

## Skriftlig spørsmål fra Line Henriette Hjemdal (KrF) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:37 (2013-2014)

Innlevert: 30.10.2013

Sendt: 31.10.2013

Besvart: 07.11.2013 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



### Spørsmål

Line Henriette Hjemdal (KrF): Hvordan vil statsråden sikre bedre togkapasitet i Østfold, og vil statsråden ta kontakt med NSB for å vurdere strakstiltak som for eksempel rabatterte billetter på suppleringsbusser?

### Begrunnelse

Fra 2003 til 2012 har NSB doblet tallet på passasjerer på Østfoldbanen. Det er nå nådd et metningspunkt. Det er behov for å kjøre flere tog, men det er ikke plass til flere tog på sporet. Vi må nå ha fullt trykk på å få Follo-banen ferdig, Intercity til Halden og påkobling av østre linje, men alle disse tiltakene gir effekt først langt frem i tid. Nå er det behov for kortsiktige tiltak. Dersom NSB velger å supplere med busstransport, som en permanent løsning eller som supplement når togene er fulle, så må det forventes at passasjerene får rabatt. Busstransport kan være et godt supplement i den situasjonen som nå er, men prisnivået må da vurderes. Busstransport er noe annet enn togtransport og dette må reflekteres i prisbildet.



### Svar

Ketil Solvik-Olsen: NSB har opplevd en kraftig vekst i antall reisende på Østfoldbanen de siste årene. Det er positivt at mange ønsker å reise kollektivt til og fra Oslo i rushtiden. Samtidig er jeg enig i representanten Hjemdals beskrivelse av at kapasiteten i togtilbudet i rushtiden nå er i ferd med å nås.

Innen høsten 2015 skal etter planen NSBs nye togsett fases inn på flere av togene på Østfoldbanen. Dette gjelder linjene L21 Skøyen-Moss og L22 Skøyen-Mysen/Rakkestad. Sammenliknet med togsettene som normalt trafikkerer disse linjene i dag, er transportkapasiteten om lag 8,5 % høyere i de nye togsettene. Dette vil derfor avhjelpe situasjonen noe.

Jernbaneverket og NSB har opplyst at det som følge av veksten i antall reisende er kapasitetsutfordringer på enkeltavganger på de fleste linjene som trafikkerer Østfoldbanen, men at det ikke finnes noen enkle infrastrukturtiltak som raskt vil gjøre det mulig å kjøre flere eller lengre tog på Østfoldbanen utover økningen innfasingen av de ovennevnte nye togsettene vil gi. Oslo Sentralstasjon og strekningen Oslo S – Ski har siden 2007 vært overbelastet i rushtiden. Det vil ikke være plass til flere tog gjennom Oslo-tunnelen, på Oslo S, samt Ski stasjon i de mest belastede tidsrommene. Derfor prioriterer regjeringen å få på plass nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Det er først når denne strekningen er realisert at det vil være mulig å gi et togtilbud som står i forhold til etterspørselen. I tillegg må det bygges ut økt kapasitet videre sørover på Østfoldbanen.

Dersom veksten i antall reisende i rushtiden fortsetter i samme takt som de siste årene, vil det trolig være nødvendig å supplere togtilbudet med busser frem til Follobanen er ferdig utbygd. Samferdselsdepartementet vil nå gå i dialog med Jernbaneverket og NSB for å se hvordan tog og buss i korridoren sør for Oslo best kan utfylle hverandre. NSB, Ruter og Østfold kollektivtrafikk har videre satt i gang samarbeidsprosjektet "Sømløst i sør." Dette arbeidet kan være et godt utgangspunkt for å finne løsninger for et best mulig kollektivtilbud langs Østfoldbanen de kommende årene.