

Skriftlig spørsmål fra Abid Q. Raja (V) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:1006 (2014-2015)

Innlevert: 21.05.2015

Sendt: 21.05.2015

Besvart: 29.05.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Abid Q. Raja (V): Vil statsråden sørge for at det blir vedtatt en forpliktende finansiert plan for å innføre ERTMS i hele landet raskest mulig?

Begrunnelse

Vedlikeholdsetterslepet på norsk jernbane er stort. Det er på ca. 17,9 milliarder. Samarbeidspartiene Høyre, FrP, KrF og Venstre har sammen sørget for at dette vedlikeholdsetterslepet reduseres med ca. 170 millioner i 2015. Selv med disse bevilgningene vil det fremdeles være store forsinkelser knyttet til manglende vedlikehold på skinnegang og annen infrastruktur, og signalfeil. Representanten er kjent med at Jernbaneverket har i sitt Handlingsprogram for 2013 til 2024 vist til nasjonal signalplan som gir anbefalinger om tempo og rekkefølge for utbygging av ERTMS. Likevel er det ikke satt av midler til dette i inneværende planperiode, og det er ikke gjort vedtak som sikrer finansiering av hele prosjektet. Totalkostnaden oppgir Jernbaneverket i Handlingsprogrammet til å være 20 milliarder.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Samferdselsdepartementet har i to omganger notifisert en nasjonal implementeringsplan for ERTMS til Eftas overvåkingsorgan, ESA, første gang i 2009 og andre gang i 2013. Disse planene gjelder utbygging av ERTMS-systemet på hele det nasjonale jernbanenettet. Planene bygger på de prioriteringene som ble gjort i henholdsvis Nasjonal transportplan 2010-2019 og Nasjonal transportplan 2014-2023. Den gjeldende implementeringsplanen legger opp til at ERTMS skal bygges ut innen 2030.

Samferdselsdepartementet legger opp til at en evt. revidert nasjonal implementeringsplan for ERTMS skal notifiseres til ESA på grunnlag av prioriteringene i neste Nasjonal transportplan, som etter planen skal gjelde fra 2018.

I inneværende Nasjonal transportplan 2014-2023 er det satt av til sammen 6 mrd. 2013-kr til utbyggingen av ERTMS på det norske jernbanenettet, fordelt med 1 mrd. 2013-kr i perioden 2014-2017 og 5 mrd. 2013-kr i perioden 2018-2023. I statsbudsjettet er pengene prioritert innenfor bevilgningen til kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold.

ERTMS-prosjektet er et svært stort og sammensatt prosjekt. I NTP 2014-2023 er det angitt et grovt kostnadsanslag i området 15-20 mrd. 2013-kr. Med om lag 15 år gjennomføringstid og omkring 15 mrd. kr i prosjektkostnad vil det påløpe årlige utgifter på gjennomsnittlig 1 mrd. kr til gjennomføringen av prosjektet. Derfor gjennomføres det nå en ekstern kvalitetssikring (såkalt KS2) av prosjektet. Innretningen av ERTMS-prosjektet og den planlagte framdriften, herunder valg av kontraktstrategi, er sentrale tema for den pågående kvalitetssikringen.

Etter at kvalitetssikringen er gjennomført og behandlet i regjeringen, dersom resultatene fra kvalitetssikringen gir grunnlag for det, legger Samferdselsdepartementet opp til at prosjektet legges fram for Stortinget. Saksframlegget skal bl.a. omfatte forslag til kostnadsramme for prosjektet og nødvendige fullmakter fra Stortinget til å gjennomføre prosjektet og binde opp framtidige budsjetterminer. Når Stortinget har gjort nødvendige vedtak, kan Samferdselsdepartementet ved Jernbaneverket inngå de nødvendige kontrakter til å gjennomføre prosjektet, begrenset oppad til vedtatt kostnadsramme, og dermed forplikte staten og framtidige statsbudsjetter.

En viktig utfordring med overgangen til ERTMS, er gjennomføringen av systemskiftet for grensesnittet mellom tog og infrastruktur. Det er lagt til grunn at togmateriellet må utrustes med ERTMS-ombordutstyr før ERTMS-infrastrukturen kan tas i bruk. For å håndtere denne utfordringen vurderer Samferdselsdepartementet å etablere en støtteordning for utrusting av togmateriellet med ERTMS-ombordutstyr. Jernbaneverket er i ferd med å utarbeide et konkret forslag til en slik ordning. Omfanget og den overordnede innretningen av støtteordningen inngår også i den pågående kvalitetssikringen. En slik støtteordning skal notifiseres til ESA før den kan tre i kraft.

Det er mange gode grunner til å skifte ut de gamle signal- og sikringsanleggene med nye og moderne anlegg. De gamle anleggene bruker ukurant teknologi som krever særegen kompetanse som det er lite tilgang på i leverandørmarkedet og som ikke er direkte tilgjengelig fra utdanningsinstitusjonene. De er krevende å vedlikeholde og feilsøke når det oppstår feil, og de er ofte vanskelige å bygge om når det oppstår nye behov. Etter hvert som de gamle anleggene blir eldre øker feilratene med stor risiko for svekket driftsstabilitet i togtrafikken og

de nevnte utfordringene kan bli forsterket. I en overgangsperiode, inntil ERTMS er utbygd på tilstøtende strekninger, må nye strekninger bygges ut med midlertidige signal- og sikringsanlegg slik at det ikke oppstår unødvendige «øyer» med ERTMS i jernbanenettet.

Overgangen fra konvensjonelle signal- og sikringsanlegg til ERTMS endrer måten togtrafikken på jernbanenettet styres på. Det har vidtgående konsekvenser for trafikkavviklingen, for togselskapene, for Jernbaneverket, og for de ansatte i de respektive organisasjonene som jobber med togframføring og anleggene/utstyret.

Som stortingsrepresentant Abid Q. Raja, er jeg også utålmodig med å ta i bruk ERTMS på det norske jernbanenettet. Men vi må også erkjenne at dette er det mest omfattende og teknologitunge moderniseringsprosjektene for norsk jernbane i nyere tid. Det er helt avgjørende for norsk jernbane at gjennomføringen av ERTMS-prosjektet blir en suksess. Vi må derfor ta oss tid til å legge fram en kvalitetssikret og god plan for gjennomføringen av ERTMS-prosjektet.