

Skriftlig spørsmål fra Tore Hagebakken (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:624 (2013-2014)

Innlevert: 01.04.2014

Sendt: 01.04.2014

Besvart: 09.04.2014 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Tore Hagebakken (A): Hva har statsråden tenkt å foreta seg for å forsere nødvendige tiltak på Gjøvikbanen, slik at nytt togmateriell kan fases inn når nåværende anbud utløper og slik at de mange tusen pendlerne fra Oppland og Akershus, og andre, kan fortsette å benytte toget også i årene som kommer?

Begrunnelse

Togmateriellet som NSB Gjøvikbanen har tilgjengelig til sin drift er stilt til rådighet av Samferdselsdepartementet og er tiltenkt å være det materiellet Gjøvikbanen skal tilgodeses med ut nåværende avtaleperiode. Historien har vist at Gjøvikbanen og dens kurvatur sliter ekstraordinært på togene. Siden anbudsperiodens start i 2006 har de 30 år gamle togene i perioder hatt store driftsproblemer. Sist i februar i år opplevde kundene på Gjøvikbanen at kun fire av ti tog var operative. Dette medførte over 100 innstillinger i løpet av måneden, samt at NSB Gjøvikbanen har måttet betale bøter til staten for drøye en million kroner. Det særdeles problematiske i denne situasjonen er at dette gamle utslitte materiellet skal sørge for at tusenvis av pendlere kommer seg til og fra jobb. Uten tiltak nå vet vi at dette ikke kommer til å skje på en måte som fremmer kollektivandelen. Til tross for formelle innspill fra NSB Gjøvikbanen, Jernbaneforum Gjøvikbanen og Stor-Oslo Nord-samarbeidet, viser handlingsprogrammet til Jernbaneverket at det ikke skal gjennomføres nødvendige tiltak på Gjøvikbanen før i perioden 2018 – 2023.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Det er stort engasjement rundt Gjøvikbanen for tiden og det er bra.

Jernbaneverkets Handlingsprogram, som det vises til i spørsmålet, baserer seg på den vedtatte Nasjonaltransportplan for 2014-2023. Det er her lagt opp til en opptrapping av togtilbudet på

Gjøvikbanen i perioden 2018-2023. Den rødgrønne regjeringen la ikke opp til å bruke en krone i investeringer på denne banen de fire første årene i planperioden, heller ikke for å kunne fase inn nytt materiell. Jeg er glad for at de samme politikerne nå er offensive og ønsker at ting skal skje raskere enn de selv fikk til da de satt i regjering. Vi vil gjerne oppfylle alle forventningene deres, men det er ikke smart å sette i gang en rekke tiltak uten å vite om de er fornuftige, bare for å gjøre seg populær. Jeg vil ha mest mulig igjen for pengene, for flest mulig.

Det blir nå utført en konseptvalgutredning for transportkapasiteten inn til Oslo. Den vil gi viktig informasjon om helheten i jernbanestrukturen, om hvilke muligheter som finnes og hvordan vi kan få systemet til å henge sammen på en god måte. Utredningen vil trolig være klar i midten av 2015 og blir et viktig grunnlag for oss når vi skal framskynde prosjekter.

Samferdselsdepartementet arbeider nå med å vurdere om opsjonen i kontrakten med NSB Gjøvikbanen AS skal utløses med 2 år. I så tilfelle vil kontrakten løpe ut i juni 2018. Da NSB Gjøvikbanen leverte tilbud var selskapet inneforstått med at det forelå en opsjon på 2 år som forutsatte bruk av samme togmateriell som NSB Gjøvikbanen valgte å inngi tilbud med. Samferdselsdepartementet forholder seg til kontrakten som er inngått, noe annet ville være i strid med forutsetningene for konkurransen. I forbindelse med vurdering av opsjonsutløsning vil departementet også se nærmere på hvordan togtilbudet på Gjøvikbanen skal tilbys etter utløpet av kontrakten, herunder materiellsituasjonen. Gjøvikbanen vil, på lik linje med andre persontogstrekninger, inngå i reformarbeidet i jernbanesektoren, som vil vurdere egnede trafikkpakker for konkurranseutsetting. Vi erkjenner at materiellet på Gjøvikbanen er gammelt, og vi vurderer nå i hvilken grad det er mulig å fremskynde innfasing av nytt materiell enn det som til nå er planlagt.

Trafikkavtalen med NSB Gjøvikbanen inneholder som kjent en bonus/malus ordning som gjøres opp årlig. I bilag C til Trafikkavtalen fremgår krav til regularitet. Det var tilbyderene i konkurransen som selv angav nivået på bøter knyttet til regularitet i sine tilbud. Bøtene er knyttet direkte til innstillinger som ligger innenfor leverandørens kontroll. Samferdselsdepartementet forholder seg til kontrakten og bonus/malus-ordningen. I perioden 2007-2013 har NSB Gjøvikbanen AS måttet betale 10,8 millioner kroner (løpende) i bøter knyttet til innstilte avganger. Dette innebærer slik jeg ser det to ting; at den forrige regjeringen levde godt med avtalen inngått med NSB Gjøvikbanen mens de satt i posisjon, selv den vanskelige togvinteren i 2010 måtte NSB Gjøvikbanen betale 3,8 millioner kroner (løpende) i bot pga innstillinger. Videre sier dette meg at med de riktige incitamentene i en avtale om persontransport med tog finner leverandøren gode og effektive tiltak for å yte et godt togtilbud i tråd med kravene satt i avtalen for å minimere og unngå bøter. NSB Gjøvikbanen har leid et ekstra togsett for å ha mer reservemateriell og bedre tid til vedlikehold, og har satt inn en effektiv vedlikeholdsmodell med sin vedlikeholder Mantena, som innebærer at de

har et dedikert team med vedlikeholdspersonell til sine togsett. Dette har gitt resultater og NSB Gjøvikbanen oppnådde i 2013 99,5 % regularitet. I samme periode (2007-2013) er det utbetalt 27,0 løpende millioner kroner i bonus knyttet til oppnådde krav til økning i antall reisende og veksten har totalt vært på 16 % fra 2007-2013. I 2013 oppnådde NSB Gjøvikbanen 5,5 millioner kroner i bonus.