunne kjøre større containere i pendeltogene. For å kunne kjøre lengre malmtog og ARE-tog må minst ett kryssingsspor på norsk side forlenges.

Ofofbanen har en del turisttrafikk om sommeren, men persontrafikken ellers i året er liten. Tiltak for utvikling av Ofofbanen må derfor særlig begrunnes ut fra godstrafikkens behov.

De viktigste tiltakene på lengre sikt vil være utvidelse til internasjonal lasteprofil, forlengelse av kryssingsspor på enten Rombak eller Katterat stasjon og etablering av et fiberkabelnett.

I fireårsperioden 1998–2001 er det planlagt brukt 31 mill kr til fullføring av Fagernes godsterminal i Narvik.

MTAB/MTAS vurderer anskaffelse av nytt materiell som på sikt kan innebære behov for opprusting til 30 tonn akseltrykk. Dersom det av hensyn til malmtrafikken er behov for en forsering av større investerings tiltak, må det vurderes om LKAB kan bidra med finansieringen.

#### *Meråkerbanen (Hell-Storlien)*

Banen trafikkeres av opptil fire persontog og fire godstog i døgnet. Lokaltog korresponderer med svenske tog på Storlien. Banen er ikke innenfor NSBs satsingsområde og det legges ikke opp til større investerings tiltak på banen i fireårsperioden 1998–2001.

*Raumabanen (Dombås-Åndalsnes)*

Banen trafikkeres av opp til syv persontog og tre godstog i døgnet. Gods betjenes ved terminal på Åndalsnes. Det vurderes innsetting av nytt diesel lettogmateriell, jf nærmere omtale i kapittel 8. Banen er relativt godt vedlikeholdt, men mangler fjernstyring av togtrafikken. På lengre sikt kan det være aktuelt å bygge ut fjernstyring på banen.

Det legges ikke opp til større investeringstiltak på banen i fireårsperioden 1998–2001.

*Solørbanen (Kongsvinger-Elverum)*

Banen har en god trasé med mange rettstrekninger som gir mulighet for høye hastigheter. Banen er ikke elektrifisert, men standarden er god i forhold til trafikkbelastningen. På grunn av svært lav trafikk ble persontrafikken lagt ned i 1994. Det er fortsatt godstrafikk på banen. Det legges ikke opp til større investeringstiltak på banen i planperioden.

*Bratsbergbanen (Notodden-Hjuksebø, Nordagutu-Skien)*

Banen trafikkeres av både person- og godstog. I fireårsperioden 1998–2001 er det planlagt brukt ca 1 mill kr til profilutvidelser på banen.

*Randsfjordbanen (Hokksund-Hønefoss-Roa)*

Banen trafikkeres av lokale persontog på strekningen Drammen-Hønefoss. Fjerntogene på Bergensbanen går over strekningen Hokksund-Hønefoss. Strekningen Roa-Hønefoss trafikkeres i hovedsak av godstogene på Bergensbanen. I fireårsperioden 1998–2001 er det planlagt brukt ca 1 mill kr til profilutvidelser på strekningen Hokksund-Hønefoss.

*Arendalsbanen (Nelaug-Arendal)*

Banen trafikkeres av lokaltog og ble elektrifisert i 1996. Standarden på banen er god og det legges ikke opp til større investeringstiltak på banen i planperioden.

**7.6.8 Tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett**

Formålet med disse investeringstiltakene er særlig å bedre kapasiteten i dagens jernbanenett med sikte på

Tabell 7.2 Sum tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett fordelt på strekninger (mill 1997-kr)

Banestrekning	1998–2001
Oslo-området	290
Østfoldbanen	16
Vestfoldbanen	49
Sørlandsbanen	37
Bergensbanen	31
Dovrebanen	40
Andre banestrekninger	86
Prosjektering	50
Sum	599

raskest mulig å oppnå positiv effekt på driftsforholdene.

I fireårsperioden 1998–2001 planlegges det brukt ca 78 mill kr til slutføring av igangværende tiltak og ca 521 mill kr til nye investeringstiltak. Tiltakene er omtalt under de enkelte banestrekninger foran.

Tiltakene gjelder i hovedsak forsterkning og modernisering av strømforsyningsanleggene, videre utbygging av fiberkabelnettet, terminal- og sportilpasninger med sikte på å effektivisere togdriften og å lette adkomsten til togene for de reisende, samt profilutvidelser av tunneler og skjæringer som gjør det mulig å transportere gods med større volum på jernbanen.

Tabell 7.2 viser fordelingen av tiltakene på de enkelte banestrekningene. I tabellen er ikke merverdiavgiftskompensasjonen tatt med, jf pkt 1.4.5.

**7.6.9 Drift og vedlikehold av kjørevegen**

Drift og vedlikehold er viktig for å opprettholde kjørevegens standard og er av vesentlig betydning for å sikre driftsstabiliteten i togtrafikken.

*Drift*

Driften av jernbanens infrastruktur omfatter oppgaver som er nødvendige for å oppnå en sikker og driftsstabil trafikkavvikling, dvs trafikkstyring, banevisitasjoner, personellberedskap, feilretting, snørydding, kontroll og revisjoner. I tillegg inngår forvaltningsmessige oppgaver og planlegging av investeringsprosjekter fram til godkjent hovedplan.

80 pst av bevilgningen til drift går til lønn. Resten dekker forbruks- og kapitalvarer samt eksterne tjenester og leie.

Driftsutgiftene samlet for hele banenettet har i planperioden 1994–97 ligget på i størrelsesorden 1,2 mrd kr pr år. Av dette er om lag 40 pst knyttet til beredskap og feilretting som følge av anleggenes høye alder. Problemerkene er særlig knyttet til signal- og sikringsanleggene.

I forbindelse med etableringen av NSB BA og Jernbaneverket ble det foretatt endringer i grensesnittet som innebærer økte driftsutgifter for Jernbaneverket, jf St prp nr 2/Innst S nr 31 (1996–97). Endringene innebærer overføring av kostnadsansvaret for fellesarealer mm på stasjoner og godsterminaler, samt overføring av ansvaret for togekspedisjonstjenesten til Jernbaneverket. For å samle kontrollfunksjonene knyttet til togstyring legger Samferdselsdepartementet opp til at ansvaret for togledelsen fra 1998 overføres til Jernbaneverket, jf pkt 4.2.2. De samlede grensesnittendringene innebærer økte driftsutgifter for Jernbaneverket på ca 257 mill kr pr år i forhold til den gamle organiseringen og omfatter bl a overføringer av ca 530 årsverk fra NSB BA til Jernbaneverket.

Departementet legger opp til et effektiviseringskrav på 1–2 pst pr år i planperioden og legger opp til en driftsramme på totalt 5 560 mill kr for den første fireårsperioden. Samferdselsdepartementet tar sikte på å

få utarbeidet bedre effektivitetsmål for jernbanevirksomheten, jf pkt 4.6.

#### Vedlikehold

Vedlikehold av banenettet er viktig for å opprettholde en sikker og pålitelig togframføring. Vedlikehold omfatter utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje. Typiske vedlikeholdsarbeider er bytte av kontaktledningsanlegg og signalsystemer, gjennomgående bytte av skinner og sviller mv.

Jernbanenettet er på ca 4 000 km. Med en fysisk levetid på 30–50 år må det i gjennomsnitt fornyes skinner, sviller og ballast på ca 100 km pr år. Kontaktledningsanleggene har en estimert levetid på ca 45 år og det må i gjennomsnitt fornyes ca 40–50 km pr år.

Jernbaneverket har gjennomført en analyse av tilstand og alder for alle komponentene i kjørevegens anlegg. Analysen viser et etterslep i vedlikehold på i størrelsesorden 3 mrd kr ved inngangen til planperioden. De tunge postene i etterslepet er knyttet til fornyelse av kontaktledningsanlegg og signal-/sikringsanlegg, ballastrensing og drenering.

Vedlikehold av jernbanens infrastruktur har avgjørende betydning for driftsstabiliteten og må derfor ha høy prioritet. På bakgrunn av Jernbaneverkets analyse mener Samferdselsdepartementet at en planramme på totalt 3 450 mill kr for fireårsperioden 1998–2001, kombinert med effektivisering av innsatsen, vil være et tilstrekkelig nivå.

Anslått fordeling av drifts- og vedlikeholdsmidler på banestrekninger for planperioden 1998–2001 er vist i tabell 7.3.

Tabell 7.3 Fordeling av drifts- og vedlikeholdsmidler 1998–2001 (mill 1997-kr)

Banestrekning	Drift	Vedlikehold
Oslo-området	402	288
Østfoldbanen	222	388
Vestfoldbanen	174	190
Sørlandsbanen	436	655
Bergensbanen	408	136
Dovrebanen	434	758
Hovedbanen	60	67
Kongsvingerbanen	84	168
Gjøvikbanen	40	70
Rørosbanen	136	57
Nordlandsbanen	437	180
Ofofbanen	119	130
Andre banestrekninger	238	169
Sentraladministrasjon, togledelse, togekspedisjon, stasjonsleie, planlegging mv	2 370	194
Sum	5 560	3 450

## 7.7 HAVNETILKNYTNINGER

Samspillet mellom sjø og land er viktig for kombinerte transporter. En stadig større andel av stykkgodset som fraktes på skip til og fra Norge pakkes i containere og dette er enheter som er særlig godt egnet for kombinerte transporter. Det har i de siste årene også vært en sterk økning i godstransporter med passasjerferjer, særlig til/fra Oslo. Dette godset distribueres i stor grad med vogntog eller semitrailer, men vil dersom det legges til rette for det, kunne nytte jernbane på deler av transportkjeden. Det er likevel slik at godstransporten til/fra havner for en del er konsentrert om det nære omland, og dermed har begrenset potensial for jernbanefrakt.

Det er pr i dag sporforbindelse til de fleste større havner. Sporanleggene er vesentlig av eldre utforming og med begrenset kapasitet og funksjonalitet. Bygging og vedlikehold av havnesporene er i utgangspunktet de lokale havnevesens ansvar, mens tilførselssporene er Jernbaneverkets ansvar.

NSB Gods deler i dag havnesporanleggene i to grupper:

- Generelle anlegg for kombinerte transporter og konvensjonell vognlast.
- Anlegg for spesialgoods.

For å sikre en optimal og effektiv drift med sikte på å legge til rette for transporter i kombinasjon båt/bane kreves bl a tilstrekkelig arealtilgang med mulighet for etablering av hensiktsmessige sporløsninger, samt utstyr til håndtering av større containere til/fra jernbanevogn.

Sikring av samspillet mellom sjø og land vil være avhengig av de lokale forhold og godsmengden til/fra havnen. På de steder hvor det er mindre trafikk og det er relativt kort avstand mellom havn og godsterminal for jernbanetransport, kan biltransport mellom anleggene ofte være et billigere alternativ enn å anlegge spor direkte inn til havnen, selv om dette krever ekstra omlasting.

Behovet for terminalutvikling må baseres på den rolle den enkelte havn har i det samlede transportnettverket og den framtidige sjøtransportstrukturen. Havnetilknytningene må derfor primært prioriteres i de største og viktigste havnene, men for spesielle lastetyper, f eks papir, tømmer, trelast, biler etc kan også andre havner være aktuelle.

## 7.8 POLITIKK FOR NEDLAGTE JERNBANESTREKNINGER

I tillegg til de jernbanestrekningene som pr i dag er nedlagt, kan nye prosjekter/baneinnskortinger innebære at trafikken opphører på lengre delstrekninger. Før jernbanestrekninger blir nedlagt, legger Samferdselsdepartementet opp til at det skal vurderes om strekningen fortsatt kan benyttes som en del av jernbanenettet, f eks til omkjøringer. Departementet leg-



ger til grunn følgende retningslinjer for framtidig bruk av nedlagte jernbanestrekninger:

- Strekninger/linjer som ikke lenger trafikkeres, blir liggende i beredskap i fem år (angreperiode). Det foretas visitasjon og nødvendig vedlikehold slik at anlegget ikke forfaller og slik at banen om nødvendig kan tas i bruk igjen i perioden.
- Samferdselsdepartementet vil kunne tillate at enkelte strekninger under gitte forutsetninger kan benyttes til veteranogkjøring, turisttrafikk etc. Det forutsettes at dette skjer uten kostnader for staten og Jernbaneverket, ut over ovennevnte visitasjons- og vedlikeholdstiltak. Når banestandarden gjør slik trafikk uforsvarlig, forutsettes det at brukeren av banen foretar de nødvendige tiltak dersom trafikken ønskes opprettholdt.
- Dersom banestrekningen ikke har vært benyttet til

ordinær person- eller godstrafikk i de siste fem år, vil Jernbaneverket kunne legge ned banen permanent og fjerne skinner, sviller mv og avhende linjegrund i samsvar med gjeldende retningslinjer gitt i St prp nr 60/Innst S nr 111 (1988–89). Før et slikt vedtak fattes, foretas en vurdering av om det eventuelt kan foreligge mulighet for framtidig bruk av banen, eventuelt om den ønskes overtatt av andre interessenter.

NSB har i samarbeid med Riksantikvaren tidligere utarbeidet en verneplan for stasjonsbygninger. Samferdselsdepartementet har bedt om at Jernbaneverket i samarbeid med Riksantikvaren utarbeider en verneplan for tekniske jernbaneanlegg, slik at verdifulle kulturminner ikke går tapt. Det bør tas sikte på å oppdatere verneplanene med jevne mellomrom.

## 8 Statlig kjøp av persontransporttjenester

### 8.1 INNLEDNING

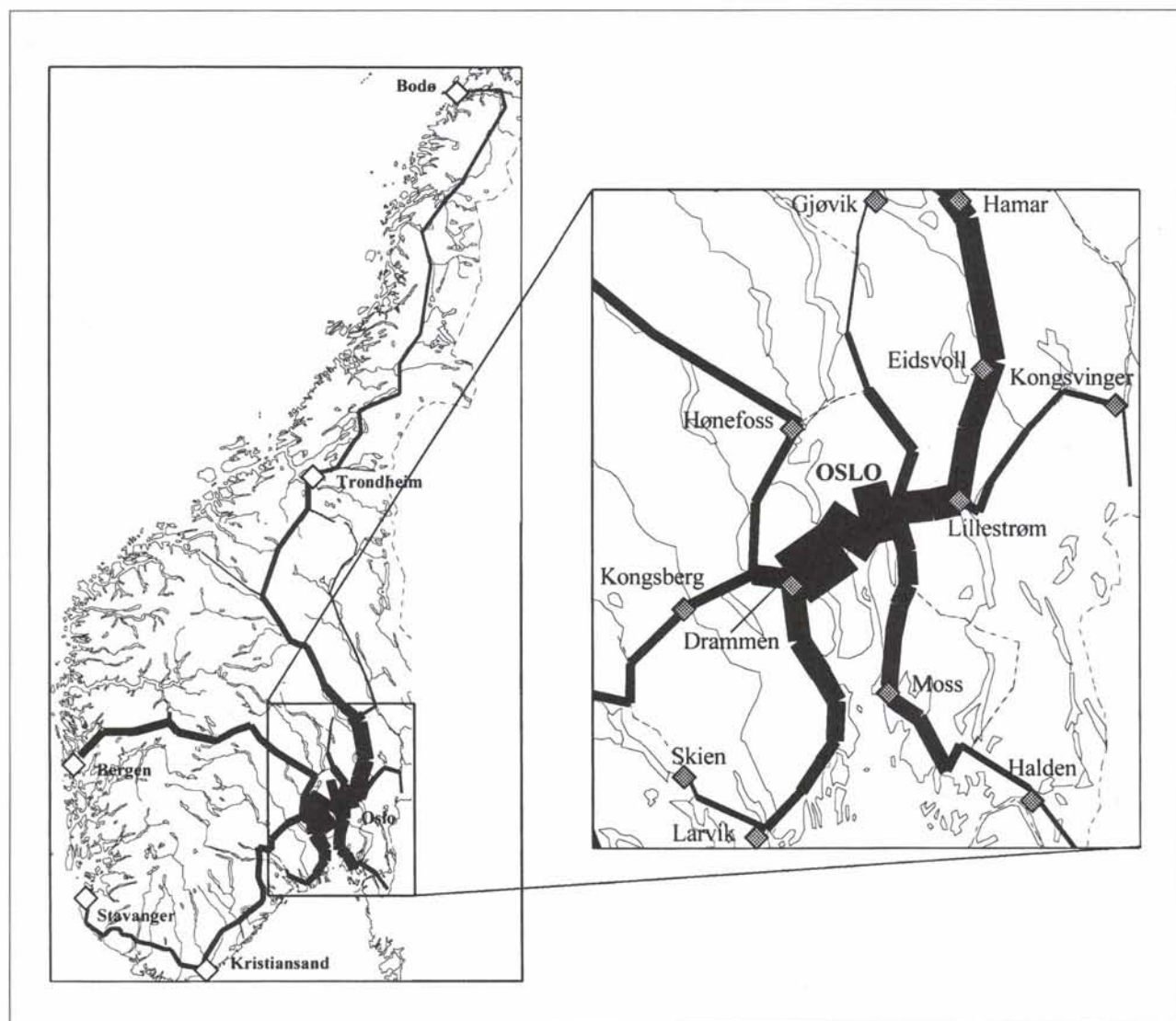
Statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA omfatter toggruppene nærtrafikk, intercitytrafikk og region- og lokaltog. I 1997 kjøper staten også nattogtjenester på Nordlandsbanen og Raumabanen.

Persontrafikk på fjerntogstrekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim over Lillehammer, Oslo-Kristiansand og utenlandstogene Oslo-Gøteborg og Oslo-Stockholm, drives i dag på kommersiell basis uten statlig tjenestekjøp.

Det er ulike årsaker til at toggruppene som omfattes

av statlig kjøp i dag ikke drives i bedriftsøkonomisk balanse. Nærtrafikk og intercitytrafikk kjennetegnes ved stor rushtrafikk som gir ujevn kapasitetsutnyttelse, mens region- og lokaltog i stor grad har lavt passasjerbelegg. I St meld nr 35 (1992–93) Norsk jernbaneplan 1994–97 var den økonomiske planrammen for statlig kjøp satt til om lag 3,3 mrd kr, mens faktisk bevilgning i planperioden ble om lag 3,6 mrd kr. I 1997 kjøper staten persontransporttjenester fra NSB BA for 983,6 mill kr.

Størsteparten av NSBs passasjergrunnlag er i Østlandsområdet, med store trafikkstrømmer særlig i



Figur 8.1 Trafikkmengdene i fjern- og mellomdistansetog

rushtidene. Dette går fram av figur 8.1 som viser trafikkmengdene, ekskl nærtrafikken, på de ulike banestrekningene.

## 8.2 DE ENKELTE TOGGRUPPER

### 8.2.1 Nærtrafikk

Nærtrafikk omfatter tog med hyppige avganger på relativt korte strekninger rundt de største byene. Arbeidsreiser i rushtiden er en viktig del av nærtrafikkenes trafikkgrunnlag. I likhet med annen kollektivtransport i byer har nærtrafikken svært ujevn kapasitetsutnyttelse på grunn av høye, kortvarige trafikktopper. Dette innebærer at materiellparken må ha en kapasitet som er betydelig større enn gjennomsnittlig kapasitetsbehov.

Toggruppen nærtrafikk omfatter pr 1. januar 1997 følgende togprodukter:

- *Nærtrafikk Oslo*, mellom Oslo og ytterpunktene Eidsvoll, Kongsvinger, Jaren, Spikkestad, Kongsberg, Moss og Mysen.
- *Nærtrafikk Stavanger*, strekningen Stavanger-Egersund (Jærbanen).
- *Nærtrafikk Bergen*, strekningen Bergen-Arna.

Fra 1. januar 1998 legges det opp til at også Trønderbanens innerstrekning, dvs strekningen Støren-Steinkjer, som pr i dag tilhører gruppen region- og lokaltog, defineres som nærtrafikk.

Bevilgningen til statlig kjøp i 1997 til toggruppen nærtrafikk utgjør 413 mill kr, ekskl Trønderbanens innerstrekning.

Rutestrukturen for nærtrafikken i Oslo-området ble endret i 1994 ved innføring av nye gjennomgående pendeltog, høyere frekvens og kortere reisetid på en del relasjoner. Omleggingen ga en trafikkvekst på ca 15 pst i 1994 og veksten har fortsatt i 1995 og 1996. Trafikkveksten har ført til behov for å øke setekapasiteten i rushtiden. Behovet for økt setekapasitet vil bli ytterligere forsterket ved åpningen av Gardermobanen i 1998.

Togtilbudet på Jærbanen ble betydelig forbedret i 1992 med innsetting av nyere togsett, kortere reisetid, økte frekvenser og bedre samordning med andre transportmidler. Trafikken viste en vekst fra 1991 til 1995 på over 200 pst og setekapasiteten morgen og ettermiddag er i dag for liten. Det er fortsatt et markeds-potensial for økt togtrafikk på denne banestrekningen.

For nærtrafikken Bergen-Arna er kapasiteten i Ulrikstunnelen tilnærmet fullt utnyttet og tunnelen representerer en begrensning for videre utvikling av nærtrafikken. Det planlegges kun mindre justeringer av togtilbudet i planperioden.

Trønderbanen ble introdusert i 1993 og trafikken har økt med ca 40 pst fra 1992 til 1995. Trafikkveksten har fortsatt i 1996. Trønderbanens ytterstrekning inngår i toggruppen region- og lokaltog. På innerstrekningen Støren-Steinkjer går togene nå i nær timesfrekvens. Åpningen av Værnes holdeplass i 1994 og

Trondheim Sentralstasjon i 1995 legger til rette for ytterligere trafikkvekst.

Regjeringen legger opp til å styrke nærtrafikken i og omkring de største byene. Særlig miljø- og arealmessige fordeler ved avlastning av vegnettet ligger til grunn for en slik strategi. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at NSB BA skal investere i nytt lokaltogmateriell i nærtrafikken i Oslo- og Stavangerområdet, jf pkt 8.3.

NSB forventer vekst i nærtrafikken rundt Oslo på 5–10 pst i perioden 1998–2001, ekskl Gardermobanetraffikken. Deler av veksten er beregnet å komme som følge av nye togtilbud med økt frekvens og nye pendelstrekninger. Videre forutsettes bedret materiellutnyttelse og økt kapasitet som følge av anskaffelser av nytt lokaltogmateriell som etter planen skal kunne settes i trafikk fra og med 2000. Nærtrafikken i Bergens- og Stavangerområdet forventes å få mer moderat vekst i perioden 1998–2001. På Trønderbanens inner- og ytterstrekning forventes en trafikkvekst i perioden 1998–2001 på 15–20 pst, basert på planer om økt frekvens og mer markedstilpassede ruter.

### 8.2.2 Intercitytrafikk

Intercitytilbudet har i hovedsak relativt moderne og raske tog med få stopp på mellomlange trafikksterke strekninger. Ujevn kapasitetsutnyttelse kjennetegner også denne toggruppen på grunn av stort innslag av arbeidsreiser og en del helgetrafikk.

Toggruppen intercitytrafikk omfatter pr 1. januar 1997 følgende produkter:

- Oslo-Moss-Halden
- Oslo-Larvik-Skien
- Oslo-Lillehammer (-Otta/Dombås)

Bevilgningen til statlig kjøp for 1997 utgjør 296 mill kr.

Intercitytrafikken har vist en jevn, positiv utvikling i trafikkfallene.

I likhet med nærtrafikk er det for intercitytrafikk særlig miljøfordeler ved avlastning av vegnettet som gjør denne type jernbanetransport fordelaktig. Regjeringen vil derfor videreføre satsingen på intercitytrafikken.

For intercitytrafikken Oslo-Halden forventes en vekst på 15–20 pst fra 1998–2001. Tilsvarende ventes en vekst i trafikken på Oslo-Skien og Oslo-Lillehammer (-Otta/Dombås) på henholdsvis ca 10 pst og 5–10 pst, ekskl Gardermobanetraffikken. Deler av veksten er beregnet å komme som følge av bedret togtilbud i form av økt frekvens, gjennomkjørende tog mellom Vestfold- og Dovrebanen, kortere kjøretider og bedre togmateriell. NSB BA vurderer behovet for anskaffelse av nytt materiell opp mot ombygging av eksisterende materiell.

### 8.2.3 Region- og lokaltog

Region- og lokaltog betjener for en stor del relativt tynt befolkede områder med svakt trafikkgrunnlag.

Deler av lokaltogtrafikken langs mer trafikk-tunge strekninger er godt utnyttet og har en viktig transport-funksjon i forhold til det øvrige togtilbudet.

Toggruppen region- og lokaltog omfatter pr 1. januar 1997 følgende togprodukter:

- Gjøvikbanen (Oslo-Gjøvik)
- Randsfjordbanen (Drammen-Hønefoss)
- Bratsbergbanen (Notodden-Skien/Porsgrunn)
- Øvrige lokaltog Telemark (Bø-Neslandsvatn)
- Arendalsbanen (Nelaug-Arendal)
- Regiontog Kristiansand-Stavanger (inkl lokaltog Vest-Agder)
- Vossebanen (Bergen-Voss)
- Lokaltog Voss-Myrdal
- Flåmsbanen (Myrdal-Flåm, vintertrafikk)
- Raumabanen (Dombås-Åndalsnes, dag- og nat-tog)
- Rørosbanen ((Oslo-) Hamar-Røros (-Trondheim))
- Trønderbanens innerstrekning (Støren-Steinkjer)
- Trønderbanens ytterstrekning (Støren-Oppdal/Røros og Hell-Storlien)
- Nordlandsbanen (Trondheim-Bodø, dag- og nat-tog)
- Trondheim-Mo i Rana («Ole Tobias»)
- Polarsirkelpendelen (Mosjøen-Bodø)
- Ofotbanen (Narvik-riks grensen)

Bevilgningen til statlig kjøp for 1997 utgjør 274,6 mill kr, inkl Trønderbanens innerstrekning.

Region- og lokaltogene viser i det alt overveiende stabile, men relativt lave trafikk-tall. Driftsunderskuddet for enkelte av produktene er høyt i forhold til transportarbeidet.

Statlig kjøp av persontransporttjenester med region- og lokaltog er hovedsakelig begrunnet ut fra distrikts-hensyn og transportstandard. Departementet vil i planperioden løpende vurdere nytten og kostnadene for disse ressurskrevende togtilbudene, bl a sett i forhold til andre kollektive transportformer.

I utgangspunktet må driftskostnadene vurderes i forhold til den verdi de regionale- og lokale togtilbudene har for

- samlet omfang av kollektivtransporttilbud i regionen.
- transportkvalitet i forhold til alternativ transport.

Dette kan gi grunnlag for å vurdere om det bør satses videre på de enkelte produktene, herunder om det skal investeres i lettogmateriell som kan gi lavere driftskostnader, eller om det er bedre å erstatte enkelte togtilbud med alternativ transport.

NSB planlegger å sette inn nytt dieseldrevet lettogmateriell på Røros- og Raumabanen i første del av planperioden. Disse banene kjøres i dag med gammelt materiell som har høye drifts- og vedlikeholdskostnader. Investering i nytt lettogmateriell er antatt å kunne redusere driftsunderskuddet inkl kapitalkostnader, og dermed behovet for statlig kjøp, jf pkt 8.3. Departementet er i utgangspunktet positiv til en slik satsing

som også vil innebære en miljømessig forbedring i forhold til dagens togtilbud. Hvorvidt det er grunnlag for å investere i nytt lettogmateriell på andre banestrekninger, må vurderes bl a med bakgrunn i erfaringene på Røros- og Raumabanen.

For alle togproduktene som inngår i statlig kjøp, vil det i planperioden bli arbeidet videre med å

- tilpasse ruteopplegg og stoppmønster bedre til etterspørselen.
- forenkle betjeningsformer ved stasjoner og i tog.
- bedre korrespondansen med andre transportmidler.
- øke kjørehastigheten der dette kan gjøres uten større investeringer.

#### *Flåmsbanen*

Fra 1997 driver NSB BA sommertrafikken på Flåmsbanen for egen regning og risiko, mens vintertrafikken fortsatt inngår i statlig kjøp av persontransporttjenester. NSB BA, Aurland kommune, Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane og Fretheim Hotel har inngått en intensjonsavtale om etablering av Flåm Utvikling AS. Dette selskapet skal etter planen legge til rette for en styrking av besøksgrunnlaget i Flåm og gjennom dette økt trafikk på Flåmsbanen. NSB BA vil fortsatt være ansvarlig for jernbanetraffikkvirksomheten på Flåmsbanen, men Flåm Utvikling AS vil kjøpe jernbane-transporttjenester fra NSB BA. Trafikken som inngår i statlig kjøp av persontransporttjenester vil ikke bli berørt av etableringen av Flåm Utvikling AS.

#### *Bratsbergbanen*

Ved behandlingen av St meld nr 35 (1992–93) Norsk jernbaneplan 1994–97 uttalte flertallet i samferdselskomiteen følgende, jf Innst S nr 212 (1992–93):

« ... Flertallet har merket seg at trafikken på strekningen Porsgrunn-Notodden har utviklet seg positivt i de senere årene. For å finne ut om det er grunnlag for satsing fra NSB's side, vil flertallet be om at det blir gjennomført en analyse av trafikkpotensiale og mulige rutemodeller etter mønster fra Jærbanen. Hvis det er grunnlag for satsing på fortsatt togtilbud bør det inngås langsiktige forpliktende avtaler mellom fylkeskommunen, kommunene og NSB om omfang og utforming av det framtidige tilbudet om økt satsing på tog fra de regionale og lokale myndigheter.

Dersom dette arbeidet gir grunnlag for økt trafikk, vil komiteen be departementet vurdere å foreslå å oppheve vedtaket om nedlegging av banen.»

Analyser utført av NSB antyder at det vil være mulig å øke trafikken med opp til 40 pst gitt forutsetninger om bl a nytt materiell, stive ruter, full tilpasning av øvrig kollektivtransport og ingen parallellkjøring med buss. Det vil uansett være behov for betydelig offentlig (statlig eller fylkeskommunalt) kjøp for å opprettholde togtilbudet. I likhet med de øvrige togproduktene som inngår i toggruppen region- og lokaltog, legger Samferdselsdepartementet opp til å vurdere persontogtilbudet på Bratsbergbanen i planperioden.

### 8.3 MATERIELLINVESTERINGSPLAN

Ved vurdering av investeringer i materiell som har konsekvenser for bevilgninger til statlig kjøp av persontransporttjenester, legger departementet vekt på at bedriftsøkonomisk lønnsomhet og direkte budsjettmessige konsekvenser må vurderes opp mot den samfunnsøkonomiske nytten av investeringene, herunder bl a reduserte tidskostnader og positive miljøeffekter, samt rent kvalitative forhold som f eks reisekomfort. Det nye materiellet må være tilpasset for funksjonshemmede. Dessuten er det viktig både for NSB og departementet at nytt materiell er fleksibelt i bruk, dvs at det er teknisk og markedsmessig kompatibelt med annet togmateriell og at det eksisterer alternative bruksmuligheter.

Ut fra økt kapasitetsbehov og behov for utskifting av gammelt materiell i nærtrafikken, og som et tiltak med sikte på å redusere driftskostnadene i lokal- og regiontogtrafikken, legger Samferdselsdepartementet opp til følgende materiellanskaffelser knyttet til statlig kjøp i fireårsperioden 1998–2001:

- *Nytt lokaltogmateriell til nærtrafikken i Oslo- og Stavangerområdet.* NSB BA legger opp til å bestille totalt 36 nye lokaltogsett i 1997 slik at de første togsettene kan settes i drift i 2000. 17 av togsettene vil bli anskaffet for å øke kapasiteten, mens de øvrige 19 vil erstatte gammelt materiell. Investeringen er av NSB BA beregnet å ha en kostnadsramme på i størrelsesorden 1,5 mrd kr. Dette betinger en årlig merkostnad i statlig kjøp på ca 50 mill kr i planperioden.
- *Dieseldrevet lettogmateriell på Røros- og Raumbanen.* En investering i 7 lettogsett (med krengeing) vil gi mulighet for økt frekvens og redusert reisetid på begge banene. Staten betaler i 1997 totalt om lag 35 mill kr for togtilbudet på Røros- og Raumbanen. Det er anslått at en investering i lettogmateriell vil redusere behovet for statlig kjøp på disse strekningene. I tillegg vil det nye materiellet gi muligheter for effektivisering i teknisk sektor i NSB. Nytt lettogmateriell vil likevel ha et høyere kostnadsnivå enn busstransport. Ved bestilling av nytt lettogmateriell sommeren 1997 legger NSB BA opp til at det nye materiellet skal kunne settes i drift ved ruteendring sommeren 1999.

Samferdselsdepartementet har gitt sin foreløpige tilslutning til anskaffelse av nytt lokaltogmateriell til nærtrafikken i Oslo- og Stavangerområdet. Når det gjelder bestilling av nytt lettogmateriell, vil Samferdselsdepartementet ta endelig stilling til dette i forbindelse med forhandlingene om statlig kjøp sommeren 1997.

### 8.4 PRODUKTIVITETSKRAV

For persontogene som inngår i statlig kjøp av persontransporttjenester er det fra statens side en forutsetning at NSB BA utfører disse tjenestene mest mulig rasjonelt.

I løpet av perioden 1996–98 legger NSB opp til å gjennomføre en effektivisering som skal bedre det årlige resultatet med i størrelsesorden 600 mill kr. Dette bl a for å kunne dekke økte kapitalkostnader knyttet til bestilling og anskaffelse av nytt jernbanemateriell. Denne effektiviseringsprosessen er kalt «Effekt 600» og følgende strategier er lagt til grunn for arbeidet:

- Ny rutemodell og endret vedlikeholdsstruktur av togmateriell.
- Utrangering av gammelt materiell, kombinert med satsing på moderne materiell.
- Økt utnyttelse av materiellet. Selv om materiellet parken totalt sett reduseres, skal NSB BA innenfor satsingsområdene gi et bedre togtilbud.
- Økt tilgjengelighet og effektivitet i salg og distribusjon av billetter.

På bakgrunn av resultatene fra «Effekt 600» og en vurdering av ytterligere effektiviseringspotensial i NSB BA i planperioden, vil departementet gjennom forhandlinger om statlig kjøp av persontransporttjenester, stille produktivitetsskrav overfor NSB BA som skal gjelde for avtaleperioden.

### 8.5 ØKONOMISK PLANRAMME

Som grunnlag for Samferdselsdepartementets forhandlinger med NSB BA om statlig kjøp av persontransporttjenester legger Regjeringen opp til en samlet økonomisk planramme på 3,8 mrd kr i perioden 1998–2001. Innenfor denne rammen er det lagt opp til at dagens togproduksjon kan videreføres. Det er videre lagt til grunn generell effektivisering, endret grensesnitt, investeringer i nytt lokaltogmateriell i Oslo- og Stavangerområdet og eventuell innsparing som følge av investering i lettogmateriell. Samferdselsdepartementet legger opp til at det innenfor den økonomiske planrammen kan foretas justeringer i løpet av planperioden.

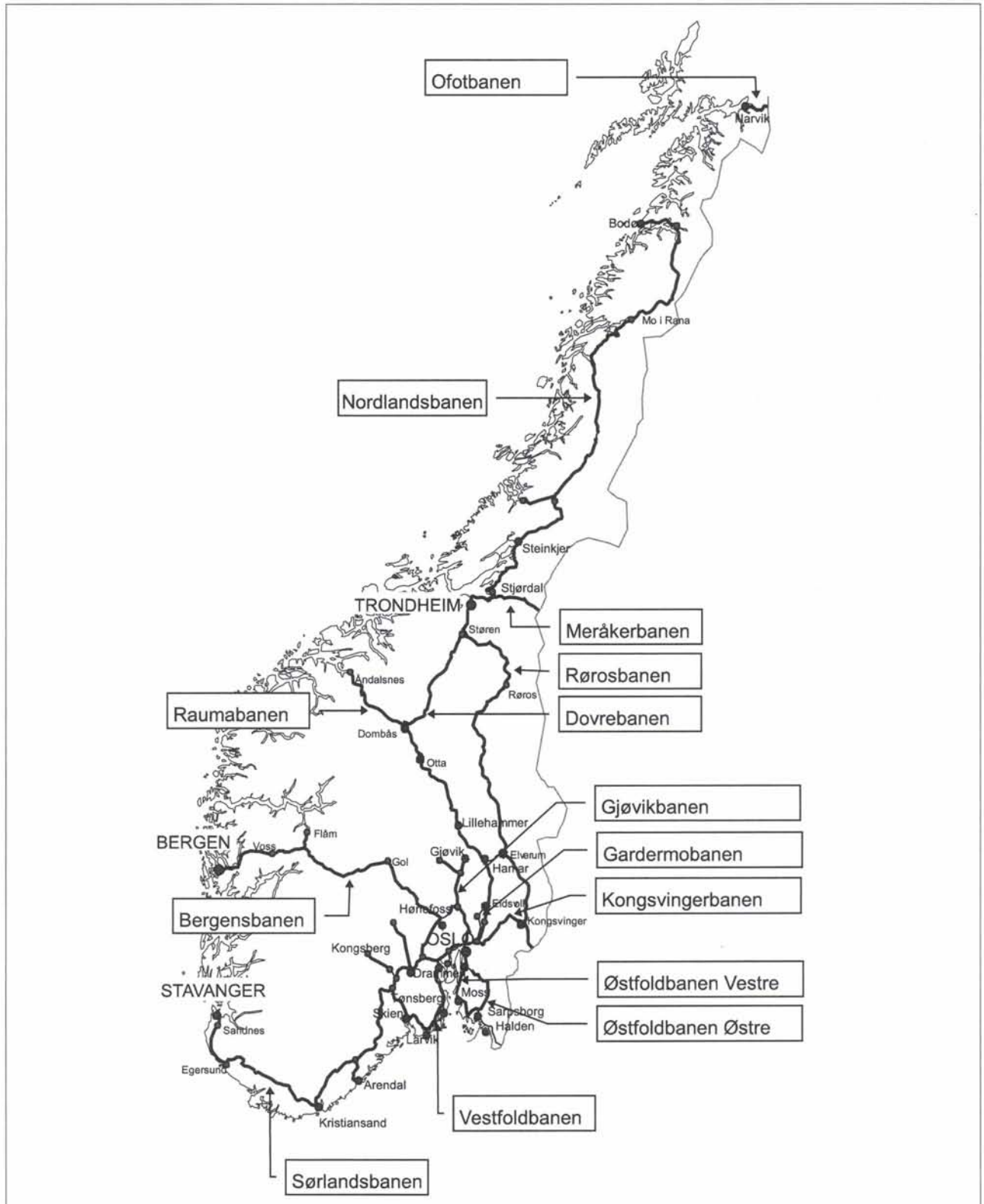
Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 18. april 1997 om Norsk jernbaneplan 1998–2007 blir sendt Stortinget.

## Vedlegg 1

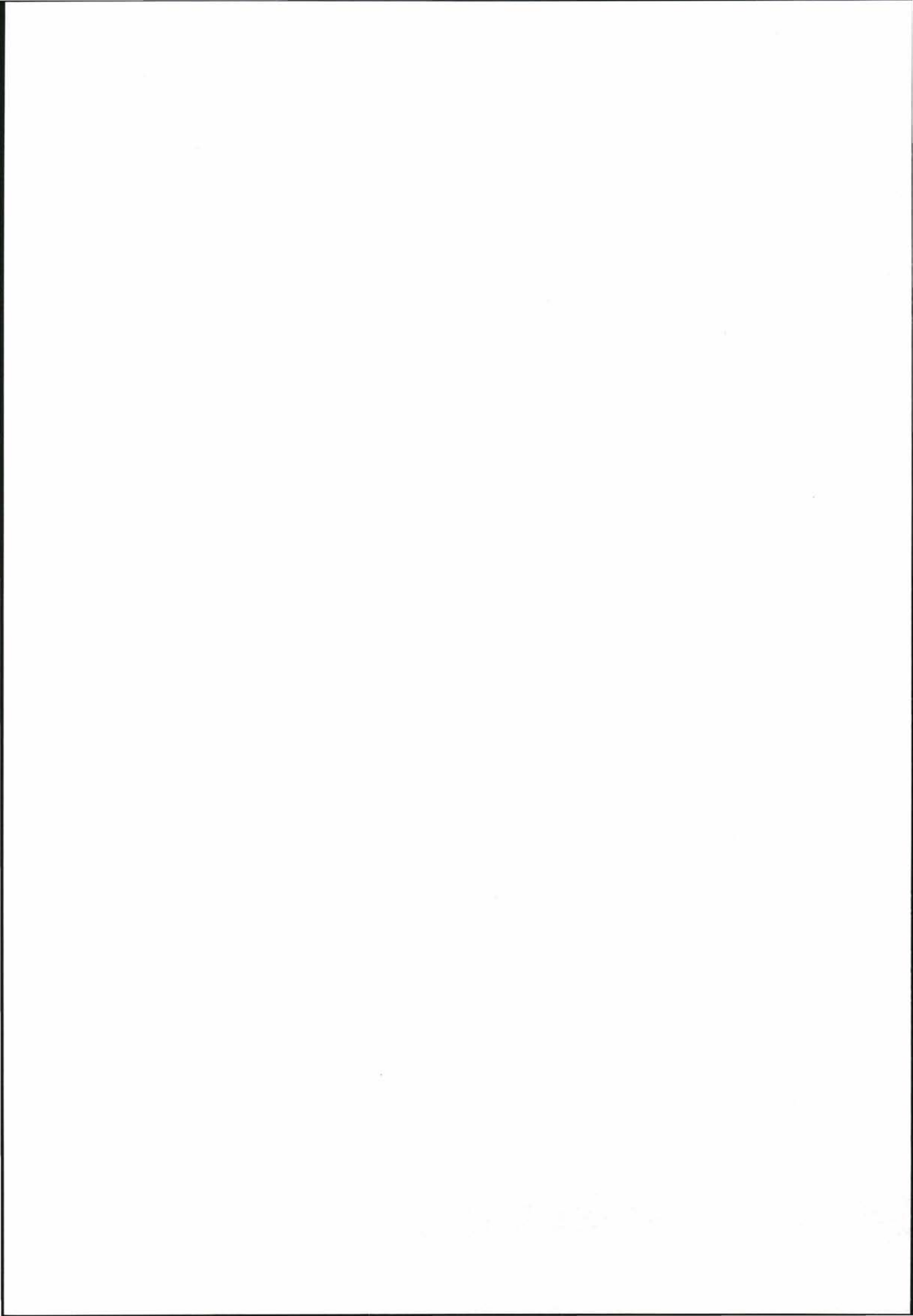
## Kart over jernbanenettet



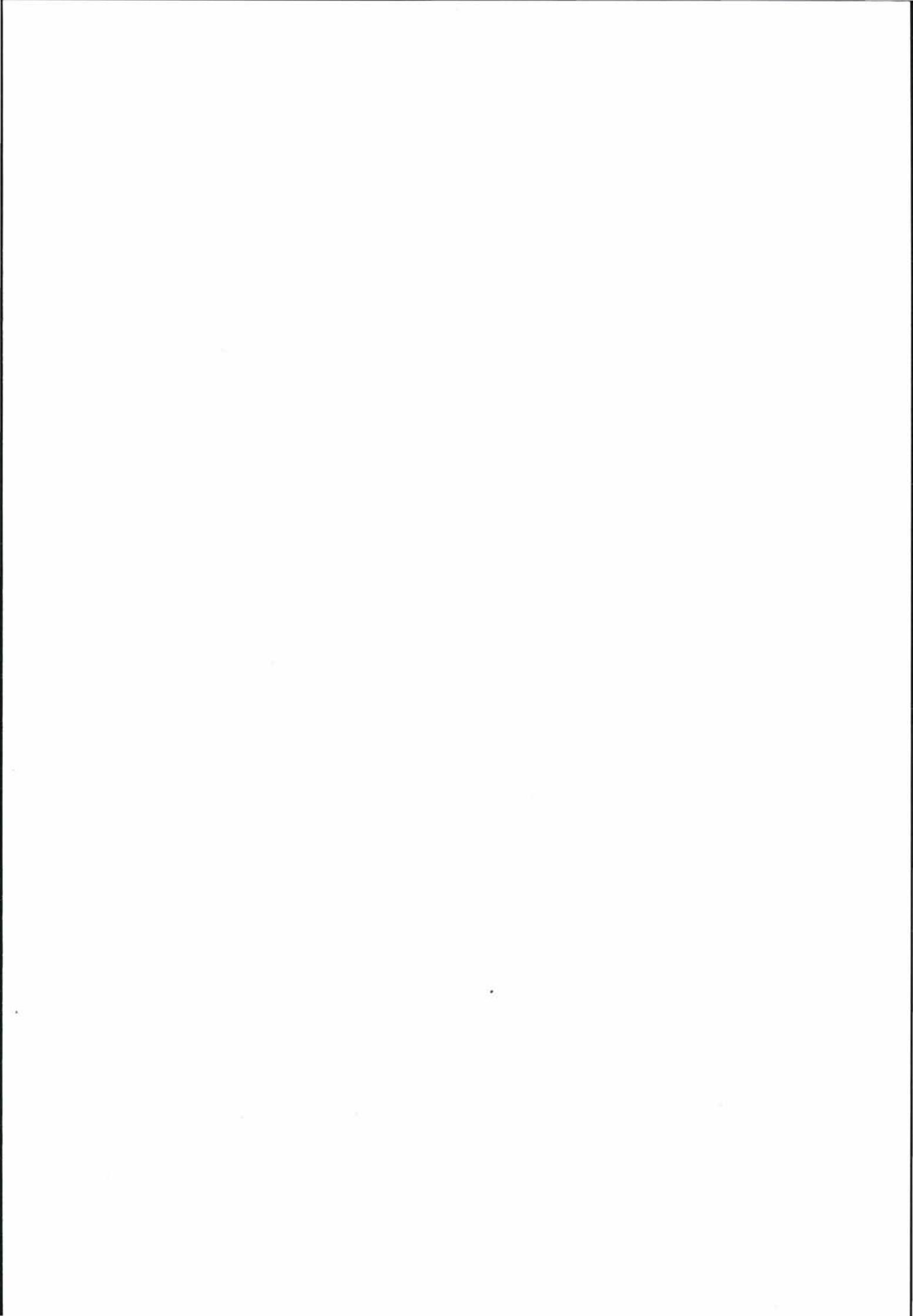
## Vedlegg 2

## Beskrivelse av banenettet med enkelte nøkkeltall (1996)

Baner	Antall km	Km dobbeltspor	Km bane for hastighet >100 km/h	Antall kryssingsspor >600 m	Antall planoverganger
Østfoldbanen, vestre linje	170	57	54	9	153
Østfoldbanen, østre linje	80	0	0	1	142
Hoved-/Dovrebanen (Oslo S-Trondheim)	553	21	371	37	716
Gjøvikbanen (Oslo S-Gjøvik)	124	6	40	2	155
Drammenbanen (Oslo S-Drammen)	41	41	35	–	0
Kongsvingerbanen (Lillestrøm-riks grensen)	136	0	79	7	163
Spikkestadlinjen (Asker-Spikkestad)	15	0	4	0	18
Hønefosslinjen (Roa-Hønefoss)	32	0	1	0	69
Solørbanen (Elverum-Kongsvinger)	94	0	41	0	225
Rørosbanen (Hamar-Støren)	383	0	131	8	545
Valdresbanen (Dokka-Eina)	48	0	0	0	125
Sørlandsbanen (Drammen-Stavanger)	546	0	147	16	469
Vestfoldbanen (Drammen-Skien)	154	4	60	0	218
Bergensbanen (Hønefoss-Bergen)	371	0	127	14	412
Randsfjordbanen (Hokksund-Hønefoss-Randsfjord)	72	0	18	0	154
Bratsbergbanen (Skien-Nordagutu, Hjuksebø-Tinnoset)	74	0	9	0	132
Arendalslinjen (Nelaug-Arendal)	36	0	0	0	66
Flåmsbanen (Myrdal-Flåm)	20	0	0	0	20
Raumabanen (Dombås-Åndalsnes)	114	0	9	0	244
Meråkerbanen (Hell-Storlien)	71	0	0	0	62
Nordlandsbanen (Trondheim-Bodø)	729	0	117	24	897
Ofofbanen (Narvik-riks grensen)	42	0	0	1	44
Andre sidebaner	200	0	0	–	–
<b>Totalt</b>	<b>4 105</b>	<b>129</b>	<b>1 243</b>	<b>119</b>	<b>5 029</b>







1970

1970  
1970  
1970



MIKROMARC

Jernbaneverket  
Biblioteket

JBV



09TU01516

200000029877