



# Innst. 227 S

(2014–2015)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:48 S (2014–2015)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om 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

### Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

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

For nærmere begrunnelse for forslaget vises til dokumentet.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslaget, Dokument 8:48 S (2014–2015), og videre til vedlagte uttalelse og svar på spørsmål fra Sam-

ferdselsdepartementet v/statsråden, datert hhv. 10. februar 2015 og 18. februar 2015.

Komiteen deler forslagsstillernes syn på at kapasitet og frekvens for lokaltogtrafikken bør økes. Etter komiteens mening bør det både på kort og lang sikt gjennomføres tiltak for å øke jernbanetrafikken generelt og lokaltogtrafikken spesielt.

Komiteen mener at fornying og innkjøp av flere togsett er nødvendig for å sikre god nok kapasitet og komfort for de reisende. Komiteen viser til at det er kjøpt inn, og at regjeringen har gitt restverdisikring, for flere toganskaffelser enn det NSB har bedt om for å følge opp gjeldende trafikkavtale. Komiteen mener at det vil være naturlig å se nærmere på om enkeltstrekninger, som f.eks. Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen og Østfoldbanens østre linje, kan være egnet for toetasjes tog for å øke kapasiteten på lokaltogtilbudet.

Komiteen er enig i intensjonen i forslaget fra forslagsstillerne og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om økt kapasitet og frekvens for lokaltogtrafikken.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at Jernbaneverket har beregnet at etterslepet på det norske jernbanenettet har økt med 8,2 mrd. kroner (86,3 pst.) fra 2005 til 2014. Flertallet mener at denne forsømmelsen av vedlikeholdet har vært en av hovedårsakene til at jernbanen har slitt med forsinkelser og lavere tillit. Bare gjennom å få en stabil infrastruktur kan man få et togtilbud som er i stand til å ta imot befolkningsvekst og økt bruk av jernbane for å nå målene om lavere utslipp i transportsektoren. Flertallet viser til behandlingen av Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 1 S (2014–2015), der bevilgningene til vedlike-

hold og fornyelse er økt kraftig sammenliknet med vedtatt Nasjonal transportplan. Flertallet viser til at inneværende år er det første året på lang tid der etterslepet i jernbanesektoren blir redusert, med om lag 170 mill. kroner.

Flertallet viser også til at det siden 2013 har blitt bevilget midler til to-timers frekvens på Sørlandsbanen, forlengelse av Trønderbanen fra Melhus for å gi togtilbud til pendlerne sør for Trondheim og økt kapasitet på Saltenpendelen. Flertallet ser på disse tiltakene som en start på en økt satsing på lokaltrafikken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at regjeringspartiene er svært fornøyd med egen samferdselspolitikk. Disse medlemmer er også fornøyd, fordi regjeringen viderefører det meste av det som ble vedtatt av det rød-grønne stortingsflertallet ved behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) i 2013.

Disse medlemmer vil imidlertid påpeke at det bare skulle mangle at ikke regjeringen følger opp den vedtatte NTP. Disse medlemmer minner om at regjeringspartiet Høyre lovt 2 mrd. kroner mer årlig i sin alternative NTP, og at regjeringspartiet Fremskrittspartiet lovt hele 45,5 mrd. kroner mer årlig til samferdsel i sin alternative NTP. Disse medlemmer konstaterer derfor at regjeringen ikke følger opp sine egne tidligere løfter på samferdselssektoren.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i statsbudsjettet for 2015 under beskrivelse av oppfølging av NTP 2014–2017 skriver at med det som var regjeringens foreslåtte bevilgning for 2015 til kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, ville oppfølgingsgraden etter to (2014 og 2015) av fire år (2014–2017) vært på 47 pst., altså under det som skulle vært nivået for å følge opp vedtatt NTP.

Disse medlemmer vil videre vise til at dersom regjeringen skulle fulgt opp rammen til jernbanevedlikehold i forhold til vedtatt NTP, skulle den ha bevilget minst 6,718 mrd. kroner for 2015. Regjerin-

gen foreslo 6,378 mrd. kroner til jernbanevedlikehold for 2015, mens Arbeiderpartiet og Senterpartiet i sine alternative statsbudsjett foreslo 6,778 mrd. kroner. Med Arbeiderpartiets og Senterpartiets alternative budsjett ville rammen i NTP til jernbanevedlikehold etter to av fire år i planperioden vært fulgt opp, mens regjeringens forslag lå betydelig under – og langt under det som var Høyres og Fremskrittspartiets rammer ved behandlingen av NTP i 2013.

Disse medlemmer synes ikke de nåværende regjeringspartiene har særlig mye å skryte over hva gjelder bevilgninger til samferdselsformål. Heldigvis medførte budsjettforliket med Venstre og Kristelig Folkeparti at rammene til samferdsel generelt og jernbanevedlikehold spesielt ble økt.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til at jernbanebevilgningene fra 2005 til 2013 ble økt med over 90 pst. Dette har gjort det mulig både å bygge mye ny jernbane og å utføre omfattende vedlikeholdsarbeid på jernbanen, særlig i Oslo-området der behovene for vedlikehold har vært store.

## Komiteens tilråding

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om økt kapasitet og frekvens for lokaltrafikken.

II

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 lokaltrafikken – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. april 2015

**Linda C. Hofstad Helleland**

leder

**Sverre Myrli**

ordfører

**Vedlegg 1****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 10. februar 2015****Dokument 8:48 S (2014-2015) Representantforslag om økt kapasitet og frekvens i lokaltogtrafikken**

Jeg viser til representantforslag Dokument 8:48 (2014–2015) om å utrede og fremme forslag om tiltak for å øke kapasitet og frekvens for lokaltogtrafikken.

Forslagsstillerne gir en god og bred beskrivelse av muligheter og utfordringer innenfor togtransporten i Norge. Jeg er i stor grad enig i både beskrivelsen og ambisjonene som representantforslaget tar opp. Jeg deler spesielt forslagsstillerens syn på at vi må utnytte de mulighetene som eksisterer til å gi et bedre jernbanetilbud til flere. Vi vil på denne måten kunne gi størst mulig effekt av tiltakene som gjennomføres. Jernbanen er viktig for godstransport og regjeringen ønsker å øke konkurranseevnen for gods på bane. I svaret på representantforslaget vil jeg dog vektlegge persontransport på lokaltog, i tråd med forslagsteksten.

Det må satses på å modernisere norsk jernbane for å løse blant annet de framkommelighetsutfordringer vi ser i storbyområdene. Etter mange år med økende vedlikeholdsetterslep blir det i 2015 bevilget tilstrekkelig til fornying og vedlikehold slik at etterslepet reduseres. Den store satsingen på drift og vedlikehold har til hensikt å gi dagens reisende et bedre og mer pålitelig togtilbud. Samtidig er jernbaneinvesteringene på et historisk høyt nivå, noe som framover vil gi mulighet for flere avganger og høyere transportkapasitet. Det er svært viktig at disse pengene blir brukt effektivt, slik at vi får mest mulig igjen for pengene. Derfor er arbeidet med jernbanereformen svært viktig, og jeg er glad for at forslagsstillerne tar opp betydningen av å gjennomføre endringer i jernbanesektoren. Sunn konkurranse, bedre organisering, tydeligere insentiver og mer effektiv ressursbruk har som formål å gi kundene, de reisende, et bedre tilbud.

Som samferdselsminister er jeg opptatt av at persontogtilbudet utvikles i første rekke for de som daglig benytter (eller burde benyttet) toget, det vil si i pendleromlandet til de store byene. Et bedre togtilbud med flere avganger og raskere reisetid mellom byene og tettstedene, gjør det lettere for folk å bo og arbeide der de ønsker. Befolkningsutviklingen i Osloregionen er i kraftig vekst, og det forventes at veksten fortsetter de kommende tiårene. Tilsvarende vekst ser vi også rundt de øvrige storbyområdene. Togtilbudet må sammen med øvrig kollektivtransport

innrettes slik at det økte transportbehovet, som følge av befolkningsveksten, kan håndteres på en best mulig måte. Jo flere som velger jernbanen til sin daglige pendlerreise, jo mindre belastning blir det på veiene.

***Økt vedlikehold og fornyelse***

Forslagsstillerne tar opp et svært viktig tema; vedlikehold og fornyelse av det eksisterende jernbanenettet. Vedlikeholdet av jernbanen har vært forsømt lenge, og det er de reisende som må tåle konsekvensene av dette. Ulempene ved et ustabil togtilbud svekker de reisendes tiltro til toget som et konkurransedyktig og godt reisealternativ. Punktligheten i persontogtrafikken har riktignok blitt bedre de seneste årene, og i 2014 ble målet om 90 pst. av tog i rute nådd. Men som forslagsstillerne peker på er det en stor utfordring knyttet til de forsinkelsene som skyldes feil ved infrastrukturen.

Vedlikeholdsetterslepet for jernbanen har økt over lang tid. Sammen med KrF og Venstre har regjeringen i statsbudsjettet for 2015 sikret et ekstra løft for vedlikehold og fornyelse, som gjør at vedlikeholdsetterslepet på jernbanen reduseres for første gang på svært lang tid. Virkningen av den kraftige satsingen på vedlikehold, samt økt kjøp av transporttjenester fra NSB, vil gi de reisende et bedre togtilbud, men for en del av tiltakene vil det ta tid før kundene opplever en merkbar forbedring. Et slikt tiltak er nytt signalsystem, som også forslagsstillerne tar opp. Innføringen av det felleseuropeiske signalanlegget ERTMS/ETCS vil ta tid å få på plass, men når systemet er implementert vil vi på jernbanen få bedre kapasitetsutnyttelse, høyere sikkerhet, færre forsinkelser og rimeligere vedlikehold.

***Flere togavganger med ny ruteplan***

14. desember 2014 gjennomførte vi store ruteendringer på Østlandet, Sørlandet og Trønderbanen. Noen ruteendringer kom som følge av nye satsinger i statsbudsjettet for 2015, andre har vært planlagt lenge. I sum vil ruteomleggingen gi togpassasjerene et bedre og mer robust tilbud. Det er blitt flere togavganger og det blir flere nye tog. Det betyr en enklere hverdag for de reisende. For å løse kjøpproblemene i byene må vi gi pendlerne attraktive alternativ. Dette styrker også næringslivet ved å binde sammen bo- og arbeidsmarkedene på en bedre måte. På en rekke stasjoner nær Oslo er det nå fast timinutters frekvens fra

kl. 7 til kl. 23 på alle hverdager. Omleggingen til et forbedret og mer kundevennlig togtilbud som korresponderer bedre med bussene, ser ut til å ha lyktes. Antall togreisende med NSB har i Østlandsområdet økt med om lag 15 pst. fra 2011 til 2013, og transportkapasiteten som vi for få år siden antok var tilstrekkelig, er i dag på mange avganger fullt utnyttet.

Regjeringen har også sørget for å styrke flere av de øvrige togtilbudene. På Sørlandsbanen er det blitt flere avganger, fra fem til åtte daglige avganger med tilnærmet to timers frekvens. Det er også flere avganger i helgene. Arendalsbanen har fått ta del i det store løftet, ved å få økt antall avganger som muliggjør god korrespondanse med Sørlandsbanen. Endringene gjør det mer attraktivt for folk på Sørlandet å ta toget.

Videre har regjeringen utvidet togtilbudet på Trønderbanen sør for Trondheim. Etter ruteendringene i desember 2014 snur lokaltoget til/fra Steinkjer på Melhus og Lundamo i stedet for på Lerkendal. Dette gir tog hver time til/fra Heimdal og Melhus. Ekstraavgangene i rushtiden vil fortsatt gå til Lerkendal. Også tilbudet til/fra Kvål, Ler og Lundamo er vesentlig forbedret. Fra å være et sporadisk tilbud, vil Trønderbanen også sør for Trondheim utgjøre en grunnstamme i kollektivtilbudet.

Vi jobber også med å følge opp Innst. 13 S (2014–2015) om økt kapasitet til Saltenpendelen. Styrking av lokaltogtilbudet mellom Bodø og Rognan er viktig, med tanke på behovet for økt kapasitet når de nye holdeplassene på Tverrlandet og Reitan vil stå ferdig.

Regjeringen har, siden vi overtok høsten 2013, på en rekke områder styrket togtilbudet utover det som ligger til grunn i eksisterende trafikkavtale staten har inngått med NSB. Vi jobber videre med å forbedre togtilbudet på kort og lang sikt. Derfor har vi fremmet forslag for Stortinget om å gi NSB garantier for kjøp av ytterligere 15 nye tog i tillegg til de 66 som er under levering, noe Stortinget ved behandlingen av statsbudsjettet for 2015 sluttet seg til.

Registrert trafikkvekst hittil har vist at det vil kunne være behov for en vesentlig høyere kapasitetsvekst i togtrafikken. Kapasitetsutfordringene er i første rekke knyttet til Østlandet og trafikk inn og ut av Oslo. Det er imidlertid ikke rom for å øke materiellparken ytterligere uten investeringer i flere eller større hensettingsområder på det sentrale Østlandsområdet. Jernbaneverket har derfor allerede fått oppdrag fra departementet om å se nærmere på dette.

### ***Kapasitetsforbedringer gjennom de store pågående og nært forestående investeringsprosjektene***

Våren 2014 sluttet Stortinget seg til regjeringens forslag om å fastsette kostnadsramme for Follobanen. Dette vedtaket innebar at det ble gitt klarsignal for det største pågående samferdselsprosjektet

med en styringsramme på om lag 24 mrd. kr. Follobanen skal, når den står klar i 2021, gi en etterlengtet og kraftig tilbudsforbedring i sørkorridoren.

Med Follobanen fullføres firesporstrategien i de tre viktigste korridorene inn mot Oslo, og Follobanen vil gi de reisende tilsvarende tilbudsforbedringer som Romeriksporten har gitt mulighet for i nordvestkorridoren mot Lillestrøm, og i Vestkorridoren mot Asker. Follobanen vil gi en sterkt redusert reisetid til Ski og videre sørover på Østfoldbanen, og er et premiss for den videre IC-utbyggingen i denne korridoren. Samtidig vil Follobanen åpne opp for stiv og høy frekvens på indre del av eksisterende Østfoldbanen mellom Ski og Oslo, siden de raske og langsomme togene vil trafikkere på hver sin banestrekning. Her legges det til rette for et t-banelignende tilbud for de reisende.

På både Vestfold og Dovrebanen pågår det store utbyggingsprosjekter. Sammen med prosjekter som nå er under planlegging, og som er tenkt startet opp tidlig i siste seksårsperiode av inneværende NTP, vil dette om noen år åpne opp for et sterkt forbedret togtilbud fra Tønsberg, Hamar og Sarpsborg/Fredrikstad.

Det er imidlertid ikke bare på Østlandet det satses på å modernisere infrastrukturen. Arbeidene med ny Ulriken tunnel er i gang, noe som vil gi en sterkt forbedret kapasitet i lokaltogtrafikken mellom Arna og Bergen. I Trondheimsregionen skal Trønderbanen moderniseres, blant annet gjennom en lenge etterlengtet elektrifisering av banen.

### ***Mindre investeringstiltak***

For noen banestrekninger, for eksempel Gjøvik- og Kongsvingerbanen kan det gjennom mindre tiltak legges til rette for enten flere avganger eller økt transportkapasitet gjennom lengre tog. Slike mindre kapasitetsøkende tiltak er også det som kreves for å kunne øke transportkapasiteten på øvrige banestrekninger på Østlandsområdet. Jernbaneverket har innenfor gjeldende NTP-ramme i utgangspunktet ikke funnet rom for å prioritere denne typen virkningsfulle tiltak så høyt som etaten hadde ønsket i Handlingsprogrammets første fireårsperiode. Denne regjeringen har dog ambisjoner utover de rammer som er satt i NTP, og vi har merket oss de råd Jernbaneverket har gitt for en tidsmessig forsering av enkelte tiltak. Det medfører blant annet at perrongforlengelser på Jærbanen fremskyndes, slik at man bedre kan ta i bruk doble vognsett. Regjeringen vil vurdere å fremme nye konkrete forslag i forbindelse med de årlige statsbudsjettene.

De store investeringsprosjektene får mye og velfortjent oppmerksomhet siden de er viktige for den langsiktige moderniseringen og kapasitetsforbedringen innen norsk jernbane. Mindre omfattende kapasitetsøkende tiltak, enten infrastrukturtiltak (eksem-

pelvis kryssingsspor, hensettingsområder og stasjonstiltak) og/eller økte togstørrelser, er imidlertid også svært viktige. Slike mindre tiltak krever imidlertid også planlegging, som til tider kan være nok så tidkrevende på grunn av praktiske barrierer. Det har for eksempel i noen tilfeller vært utfordrende å finne egnede arealer som kan reguleres til hensettingsformål, siden slik jernbaneaktivitet gjerne forbindes med noe støy. Jeg oppfatter at forslagsstillerne er opptatt av denne typen tiltak, da de kan realiseres raskere enn de større investeringsprosjektene, og slik gi en hurtigere tilbudsforbedring. Mindre omfattende kapasitetsøkende tiltak er ikke bare viktig på de mindre trafikkunge banestrekningene. Også i det sentrale Oslo-området vil det være viktig å identifisere og gjennomføre tiltak som raskt kan gi relativt stor kapasitetseffekt, eksempelvis gjennom å kjøre doble togsett i avganger som i dag kjøres med enkeltsett. Framkommelighetsutfordringene vil bli omfattende og krevende å møte. Derfor blir det desto viktigere å utnytte og forbedre eksisterende kapasitet så godt som mulig.

### ***Planlegging og utredninger som grunnlag for neste transportplan***

Slik også forslagsstillerne peker på, er det satt i gang både planlegging og utredningsarbeider som skal danne beslutningsgrunnlag for regjeringens konseptvalg i ulike traseer, og som vil være sentrale i arbeidet med ny transportplan. Konseptvalgutredning for transportkapasiteten inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet) er et viktig arbeid i den sammenheng. Spørsmålet om nye tunneler for t-bane og jernbane er ett av flere konsepter som blir vurdert, for å møte behovet for transportkapasitet i hovedstadsområdet de nærmeste tiårene.

I Stavangerregionen er arbeidet med en kommunedelplan startet opp for strekningen Sandnes–Nærbø. Samferdselsdepartementet vil i løpet av 2015 ta stilling til videre plan- og utredningsprosesser sør for Nærbø. I tillegg pågår det og er avsluttet en rekke KVUer hvor jernbane inngår i større eller mindre grad. Grunnleggende for disse plan- og utredningsprosessene er å gi anbefalinger knyttet til langsiktig tilbudsutvikling på ulike jernbanestrekninger i framtiden.

For å sikre en effektiv fremdrift i den videre planleggingen av både E16 Skaret–Hønefoss og Ringeriksbanen, har vi gitt Statens vegvesen og Jernbaneverket i oppdrag å avklare og samordne viktige spørsmål, som gjelder forholdet mellom de to prosjektene. Den 2. februar la Statens vegvesen og Jernbaneverket fram tredje og siste delutredning om felles utbygging av Ringeriksbanen og E16 (Skaret–Hønefoss). Etatene anbefaler hovedsakelig en felles trasé fra Krok-

sund over Helgelandsmoen mot Hønefoss, med ny stasjon på Sundvollen.

Utredningen peker på utfordringer med å bygge veg og jernbane gjennom et område med store natur-, kultur- og landbruksverdier. Gjennom et godt samarbeid mellom etatene, samt involvering av ulike statlige interesser, bygger anbefalingen på et solid kunnskapsgrunnlag. Utredningen er nå til ekstern kvalitetssikring, og vi vil ta stilling til videre framdrift for prosjektet i løpet av våren 2015.

### ***Jernbanereformen – mer stabilitet og forutsigbarhet***

Jeg er glad for at forslagsstillerne setter søkelyset på flere saker som regjeringen er i ferd med å utrede; konkurranse, samordning med øvrig kollektivtrafikk, forutsigbarhet og ny organisering av jernbanen. Regjeringen mener at flere av utfordringene som nevnes må løses helhetlig, slik at alle delene av jernbanesystemet blir ivaretatt på en god måte. I regjeringens politiske plattform er det varslet en reform av jernbanesektoren, der Jernbaneverket (JBV) og NSB AS omorganiseres for å oppnå en hensiktsmessig styringsstruktur, en forretningsmessig organisasjonsform og tydelige mål. Det er også varslet at det vil åpnes for konkurranse innen persontogtransport. Jernbanereformen er en del av transportreformen der det overordnede målet er økt effektivitet og større samfunnsøkonomisk lønnsomhet samlet sett i transportsektoren, med en finansiering innenfor de rammene som handlingsregelen setter. Skal jernbanen være et sentralt virkemiddel for å løse transportutfordringene de neste tiårene, må vi bedre standarden på transporttilbudet med jernbane og øke kapasiteten der hvor befolkningsveksten tilsier det. Dette krever en betydelig satsing på jernbanen. Reformforslaget handler om å gjøre strukturelle grep for å forsvare den betydelige satsingen på jernbanen ved å sikre at de midlene vi tilfører jernbanesektoren anvendes mest mulig effektivt.

Regjeringen og samarbeidspartiene har videre opprettet et infrastrukturfond, som er avgjørende for å lykkes med å skape stabilitet. Infrastrukturfondet vil sikre at bevilgningene ikke svinger fra år til år, men at etatene har en jevn, forutsigbar bevilgning. Jernbaneverket vil på denne måten, i tillegg til de økte fullmaktene de fikk i Statsbudsjettet for 2015, ha større forutsetninger for å kunne planlegge mer langsiktig, noe som også er viktig for leverandørene av vedlikeholdstjenester.

Forslagsstillerne peker på at forutsigbarhet også må gjelde for aktørene i persontogmarkedet ved endringer i togtilbudet ved det årlige ruteterminskiftet i desember. Dette er jeg helt enig i. Derfor har vi nå endret prosessen for å gjøre mindre endringer i togtilbudet under Trafikkavtalen med NSB AS til å bli en

flerårig prosess. Dette innebærer i all hovedsak at eventuelle nye endringer i togtilbudet vil bli vurdert når nye trafikkavtaler skal utarbeides. Vi vil på egnet måte legge opp til dialog med relevante fylkeskommuner om utformingen av togtilbudene og virkemidler for å bygge opp under utformingen av disse.

### **Oppsummering**

Jeg er, som det framgår ovenfor, enig i forslaget fra representantene om at det bør utredes og fremmes forslag om tiltak for å øke kapasitet og frekvens for lokaltogtrafikken. Vi har satt i gang flere viktige utredninger, som vil belyse tiltakene som representantene har fremmet forslag om. Senere i vår skal

Samferdselsdepartementet gi retningslinjer for transportetatens og Avinors arbeid med planforslag for neste transportplan. Jeg vil da understreke behovet for at etatene i planfasen av NTP-arbeidet fokuserer på tiltak som både på kort og lang sikt bidrar til at transportkapasiteten øker for å møte etterspørselsveksten.

Gjennom det pågående reformarbeidet, arbeidet med de årlige statsbudsjettene og arbeidet med neste transportplan er det min ambisjon å forbedre togtilbudet trinnvis og etter en helhetlig plan. Dette arbeidet vil også være et viktig grunnlag når nye trafikkavtaler skal utformes for togtilbudet etter desember 2017.

### **Vedlegg 2**

## **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 18. februar 2015**

### **Dokument 8:48 S (2014-2015) Representantfor- slag om økt kapasitet og frekvens i lokaltogtrafik- ken - Tilleggsspørsmål**

Det vises til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 12. februar 2015, der det bes om svar på følgende tilleggsspørsmål:

2. I uttalelsen av 10. februar 2015 vises det til "arbeidet med jernbanereformen", og videre kan det vises til omtale av "Reform av jernbanesekto-

ren" i Prop. 1 S (2014-2015) Samferdselsdepartementet.

- Når tas det sikte på å fremme en sak om "Reform i jernbanesektoren" for Stortinget?

### **Svar:**

Samferdselsdepartementet arbeider med sikte på å fremme en sak om reform av jernbanesektoren for Stortinget i løpet av vårsesjonen 2015.



