

Til:

Oslo, 14. juni, 2020

NTP sekretariatet, v/Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Merk: KONFIDENSIELL behandling (konkurransesensitiv),

Ref: SH/ia

SJ Norges AS innspill til NTP

Bakgrunn

SJ Norge AS (SJN) er et jernbaneforetak for persontrafikk på følgende strekninger (oppstart fom. 8. juni, 2020): Dovrebanen, Raumabanen, Rørosbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen, Nordlandsbanen og Saltenpendelen. SJN ønsker med dette å komme med innspill til den neste NTP. Vi setter søkelyset på dobbeltspor spesielt på Trønderbanen, elektrifisering evt. delelektrifisering av våre strekninger, hvor Dovrebanen er den eneste banestrekningen vi betjener som drives med elektrisitet. De andre strekningene opereres med diesel. Det vil være god miljøpolitikk å elektrifisere alle strekningen som vil være viktige tiltak for at Norge skal nå klimamålene som er å redusere de ikke-kvotepliktige klimagassutslippene med 45 prosent innen 2030, slik Norge har forpliktet seg til. SJN driver en virksomhet som er spesielt viktig for våre kunder i distriktene og vil gjerne gi ros til regjeringen for deres satsning på samferdselsprosjekter og for at det bevilges rekordmye penger til sektoren. Tidligere Samferdselsminister Jon Georg Dale sa at på disse tre første pakkene «sparer» samfunnet ca. 12 mrd NOK. Det mener SJN bør brukes på vedlikeholdsetterslepet. Vi har registrert at vedlikeholdsetterslepet passerer 21 mrd NOK i år. (Kilde: SB 2020/Bane NOR).

Effektiv samferdsel er bra for produktiviteten og den økonomiske bærekraften i samfunnet. Miljøvennlig samferdsel er bra for den miljømessige bærekraften. Tog er langt på vei begge deler, og har potensiale til å bli bedre på begge områder.

I en spørreundersøkelse Arbeidsgiverforeningen Spekter har fått gjennomført, svarer over halvparten at reisetid har stor eller svært stor betydning for hvor mye de er villige til å jobbe. Nær to tredjedeler svarer at reisetiden til og fra jobb vil ha stor eller svært stor betydning for valg av ny jobb dersom de skulle bytte jobb i nær fremtid.

Økt kapasitet, nye togtilbud, reduserte driftskostnader

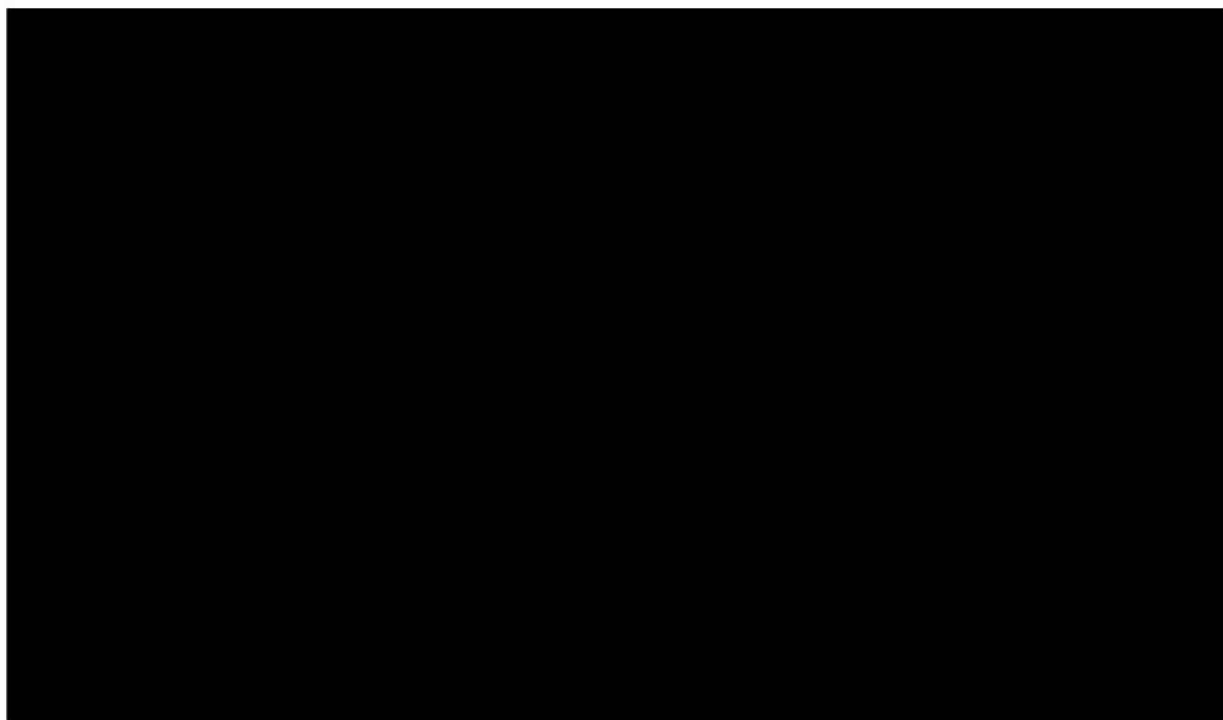
Elektrifisering av de i dag dieseldrevne banestrekningene Trondheim-Steinkjer og Hell-riks grensen vil åpenbart redusere utslippene av klimagasser og lokal luftforurensing fra togstrekningen (strekningen Trondheim-Stjørdal og Hell – riksgrensen (Meråkerbanen) ser ut til å være vedtatt å bli elektrifisert). Det er vi i SJN meget fornøyde med. Disse bør holde tidsplanen som det er lagt opp til i statsbudsjettet 2020.

Å legge til rette for at vi kan benytte Type 76 på elektrisk drift i stedet for dieseldrift gir en rimeligere togdrift for oss og for staten. Elektrifiseringen vil gi flere minutter kortere reisetid på Trønderbanen noe som er bonus for våre kunder.



Det virker unødvendig at det bygges en 4 felts motorvei parallelt med jernbanen med delvis 110 km/t, over 10 mil nord for Trondheim.

En annen viktig strekning er mellom Oslo og Trondheim (Dovrebanen). Her ønsker vi flere kryssningsspor, slik at vi kan øke kapasiteten, i dag er det nesten full utnyttelse av kapasiteten, og svært fulle tog på dag og natt.



Dobbeltsporet til Hamar bør bygges ut og ikke utsettes noen år, da dette er en viktig banestrekning for våre kunder. En utbygging her vil redusere kjøretiden på Dovrebanen og også gi raskere reiser på Rørosbanen og man kan da få full utnyttelse av dobbeltsporet som går forbi Eidsvoll.

Utskifting av kjøretøy

Sovevogner WLAB2 som benyttes i våre tog på Nordlandsbanen og Dovrebanen er foreldet (1986), slik at et nytt nattogskonsept bør vurderes. Etterspørselen etter soveplasser på nattogene har økt kraftig senere år, noe som har ført til at kunder må bestille plass flere uker i forveien på de mest populære avgangene. Aller mest populære er nattogene på Dovrebanen der sovekupeene ofte er utsolgt. Behov for utskifting av sovevogner kan sees i sammenheng med det store behovet for utskifting av de gamle Di4 lokomotivene fra 1980. De er overmodne for utskifting noe som bør gjøres så raskt som mulig. Feil og mangler på disse lokomotivene utgjør en stor risiko for punktlighets- og regularitetsbrist. «Dødsutsettelse» er det uttrykket Norske Tog bruker om disse lokomotivene. [REDACTED]

Nye regiontog bør prioriteres å kjøpe inn, dette vil gi kundene et løft. Regiontogene blir i snitt eldre og eldre for hvert år som går på tross av innkjøp av nye tog. Det er stort behov for nye tog. Norske Tog finansieringsmodell gjør at de må gå via statsbudsjettet og Stortinget for det meste av det de gjør, bl.a. oppgraderinger og store vedlikehold av tog.

Flott at vi får de nye Type 76, men disse kan ikke brukes på Meråkerbanen på grunn av de er for tunge (da må de evt. gå med redusert hastighet).

Digital infrastruktur er hygienefaktorer i dag. Kundene stiller krav til info i sanntid, god info på stasjonene hvor de kan se avgangstider og ankomsttider for tog, buss, ferje, båt, etc.

Infrastruktur

[REDACTED]

Sanntidsinformasjon.

Sanntidsinformasjon er svært viktig for kundene. I tillegg til å kunne informere kundene om togavganger og togankomster, kan kundene via monitorer bl.a. kunne informeres om innstilte avganger og avvikssituasjoner, og om alternativ transport i slike situasjoner. Sanntidsinformasjonssystemene bør også inkludere sanntidsinformasjon om korresponderende bussruter, inkl. sanntidsinfo om TogBuss-ruter som har holdeplass på jernbanestasjonene. Sanntidsinformasjonssystemer bør installeres på alle resterende stasjoner som ikke har dette på plass i dag, dette er viktig også for distriktene. Det bør utarbeides en prioritetsliste for de resterende stasjonene. Prioritetsrekkefølge: Trønderbanen, Saltenpendelen, øvrige stasjoner.

Forbedre terminalforholdene for buss, taxi, sykkelparkering og bilparkering for kunder.

Mange jernbanestasjoner har korresponderende bussruter. Det er viktig at det bygges videre effektive og smidige overgangsterminaler med tilstrekkelig kapasitet og gode adkomstforhold til/fra det tilgrensende vei- og gatenettet. Det samme gjelder merking av tilstrekkelig antall oppstillingsplasser for taxi.

Det må også merkes opp faste oppstillingsplasser for «Buss for tog» på alle stasjoner. Dette tiltaket må gis høy prioritet. Etablering sykkeloppstillingsplasser bør bygges ut på alle de gjenstående jernbanestasjonene.

Venterom og andre fasiliteter på stasjonene.

Det legges opp til overgang mellom tog og andre transportmidler på stadig flere stasjoner. Det bør være venterom på flest mulig jernbanestasjoner. SJN foreslår at det lages en prioritetsliste for videre utbygging av venterom, gjerne i samråd med oss. Venterommene bør være tilgjengelige for kundene hele driftsdøgnet, og bør få tidsstyrte låser der det er mulig for å kunne ha lengst mulig åpningstid. For å gjøre stasjonene mest mulig attraktive bør det legges til rette for å få opprettet diverse service- og serveringsvirksomhet, bl.a. kiosker og kafeer, på så mange stasjoner som mulig. Mange stasjoner har i dag gode informasjonsskilt. Informasjonsskilt på stasjonene bør bygges videre ut. Informasjonen på

skiltene bør bl.a. omfatte: Kart over stasjonens nærområde og info. om turistdestinasjoner og andre attraksjoner i stasjonens influensområder.

Byutvikling i tilknytning til stasjonene

Mange steder har det funnet sted og foregår byutvikling i tilknytning til jernbanestasjonene. For mange stasjoner ligger det godt til rette for en god byutvikling rundt stasjonene, og jernbanestasjonen vil kunne utgjøre en sentral og integrert del av byutviklingen. Byutviklingstiltak er også et viktig element for å øke kundegrunnlaget for tog og TogBuss konsepter. Bane NOR bør sammen med SJN og berørte fylkeskommuner, fylkestrafikkselskaper, kommuner og andre aktuelle samarbeidspartnere i fellesskap bidra til en jernbanebasert by- og tettstedsutvikling i jernbanens influensområde, der dette er mulig.

Tiltak på stasjonene på Trønderbanen

Trønderbanen står overfor en meget stor og omfattende utviklingsprosess. Blant de viktigste tiltakene er:

- Idriftsettelse av nye bimodale togsett (BM 76) fra 2021.
- Innføring av halvtimesruter fra 2024. SJ Norge AS (SJN) vil foreslå at det som del av NTP-arbeidet foretas en gjennomgang, prioritering og finansiering av tidskritiske tiltak for å kunne igangsette halvtimesruter på Trønderbanen tidligere enn 2024.
- En rekke tiltak for utbedring og utvikling av infrastrukturen.
- En rekke tiltak for utbedring og utvikling av stasjonene.

Det nye togmateriellet er under bygging, og mange av tiltakene for å tilrettelegge for halvtimesruter er under utførelse eller planlegging. Det er svært viktig at også stasjonsutviklingstiltakene på Trønderbanen blir gjennomført. De viktigste stasjonsutbedrings- og stasjonsutviklingstiltakene i årene fremover på Trønderbanen er: Trondheim Stasjon, Værnes Stasjon og Vikhammer Stasjon.

Det er viktig at det settes av nok penger til stasjonsutbedrings- og stasjonsutviklingstiltak til Trønderbanen slik at alt er klart til det innføres halvtimesruter.

Byvekstavtalen for Trondheimsområdet

Byvekstavtalen for Trondheimsområdet ble inngått i 2019 og omfatter Trondheim kommune og omegnskommunene Malvik, Melhus og Stjørdal. I tillegg til disse kommunene er partene i Byvekstavtalen Trøndelag fylkeskommune, Samferdselsdepartementet (Jernbanedirektoratet og Veidirektoratet) og Kommunal- og moderniseringsdepartementet

I Byvekstavtalen er Trønderbanen belyst spesielt:

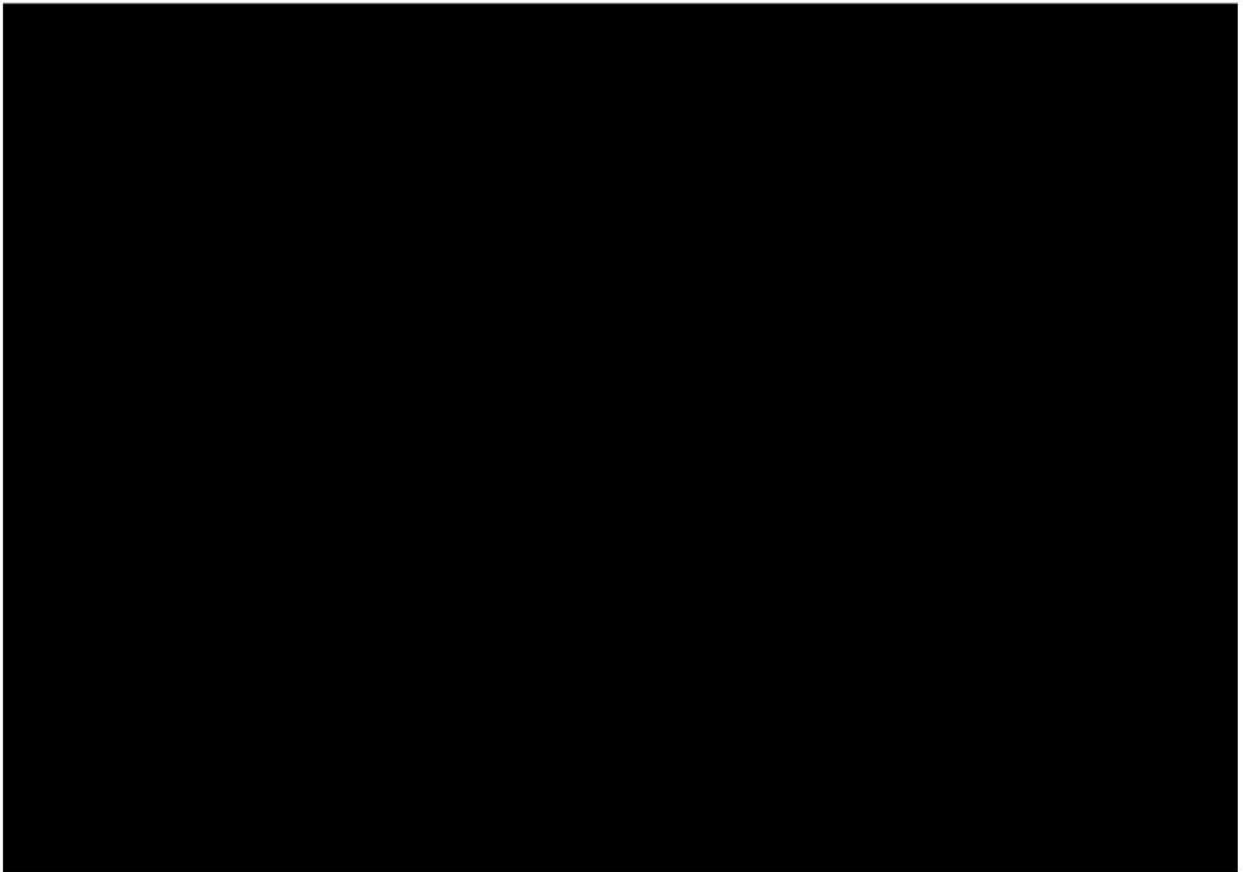
- Trønderbanen skal være den viktigste regionale kollektivtrafikkforbindelsen i Trøndelag.
- Prioriterer videre utvikling av Trønderbanen.
- Sikrer god samordning av byutvikling og utvikling av Trønderbanen og andre kollektivtrafikktiltak.
- Sikrer finansiering til gjennomføring av viktige kollektivtrafikktiltak.

Avtalen legger til rette for en styrket samordnet planlegging i Trondheimsområdet med stor satsing på Trønderbanen og kollektivtrafikken for øvrig. Det er svært viktig at finansieringsmulighetene som ligger i Byvekstavtalen benyttes til å få på plass halvtimesruter på Trønderbanen så raskt som overhodet mulig.

Bompenger

Bompenger er en viktig del av infrastrukturen for å få folk til å reise kollektivt.. Vi ser at det virker i Oslo og i Bergen. Byvekstavtalen er også et viktig bidra for å få all vekst til å ta kollektivtransport.

Satsinger i Sverige



Med vennlig hilsen

Sverre Høven
Administrerende direktør
SJ Norge AS