

## 1 **Ny uttalelse nr 7: kombinasjon av 1, 3 og 4**

2 Tog er ein grunnleggande infrastruktur i all berekraftig samferdselsstrategi. Så kor er dei store  
3 vyane for jernbane i Noreg? I Nasjonal transportplan er grunnlaget 55 prosent til veg og 45 til  
4 jernbane og kollektiv. Nasjonalt ligg ein i dag på om lag 35 prosent til kollektiv transport, men  
5 dette er medreikna dei store kommunane som trekk dette talet opp. I store delar av landet er  
6 forholdstalet langt dårlegare for kollektivtrafikken, og jernbanetilbodet er prega av at det ikkje  
7 kan konkurrere på verken pris eller tidsbruk. Trass dette er det få konkrete planar eller løfter om  
8 langsiktig investering og satsing på eit jernbanetilbod som både kan styrke distrikta, gi grøne  
9 alternativ til reise mellom storbyane, få meir gods over frå veg til bane og i det heile tatt legge ein  
10 minimumsstandard for eit moderne jernbane-Noreg.

11 Midt-Telemark Venstre vil ha ei forpliktande nasjonal satsing på jernbane i Noreg som inneber

- 12 • Utbedring av jernbanespor og auka kapasitet utanfor dei store byane
- 13 • Høghastigheitsbanar mellom Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim
- 14 • Tydelege planar for flytting av meir gods frå veg og over til bane og sjø
- 15 • Eit forholdstal mellom veg og kollektivtrafikk der kollektivtrafikk og jernbane står for  
16 minst 45 % av trafikken, og at mykje av auken skal skje utanfor dei store byane1

17

18 Utvid lokaltogruter fra Kongsberg til Bø! Me vil ha ei ambisiøs nasjonal satsing på jernbane

19 Me treng ei heilskapleg satsing på jernbane i Noreg for at tog skal bli eit stabilt og godt alternativ  
20 for både passasjerar og gods. Dette er eit arbeid med langtidsperspektiv, men i mellomtida er  
21 det fleire mindre tilpassingar som kan løfte togtilbodet på kort sikt, og bidra til å halde på  
22 togkundane.

23 I Vest- og Midt-Telemark er det stor frustrasjon over mange forseinkingar og det som blir oppfatta

24 som eit dårleg tilbod på Sørlandsbanen. Denne togstrekninga har den svakaste statistikken i  
25 landet når det gjeld punktleghet. I staden for å bruke GoAhead og Sørlandsbanen frå Bø er det  
26 derfor fleire og fleire som køyrer til Kongsberg for å bruke Vy sitt tilbod derifrå. Midt-Telemark  
27 Venstre meiner derfor at enkelte av togrutene til Vy bør forlengast og køyre heilt til Bø stasjon.

28 Allereie nå med dagens rutetider er det mogleg å la siste kveldstoget til Kongsberg fortsette til Bø  
29 eller Drangedal, og la det køyre derifrå som fyrste tog på morgonen. Men dette er berre eit

30 minimum av det som bør vera mogleg å få til. ~~Det er eit overordna mål i landet at me må få fart på  
31 toget! Eit utbedra tilbod til store delar av Øvre-Telemark er ein bit av dette målet.~~

32

33 Sørlandsbanen er ein av dei jernbanestrekningane som har dårlegast punktleghet i landet, og  
34 passasjerane kan ikkje lenger stole på at toget kjem, at dei får tilstrekkeleg informasjon, eller at  
35 alternativ transport blir sett opp. Dette er uholdbart og skaper stor frustrasjon her og nå, og på  
36 lang sikt flukt frå tog som transportmedel.

37 Midt-Telemark Venstre meiner derfor at det må stillast større krav til togselskapet GoAhead om å  
38 ivareta informasjonsplikt og å stille med alternativ transport på ein føreseieleg og  
39 tilfredsstillande måte. Sjølv om feilen ligg hos BaneNOR eller andre selskap som GoAhead  
40 samarbeider med, er det viktig for passasjerane at eitt og same selskap har ansvar for service ut  
41 mot passasjerane og ivaretar dei som står på perrongen og ventar på eit tilbod som ikkje alltid  
42 kjem.

43