



Representantforslag 48 S

(2014–2015)

fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ola Elvestuen, Trine Skei Grande, André N. Skjelstad, Terje Breivik, Iselin Nybø og Ketil Kjenseth

Dokument 8:48 S (2014–2015)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ola Elvestuen, Trine Skei Grande, André N. Skjelstad, Terje Breivik, Iselin Nybø og Ketil Kjenseth om økt kapasitet og frekvens i lokaltogtrafikken

Til Stortinget

Bakgrunn

Forslagsstillerne vil utnytte de mulighetene som eksisterer til å gi et bedre jernbanetilbud til flere, slik at så mange som mulig får muligheten til å reise enkelt, sikkert og miljøvennlig i hverdagen. Forslagsstillerne viser til at partene i klimaforliket, innstilling fra energi- og miljøkomiteen om norsk klimapolitikk, Innst. 390 S (2011–2012), jf. Meld. St. 21 (2011–2012), har forpliktet seg til at trafikkveksten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. I avtale mellom Venstre, Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet og Høyre for stortingsperioden 2013–2017 den 30. september 2013 ble partiene som til sammen utgjør et flertall på Stortinget, enige om å forsterke klimaforliket og at satsingen på utbygging av vei og kollektivtransport økes utover vedtaket ved behandling av Innst. 450 S (2012–2013), jf. Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Sammen med en satsing på sykkel, gange og buss- og baneløsninger internt i byområdene er det etter forslagsstillerne syn nødvendig å utnytte jernbanen så godt som mulig til persontransport.

Forslagsstillerne mener mye kan tyde på at jernbanen som rygggrad i transportsystemet er blitt styrket de siste årene:

- Antall passasjerer er økende, til dels kraftig på enkeltstrekninger.

- Kommunene planlegger i større grad fortetting rundt stasjonene.
- Samarbeidet mellom aktører i jernbanen og regional kollektivtransport er blitt bedre.

De første fire månedene i 2014 hadde NSB 20 675 000 passasjerer. Det tilsvarer en økning på 2,6 pst. fra året før. Høyest var økningen på lokaltoget i Bergen, på Meråkerbanen, Arendalsbanen, Saltenpendelen og på InterCity-strekningen Lillehammer–Skien. I NSBs kundetilfredsundersøkelse svarer kunder på de fleste lokaltogetstrekningene at punktligheten og rutetilbudet er det de er minst fornøyd med. På enkelte strekninger er kundene også lite fornøyd med togtypen.

Forslagsstillerne mener det er nødvendig med en samordnet transport- og arealplanlegging for å oppnå de samfunnsgevinstene en satsing på jernbane kan gi. Staten må gi kommuner og utbyggere forutsigbarhet ved å holde fast ved og utarbeide konkrete planer, som gjør det mulig å utvikle attraktive kollektivknutepunkt. Det er etter forslagsstillerne syn også avgjørende at staten ved lokalisering av sine virksomheter tar hensyn til de mål staten har for areal- og transportplanlegging.

I større grad enn tidligere melder regionale kollektivaktører om et bedre samarbeid med NSB om ruteavvikling. Det ligger fortsatt et stort potensial i å samordne planlegging og gjennomføring av kollektivtrafikken bedre, men det er i større grad samsvar mellom kollektivtilbudet til jernbaneknutepunkter og jernbanetilbudet enn tidligere.

NSBs togtilbud er mer punktlig enn tidligere. Det skyldes blant annet nytt materiell i bruk på flere av strekningene. Samtidig var det i 2013 en svært stor økning i antall forsinkelsestimer for person- og godstog forårsaket av Jernbaneverket. Mye av dette var grunnet store nedbørmengder og flom. Samtidig

økte også forsinkelser grunnet feil på sikringsanlegg, skinner og sporvekslere med 1 900 timer. Det er behov for en oppgradering av jernbanen. Et nytt signalanlegg og fornyelse av selve jernbanen er nødvendig for å sikre et bedre og mer forutsigbart togtilbud for passasjerene.

Samtidig mener forslagsstillerne at de store infrastrukturinvesteringene som er planlagt på jernbanen, er viktig for at flere skal kunne reise miljøvennlig og at verdiskapingen kan øke i flere byer og tettsteder. Elektrifiseringen av Trønderbanen, utbygging av Ringeriksbanen og Ulrikentunnelen, samt bygging av dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer vil kunne øke togtilbudet langs disse strekningene betraktelig. Samtidig er det et utnyttet potensial i små investeringer på lokaltogstrekninger, som kan gi et vesentlig bedre jernbanetilbud på kortere sikt.

Jernbanereformen

Forslagsstillerne viser til at regjeringen planlegger en gjennomgående reform av samferdselssektoren (jf. Prop. 1 S (2014–2015)). Regjeringen har varslet å etablere et vegutbyggingsselskap i løpet av 2015. Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2014 (jf. Prop. 1 S (2013–2014), Innst. 13 S (2013–2014)) skrev flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til behov for reformer i hele transportsektoren. Flertallet viser til at Sundvolden-erklæringen er offensiv for å reformere både vei- og banepolitikken. Flertallet imøteser viktig reformarbeid på jernbanesektoren. Flertallet peker på økt konkurranse som en effektiv måte å bedre driften på jernbanen. Flertallet peker på at regjeringen i tilleggsprosessjonen varsler oppstart av arbeidet med et veiselskap i 2014, og mener dette kan legge grunnlaget for etablering av tilsvarende selskap for jernbanen på et senere tidspunkt.»

Forslagsstillerne er også kjent med at Samferdselsdepartementet 14. april 2014 ba aktørene om innspill til reform av jernbanen, og at flere aktører, som NSB, Ruter og Jernbaneverket, har levert sine innspill til reformen. Alle de største aktørene har foreslått omfattende endringer i organiseringen av jernbanen, for å kunne gi passasjerer og næringslivet et bedre jernbanetilbud. De omfattende endringene som foreslås av aktørene selv viser at det er et behov for å gjøre store grep så raskt som mulig.

I pressemeldingen skriver departementet at de ønsker innspill om hvordan en kan oppnå

- mer konkurranse om persontransport på tog
- mer godstransport på jernbanen
- et bedre marked for drift og vedlikehold av jernbanen.

For forslagsstillerne er det viktig å understreke at Venstres målsettinger med en jernbanereform er å

- bidra til at trafikkveksten i og mellom de store byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange
- sikre forutsigbar, langsiktig, effektiv og smart planlegging og drift av jernbanen
- etablere et bedre rutetilbud for de reisende
- få mer godstransport over på jernbane

Forslagsstillerne mener dette krever en ny organisering av jernbanesektoren, og at flere virkemidler tas i bruk. Konkurranse vil være ett av disse virkemidlene. Nye modeller som ser ruteplanlegging og infrastrukturutbygging i sammenheng, større fullmakter til fagmiljøer om bruk av midler, økt samhandling med regionale aktører om areal- og transportplanlegging og rutetilbud samt økt bruk av konkurranse vil være viktige virkemidler for å nå disse målene.

Forslagsstillerne ønsker seg en organisering av jernbanen som tar utgangspunkt i hva slags tilbud det skal være for passasjerer og gods på jernbanen. Vedlikeholdet, investeringene og rutetilbudet må planlegges etter målene om hva tilbudet skal være for passasjerer og næringsliv.

Samtidig vil forslagsstillerne understreke at de mener den ventede jernbanereformen ikke må forhindre at det tas viktige grep for å forbedre infrastruktur og tilbudet på kortere sikt. Jernbanen trenger både omfattende strukturendringer og en rekke større og mindre investeringer for at jernbanen skal få den rollen i nasjonal, regional og lokal infrastruktur som den er tiltenkt.

Vedlikehold og fornyelse

Det er etter forslagsstillerens syn umiddelbart nødvendig å styrke vedlikeholdet og fornyelsen av det eksisterende jernbanenettet. I etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 signaliserte Jernbaneverket at behovet for vedlikehold og fornyelse på jernbanenettet var på 75,3 mrd. kroner. Etaten hadde foreslått en profil for pengebruken på jernbane der vedlikehold og fornyelse var prioritert mye høyere enn investeringer, og at fornyelse og vedlikehold skulle ha hovedprioritet tidlig i perioden. Da Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) ble lagt frem var profilen snudd, slik at det nødvendige løftet for fornyelse og vedlikehold ble utsatt til andre periode i planen. Etter forslagsstillerens syn vil en slik profil føre til at vedlikeholdsetterslepet blir større og at kostnadene for å ta igjen dette etterslepet vil være betydelig. Det vil også kunne være med på å svekke omdømmet til jernbanen, gjennom flere forsinkelser og innstilte avganger.

Etter regjeringsskiftet i 2013 og budsjettforliket i 2014 er fornyelse, drift og vedlikehold av jernbanen styrket mer enn planlagt for 2014 og 2015. Samtidig viser handlingsplanen for innværende periode at Jernbaneverket har flere nødvendige vedlikeholds-, fornyelses- og robustiseringsprosjekter som kan fremskyndes for å sikre at forfallet på jernbanenettet ikke blir større, at forutsigbarheten for reisende og togselskaper blir bedre og at det blir mulig å gi et bedre togtilbud til flere reisende uten å øke driftsrammene vesentlig.

Forslagsstillerne viser til at man i budsjettforliket om statsbudsjettet for 2014 ble enige om å øke jernbanevedlikeholdet med 380 mill. kroner sammenliknet med tilleggsproposisjonen fra regjeringen. Det er noen skritt i riktig retning, men etter forslagsstillerens syn er det behov for et større og mer langsiktig økonomisk løft for vedlikehold og fornyelse. Dette er også viktig for å sikre forutsigbarhet for aktørene som utfører arbeid på jernbanenettet, slik det ble belyst i interpellasjonsdebatten om å sørge for vedlikehold av norsk jernbane og forutsigbare rammevilkår for private jernbaneentreprenører (interpellasjon nr. 76 (2013–2014) fra stortingsrepresentant Abid Q. Raja (Venstre) til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen). Der understreket statsråden følgende om bevilgninger til vedlikehold og fornyelse av jernbane:

«Det er viktig at de bevilgningene ikke svinger fra år til år, men at man har en jevn forutsigbar vekst. Da er det mulig for Jernbaneverket å planlegge bedre og for entreprenørene å investere i utstyr, sånn at man vet at man faktisk kan bruke utstyret år etter år, i stedet for ett år å investere mye i utstyr som står ubrukt neste år. Det er dårlig bedriftsøkonomi og dårlig samfunnsøkonomi.»

Dette kan forslagsstillerne stille seg bak. Forslagsstillerne mener det er behov for å vedta en plan for å øke vedlikeholdet og fornyelsen av jernbanen. Det sikrer den forutsigbarheten som statsråden understreket behovet for i interpellasjonsdebatten.

Innkjøp av materiell

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet NSB i november 2013 «Langsiktig plan for anskaffelse av elektrisk togmateriell, 10–12 års perspektiv». Denne er fulgt opp med nødvendige forslag og vedtak ved behandlinger i Stortinget. De neste årene blir det kjøpt inn nye togsett for å kunne øke kapasiteten i InterCity-trafikken og lokaltogtrafikken. Denne fornyelsen gjør det også mulig å flytte togsett til strekninger utenfor Østlandet, for å forbedre komforten til de reisende.

Slik det er nå, er det kjøpt inn eller gitt restverdisikring for alle toganskaffelser det er behov for, for å følge opp gjeldende trafikkavtale. Avtalen går ut i 2017. Samtidig er det stadig større etterspørsel etter

materiell, særlig ved det NSB omtaler som lange lokaltogstrekninger.

For å kunne utnytte innkjøpet av nytt materiell etter hensikten er det behov for flere tiltak, som per i dag ikke er en del av handlingsprogrammet til Jernbaneverket. Dette gjelder behov for hensettingsanlegg, plattformforlengelser og strømforsyningsanlegg. For Trønderbanen, og andre togtilbud i Trøndelagsområdet, er en mer detaljert plan for elektrifiseringen nødvendig for å kunne planlegge avvikling av dieselmateriell og innkjøp av nytt elektrisk togmateriell tilpasset tilbudet på strekningen.

Det er i dag en utfordring for aktørene i persontogmarkedet at frekvens- og kapasitetsøkningen som gjøres ved revidering av rutetabell i desember må komme som budsjettlekkasjer bare måneder før implementering av nytt rutetilbud. For økt tilbud fra desember 2015 gjelder det økt frekvens på Sørlandsbanen, utvidet rutetilbud på Trønderbanen og nye togsett satt i drift på lokaltogstrekningene på Østlandet. Særlig med tanke på at det er signalisert at flere aktører skal kunne operere i persontogmarkedet i fremtiden, er det behov for større forutsigbarhet.

På enkelte strekninger kan det være mulig å kjøre med toetasjerstog for å øke kapasiteten. Forslagsstillerne mener at dette må vurderes der infrastrukturen gjør det mulig.

Investeringer i jernbanenettet

Våren 2015 legges konseptvalgutredningen for Oslo-navet frem. Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter utreder behov og tiltak for økt kapasitet inn mot og gjennom Oslo. Den skal også vurdere ny jernbane- og t-banetunnel. I TØI-rapport 1321/2014 «Vegen mot klimavennlig transport» er det fremhevet at kapasiteten på jernbanenettet ikke blir høyere uten at det gjøres investeringer i ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Etter forslagsstillerens syn er det avgjørende at konseptvalgutredningen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo avdekker hvilke behov og muligheter det er for å øke kapasiteten gjennom Oslo. Ved rulleringen av Nasjonal transportplan i 2017 forventer forslagsstillerne at det tidfestes og planlegges tiltak som denne utredningen viser er nødvendig for å øke lokaltogtrafikken på Østlandet.

Forslagsstillerne er opptatt av en samlet areal- og transportplanlegging der effektive og miljøvennlige transportsystemer blir lagt til grunn for planlegging av byer og tettsteder. InterCity-utbyggingen kan være med på å stanse veksten i biltrafikken og skape attraktive regioner utenfor Oslo. Samtidig ligger det et stort potensial i å ha et bedre transportsystem fra de tettstedene som ligger nærmest Oslo, og i svært stor grad er en del av bo- og arbeidsmarkedet i Osloregionen. Dette gjelder i dag lokaltogene Spikkestad–Lillestrøm, Skøyen–Ski, Oslo S–Jaren, Kongsberg–

Eidsvoll, Drammen–Dal, Asker-Kongsvinger, Skøyen–Moss og Skøyen-Mysen/Rakkestad.

Forslagsstillerne er kjent med at Jernbaneverket har planer om flere tiltak på disse strekningene som kan forkorte reisetiden, øke kapasiteten og dermed øke attraktiviteten for lokaltog på disse strekningene. Samtidig registrerer forslagsstillerne at det i Jernbaneverkets gjeldende handlingsprogram ikke er funnet rom til å igangsette disse tiltakene tidlig i perioden. For forslagsstillerne er det viktig at tiltak som kan øke tilbudet på lokaltogene planlegges og iverksettes så snart som mulig. Dette kan være utbygging av kryssningsspor, plattformforlengelser og nye hensettingsspor.

Det er også et mål for forslagsstillerne at lokaltogene fra Østfoldbanens østre linje kan bruke Follo-banen. Videre er det et mål med timesavganger til Gjøvik, halvtimesavganger til Hokksund og å etablere et lokaltogtilbud med halvtimesavganger på Kongsvingerbanen. Dette er jernbanestrekninger som ikke er berørt av InterCity-utbyggingen, men hvor det for å tilrettelegge for verdiskaping, bosetting og miljøvennlig transporttilbud på hele Østlandet er nødvendig med et vesentlig forbedret jernbanetilbud. Forslagsstillerne mener at det i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2018–2027 skal utarbeides en plan for et bedret tilbud på disse strekningene.

Forslagsstillerne er kjent med at det i disse dager utarbeides reguleringsplan for dobbeltspor fra Stavanger til Nærbø. Når denne er ferdigstilt vil det være mulig å planlegge dobbeltspor videre til Egersund. Forslagsstillerne vil understreke at Venstre har som ambisjon å få gjort vedtak om bygging av dobbeltspor fra Stavanger til Egersund ved rulleringen av Nasjonal transportplan i 2017. Dette vil kunne styrke jernbanetilbudet i Rogaland vesentlig, ved at lokaltoget blir et mer konkurransedyktig alternativ for reisende.

Utbygging av dobbeltspor til Voss vil være med på å utvide og slå sammen bo- og arbeidsmarkedet i Hordaland. Det er også nødvendig, for å øke attraktiviteten til tog som transportmiddel, å skifte ut togsett på Vossebanen. Etter forslagsstillerne syn er det viktig at det anskaffes nytt materiell, slik at pendlerne på Vossebanen får et bedre togtilbud. Dette vil være et forholdsvis billig grep som bedrer konkurranse-dyktigheten til jernbanen.

Lokaltogtilbudet med Saltenpendelen er i dag godt brukt, og det er behov for en kapasitetsøkning på lokaltogstrekningen for å kunne tilby flere å reise med toget og å øke komforten til de reisende. Forslagsstillerne viser til at Venstre i budsjettavtalen av 21. november 2014 med regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti ble enige om å øke kapasiteten på strekningen fra ruteomleggingen i 2015. Attraktiviteten til dette tilbudet viser hvor viktig lokaltogtrafikk

kan være i transportsystemet, også utenfor de aller største byene.

Fra vinteren 2014 blir jernbanetilbudet på Trønderbanen vesentlig forbedret ved at togene skal starte på Melhus, i stedet for Lerkendal som i dag. Dette er med på å øke jernbanens betydning for lokaltogtrafikken rundt Trondheim vesentlig. Elektrifisering er første steg for et bedre tilbud på Trønderbanen. Forslagsstillerne mener prosjektet må få en klar tidshorison, slik at det også blir kjøpt inn nytt elektrisk materiell som er klart idet hele banen er elektrifisert. Det ligger også et stort potensial i å bygge ut dobbeltspor fra Trondheim til Stjørdal, slik at jernbanen i større grad blir attraktiv som transportmiddel til flyplassen på Værnes.

Forslagsstillerne viser til at det i budsjettavtalen mellom regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre av 21. november 2014 ble vedtatt å opprettholde drift på Bratsbergbanen. Strekningen mellom Skien og Notodden er med på å knytte Telemark sammen, og togtilbudet er konkurransedyktig med bil og buss. Det har vært utfordrende med dagens materiell å sikre et punktlig togtilbud for de reisende. Forslagsstillerne viser til at det kun er den korte strekningen fra Notodden jernbanestasjon til Notodden kollektivterminal som ikke er elektrifisert. Ved elektrifisering av denne strekningen vil tilbudet kunne bli mer stabilt. Etter forslagsstillerne syn er dette en billig investering, som vil gjøre driften av togtilbudet mellom Skien og Notodden enklere, og tilbudet til de reisende vil bli mer stabilt. Det er også et større potensial i å bruke Bratsbergbanen som matebane til Sørlandsbanen, slik Arendalsbanen fungerer i dag. Den økte frekvensen som innføres på Sørlandsbanen ved ruteomleggingen i 2014 muliggjør dette, og styrker Sørlandsbanen som lokaltogtilbud.

Både Ofotbanen, Arendalsbanen, Meråkerbanen og Raumabanen har potensial for lokaltogtrafikk og turisttrafikk, i tillegg til godstrafikk. Disse banene må være i en slik stand at tilbudet kan bli mer interessant for flere reisende. Forslagsstillerne mener det ville vært nyttig å utrede muligheten for at Raumabanen kan bli teststrekning for hydrogendrift på jernbanen.

Behov for samordning med øvrig kollektivtrafikk

Forslagsstillerne mener potensialet for økt lokaltogtrafikk på jernbanen best blir utnyttet dersom det er god samordning med øvrig kollektivtilbud i regionen. I den forbindelse viser forslagsstillerne til TØI-rapport 1321/2014 «Vegen mot klimavennlig transport» der det slås fast at økt regional innflytelse på det regionale togtilbudet kan styrke jernbanens rolle i kollektivtransporten. Det er med bakgrunn i dette at forslagsstillerne ønsker å vurdere ny organisering av bestilleransvaret for all kollektivtransport i byområdene. Dette må etter forslagsstillerne syn sees i sammenheng med den ventede jernbanereformen.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om tiltak for å øke kapasitet og frekvens for lokaltogtrafikken.

6. januar 2015

