

Skriftlig spørsmål fra Anne Tingelstad Wøien (Sp) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:1297 (2015-2016)

Innlevert: 14.06.2016

Sendt: 15.06.2016

Besvart: 21.06.2016 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Anne Tingelstad Wøien (Sp): Hvordan vil statsråden sørge for at pendlere på Gjøvikbanen får et bedre tilbud med bedre komfort og flere 2+2 seteplasser framfor trangere 2+3 når nytt materiell skal settes inn?

Begrunnelse

De nye togene tenkt brukt på Gjøvikbanen framover har jeg fått oppgitt er av type 75. Dette er de samme togene som brukes til lokaltrafikk. Det tenkes å gjøre noen endringer i forhold til vanlige lokaltog, hvor det vil være noen komfortplasser med regulerbare seter og 2+2 som i kortere regiontog. I tillegg vil det være en stillevogn med samme setetype. Ut over dette er det tenkt lokaltogseter 2+3 plasser, altså 5 plasser i bredden mot 4 i komfortsonen.

På Gjøvikbanen er det flest passasjerer fra Nittedal til Oslo, mens hovedandelen av inntektene (70 %) kommer fra de som reiser fra stasjoner lenger nord. Siden Gjøvikbanen skal være et godt pendleralternativ til å pendle med bil er det derfor svært viktig at passasjerer som reiser langt, har mulighet til god komfort på reisen. De som har reist med tog vet at toget ikke er bredere om det er fem seter i bredden. Det blir bare trangere plass. Ønsker en at Gjøvikbanen skal være et godt pendleralternativ med internetttilgang slik at arbeidsdagen kan begynne straks en setter seg på toget, er det viktig at en ikke gjør tilbudet dårligere og mer ukomfortabelt enn nødvendig.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Togtilbudet på Gjøvikbanen består av både et lokaltogsprodukt (L3) og et regiontogsprodukt (R30). Produksjonen er sammensatt, slik at regionene til/fra Gjøvik også dekker de største lokaltogsstasjonene inn mot/ut fra Oslo S; herunder Grefsen, Nydalen, Kjelsås og Nittedal. Det er på strekningen mellom Oslo og Nittedal at det er flest reisende på Gjøvikbanen. Fra 2007 til 2015 økte antall reisende på Gjøvikbanen med 22 %.

Banestrekningen benyttes av kunder med svært ulike behov med hensyn til reiseavstander, reisemål og komfortnivå. For å søke å imøtekomme de ulike behovene til de reisende på Gjøvikbanen har NSB AS (NSB) planlagt å anskaffe en Flirt type 75-variant med en konfigurasjon som er tilpasset disse ulike behovene. Den aktuelle varianten er en 5-vogns Stadler Flirt type 75 med noen innvendige tilpasninger, som gjør den egnet både for lokal- og regiontrafikk. De viktigste forskjellene på denne varianten og en ordinær type 75, er at 2/3 av én av vognene i hvert togsett blir bygd om til komfort tilsvarende type 74 (2+2-konfigurasjon) inkludert kaffemaskin. Resterende 1/3 av vognen blir identisk med øvrige type 75, med blant annet økt transportkapasitet med ståplasser for det bynære tilbudet. NSB mener den aktuelle innvendige konfigurasjonen vil være godt egnet til å ivareta kundenes behov på Gjøvikbanen.

Per i dag trafikkeres Gjøvikbanen av type 69G, en variant tilpasset ulike reiseavstander med blant annet komfort- og sitteavdeling. Type 69G har totalt 270 seter, inkludert 29 klappseter. Innredningen er slik at det er en avdeling på 12 seter som utgjør komfortavdelingen med 2+2 setekonfigurasjon. I tillegg er det ytterligere 88 seter som er 2+2 konfigurasjon. Resten av toget består av 2+3 seter samt enkelte rader med 2+2 seter (uten regulerbar rygg eller armlene), samt klappseter. Nye tog til Gjøvikbanen har vært etterspurt lenge av de reisende på Gjøvikbanen. Gjøvikbanen er et marked i vekst, og vi ser en god utvikling i antall reisende. En forutsetning for å skifte ut materiellet har derfor vært at antallet seter i nye togsett må samsvare eller øke sammenlignet med eksisterende materiell, så fremt det er mulig. Alternativer til Flirt har vært vurdert, men av hensyn til fordelene ved en ensartet materiellpark og Gjøvikbanens beskaffenhet har valget falt på Flirt.

Den varianten av type 75 som NSB har planlagt anskaffet til Gjøvikbanen har 276 seter, hvorav 21 er klappseter. Av de resterende 255 setene er det totalt 44 seter i 2+2 setekonfigurasjon (seter med regulerbar seterygg og armlener) og 211 seter i 2+3 setekonfigurasjon med standard type 75 seter (uten regulerbar seterygg og armer). Dersom denne varianten av type 75 velges til Gjøvikbanen vil dette i så fall innebære at det blir 56 færre seter i 2+2 setekonfigurasjon enn i dagens materiell.

Den delen av toget som består av 2+3 setekonfigurasjon blir i dag ikke fylt opp før på siste del av reisen inn mot Oslo, og motsatt ut fra Oslo om ettermiddagen. Det vil med andre ord si at det kun er på en kortere del av reisen at midtsete i 3-seterne er i bruk. Alternativet til midtsetet vil være ståplasser. I dag er det kun et fåtall avganger med så høyt belegg at samtlige seter er i bruk.

Utvendig vil den nye type 75-varianten ikke skille seg vesentlig fra ordinær type 75 og teknisk vil de to typene være identiske. Dette vil gjøre det enkelt for operatør som nytter materiellet å fortsette å realisere standardiseringseffektene innenfor vedlikehold av denne varianten sammen med øvrige type 74 og 75. Interiøret vil bli montert slik at det lar seg endre til ordinær type 75, dersom det skulle bli behov for det i fremtiden. Hensynet til standardisering av materiell vil kunne innebære en større fleksibilitet i turneringen av materiell, og lavere behov for reserve.

Samferdselsdepartementet opplever at NSB i sitt valg av nytt materiell til Gjøvikbanen både har vektlagt hensynet til sittekomfort for de kundene som reiser langt, samt økt transportkapasitet som det er behov for i områdene i og rundt Oslo.