

Skriftlig spørsmål fra Sverre Myrli (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:906 (2016-2017)

Innlevert: 27.03.2017

Sendt: 28.03.2017

Besvart: 04.04.2017 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Sverre Myrli (A): Stortingsflertallet har vedtatt at all persontrafikk på jernbane i Norge skal konkurranseutsettes.

Når legger statsråden opp til at henholdsvis «Trafikkpakke 1 Sør» og «Trafikkpakke 2 Nord» skal legges ut på anbud, når legges det opp til at kontrakter for de to pakkene skal inngås, og har statsråden vurdert hensiktsmessigheten av å gjennomføre en stor og kostbar konkurranse som antagelig ikke vil være klar til signering før etter at høstens stortingsvalg er avholdt?



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Regjeringen har store ambisjoner for norsk jernbane. I denne stortingsperioden reduseres nå vedlikeholdsetterslepet etter mange år med økende forfall. Vognmateriellet fornyes, det kjøpes flere avganger, og det investeres mer i nye jernbanespor. Samtidig får vi en bedre organisering av jernbanesektoren. Ansvaret for oppgaver samles bedre, og enkelte enheter i NSB skilles ut i egne selskap underlagt Samferdselsdepartementet for bedre å tilby tjenester til hele jernbanesektoren.

Sunn konkurranse er et virkemiddel som brukes bredt i transportsektoren, både der staten og der fylkeskommunene har ansvaret. Det gjelder blant annet luftfart, busstransport, hurtigbåter og ferjer. Også innen jernbanen har konkurranse vært etablert over lengre tid. Det har i flere stortingsperioder vært fri konkurranse innen godstransport. Erfaringene er generelt sett gode, men det krever at man er seg bevisst hvilke tjenester man ønsker å tilby innbyggerne.

Regjeringen har som mål å styrke jernbanetilbudet. Jernbanen skal være et sentralt transportmiddel, spesielt for pendlere i storbyområdene. I Meld. St. 27 (2014–2015) På rett

spor – reform av jernbanesektoren, varslet regjeringen at persontogtrafikken gradvis skal konkurranseutsettes for å gi de reisende et enda bedre tilbud. Derfor vil kvalitet være den viktigste faktoren i en slik prosess.

Regjeringen har varslet at den første trafikpakken (Trafikpakke 1 Sør) omfatter fjerntogene på Sørlandsbanen (Oslo–Kristiansand–Stavanger), matetrafikken på Arendalslinja (Nelaug–Arendal) og lokaltogtrafikken på Jærbanen (Egersund–Sandnes–Stavanger). Den neste trafikpakken som etter planen skal konkurranseutsettes er Trafikpakke 2 Nord, som omfatter fjerntog mellom Oslo og Trondheim, regiontog på Rørosbanen, matetrafikk på Raumabanen, fjern- og regiontog på Nordlandsbanen og regiontogene på Trønderbanen, Meråkerbanen og Saltenpendelen.

Med tanke på at staten kjøper persontransport direkte fra NSB for mer enn 3,2 mrd. kr per år, utgjør en reduksjon i det statlige kjøpet på eksempelvis rundt ti prosent et betydelig innsparingspotensial. Det er midler som kan brukes til ytterligere styrke tilbudet på jernbanen. Som følge av at regjeringen innfører konkurranse om sporet, har NSB satt i gang et effektiviseringsprogram med sikte på å bli konkurransedyktig i de kommende persontogkonkurransene. NSB har kommunisert et mål om å redusere kostnader med én milliard kroner.

Etter min vurdering viser erfaringene fra utlandet og fra Gjøvikbanen, og nå også fra NSBs effektiviseringsprogram, at konkurranse innen persontransport på jernbanen virker. Så lenge vi sørger for at konkurransen skjer på like vilkår, ivaretar hensynet til de ansatte i sektoren på en god måte og gir de reisende gode togtilbud, vil konkurranse bidra til en bedre utnyttelse av felleskapets midler.