

Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **19. februar 2016**

Sak: SR-sak 08/16 Innspill – Konkurranseutsetting av persontrafikkjenester på Nordlandsbanen

Enstemmig vedtak:

Salten er en region i sterk utvikling og ikke minst er aksene Bodø, Fauske, Saltdal en viktig BAS-region der jernbanen spiller en viktig rolle. Jernbanen danner i denne aksene en naturlig rygggrad for utvikling av gode offentlige persontrafikkjenester.

For befolkningen i Salten og for Salten Regionråd er det viktig at konkurranseutsetting av persontrafikkjenestene på Nordlandsbanen ikke medfører en forringelse av dagens togtilbud men snarere medfører en forbedring.

I tillegg er miljøaspektet viktig. Derfor må det legges til rette for at også Nordlandsbanen kan ta del i arbeidet som nå gjøres med tanke på det grønne skiftet. Med andre ord må Nordlandsbanen snarest gjøres grønnere ved at man går vekk fra diesel-drift og heller faser inn mer miljøriktig teknologi, fortrinnsvis elektrifisering.

I forbindelse med prosessen med å konkurranseutsette persontrafikken på Nordlandsbanen, vil ikke Salten Regionråd ta stilling til det prinsipielle ved å konkurranseutsette persontrafikken. Uavhengig av modell for drift av Nordlandsbanen, mener Salten Regionråd at følgende må ivaretas:

1. Det må bli flere avganger på kveld og i helg samt større kapasitet på det enkelte togsett som kjøres på lokaltogstrekningen i Salten. (Det kjøres i dag doble vognsett på en morgenavgang og en ettermiddagsavgang på lokaltogget i Salten, men det er behov for økt kapasitet på ytterligere en ettermiddagsavgang samt på samtlige avganger som trafikkerer mellom Bodø og Mosjøen).
2. Det bør åpnes en mulighet for å kunne tilby timesavganger på strekningen Saltenpendelen mellom Bodø og Rognan, samt mulighet for at enkelte avganger går til Røkland.
3. Det bør være et krav at det innføres billettsamarbeid med Nordland fylkeskommune for lokaltogstrekningene samt evt. for internreiser i Nordland med tog.
4. Salten Regionråd oppfordrer til at det vurderes å opprette et gjennomgående natt- og evt. også dagtogtilbud fra/til Oslo/Bodø. (Det vil være mulig å starte en reise i Bodø kl. 17 om ettermiddagen og ankomme Oslo kl. 08 neste morgen og vice versa).
5. Regiontoget som i dag går mellom Bodø og Mosjøen bør forlenges til å gå helt til Steinkjer med mulighet for overgang til lokaltogget mot Trondheim. Det gir i praksis ett ekstra dagtogtilbud til Trondheim.
6. Det må være fleksibilitet i kontrakten slik at tilbudet vil kunne oppgraderes/justeres/forbedres ilt. anbudsperioden. F.eks. i form av nye/flere avganger om behovet skulle melde seg. (Lengden på anbudsperioden er avgjørende for kontraktsformen. Er perioden 4-5 år er det mindre behov for fleksibilitet enn om det er snakk om 10-15 år eller mer).

7. *Standard på materiell: Materiellet som transporttilbyder bruker bør ikke være dårligere enn i dag. Arktisk klima og store avstander setter større krav til materiellets beskaftethet. Kravet til miljø tilsier at det er behov for en kraftig opprustning og modernisering av jernbanemateriellet.*
8. *Hastighet: Togene må ikke gå saktere enn i dag - heller raskere om mulig. Dagtog til Trondheim med krengemekanisme (Flirt) bør være standard. (Det finnes hybridløsninger på markedet i dag av denne togmodellen som kan være aktuelle).*
9. *Det grønne skiftet: Togene bør kjøre på teknologi som er miljøvennlig. Krav om miljøriktige drivstoff i kombinasjon med at Staten legger til rette for dette i form av tilrettelagt og modernisert infrastruktur på og langs jernbanesporet bør inngå i anbudskravet.*
10. *Tettere samarbeid mellom fylke og jernbaneoperatør om utarbeidelse av ruteplaner mm bør være et krav. Det vil muliggjøre matebusser til jernbaneknutepunkter og bedre samordning av rutetilbudet i distriktene samt ditto korrespondanse og overgangsmuligheter mellom buss/tog og evt. båt.*
11. *Modernisering av banelegemet: Langt flere og lange nok krysningsspor, automatisering av Nordlandsbanen og infrastruktur må raskt komme på plass langs hele Nordlandsbanen. I Salten er det i tillegg behov for flere kortere krysningsspor for å kunne tilrettelegge for et bedre lokaltogtilbud med hyppigere frekvens.*
12. *Det er et stigende ønske i Nord-Norge om at det arbeides langsiktig for en forlengelse av en moderne Nordlandsbane nordover til Tromsø samt en sammenknytning med Ofotbanen. Konkurranseutsettingen må ikke bidra til å sementere dagens strukturer og i praksis bli til et hinder for at utredning og utbygging av jernbane nordover kan finne sted.*
13. *Innføring av miljøavgifter/flyskatter må ses i sammenheng med et betydelig økt fokus og økt innsats for å modernisere og optimalisere jernbaneinfrastrukturen - ikke minst for Nordlandsbanens vedkommende. En konkret tidsplan må på plass for dette arbeidet og elektrifisering av Nordlandsbanen må inn i NTP.*