

NSB

Prinsensgate 7-9

N-0048 Oslo

T (+47) 23 15 00 00

F (+47) 23 62 01 13

nsb.no

MOTTATT

28 JUN 2012

Dato: 27.06.2012

Saksnr: 12/1424

Deres ref: 2010002182-349

Det kgl. Samferdselsdepartement
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO



NSB-konsernets høringsuttalelse til NTP 2014-2023 og høyhastighetsutredningen.

Vi viser til transportetatens innspill til Nasjonal Transportplan 2014-2023 som ble lagt ut på høring 01.03.2012, samt høyhastighetsutredningen som ble lagt ut på høring 13.02.2012. NSB-konsernet vil få avgj følgende høringsuttalelse:

Generelt

Samfunnet har store forventninger til at kollektivtrafikken generelt og jernbanen spesielt skal spille en vesentlig rolle i å løse vekstutfordringene de kommende årene. Jf. regjeringens klimamelding (Meld. St.21 (2011-12) og klimaforliket. Samtidig har norsk jernbane betydelige kvalitetsutfordringer. Dette skaper et gap mellom forventningene og den faktiske situasjonen. Det er nødvendig med en *ekstraordinær innsats* for å sikre samfunnet et velfungerende transportsystem:

- Regjering og Storting må sørge for tilstrekkelig, forpliktende og forutsigbar finansiering av helt nødvendige infrastrukturinvesteringer, samt innhenting av vedlikeholdsetterslep. Dette innebærer en **vesentlig økning** i investeringene fra dagens nivå.
- Tiden fra planlegging til ferdig utbygd infrastruktur må forkortes.
- Lokale myndigheter må legge til rette for fortetting rundt kollektivknutepunktene og bidra til raske planprosesser.
- Det er behov for tett samordning av kollektivtrafikken slik at transportslagene til sammen gir kundene en mest mulig sømløs reise.
- Kollektivselskapene må, med basis i kjøpskontrakter, investere i tog og busser slik at kollektivtrafikken kan utvikles i takt med at infrastrukturen blir utbygd.

Fra NSBs side gjøres en betydelig innsats:

- NSB Persontog holder på med en omfattende fornyelse av togparken og har planer for ytterligere fornyelse og økt kapasitet. Dette vil gi kundene et vesentlig bedre tilbud med høyere kapasitet og bedre komfort etter hvert som infrastrukturen blir utbygd.
- Nettbuss vil, som en betydelig norsk aktør, være med på å sikre en velfungerende konkurranse om rutebusstjenester i konkurranse med store internasjonale aktører, samt videreutvikle et attraktivt ekspressbusstilbud.
- NSBs datterselskap Rom Eiendom arbeider systematisk med å utvikle gode knutepunkter for kundene i samarbeid med lokale og sentrale myndigheter, Jernbaneverket og andre interessenter. ROM Eiendom bidrar også til fortetting rundt knutepunktene gjennom sin utvikling av driftsuavhengige eiendommer til boliger, service- og næringsbygg.
- CargoNet vil fortsette omstillingen for å sikre norsk næringsliv effektive kombinerte transportløsninger, samt dedikerte systemtog til industrien.

Et velfungerende transportsystem vil bidra både til regionforstørring og mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Uten et godt utbygd transportsystem, svekkes Norges muligheter for økonomisk vekst, regional utvikling og det blir vanskeligere å nå miljømålene. For å møte disse utfordringene kreves:

- Fjerning av vedlikeholdsetterslepet. Det haster å gjennomføre tiltak for å sikre en pålitelig, sikker og robust infrastruktur ved å fjerne vedlikeholdsetterslepet, sørge for tilstrekkelig fornyelse og ha tilstrekkelige midler til drift. NSB støtter derfor Jernbaneverkets forslag i NTP om å prioritere drift og vedlikehold høyt, uansett bevilgningsrammer.
- Ferdigstilling av Follobanen innen 2020.
- Full utbygging av dobbeltspor i InterCityområdet i løpet av de kommende 13 år, som er den planleggings- og utbyggingstiden som Jernbaneverket har vurdert vil være kostnadsoptimal. Dette vil legge grunnlag for et høyfrekvent togtilbud med konkurransedyktige reisetider som kan ta sin del av den forventede etterspørselsveksten. NSB anbefaler at strekningene til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg prioriteres først. Det er positivt at Regjeringen i klimameldingen varsler at den vil legge fram en tidfestet plan for utbygging av InterCityforbindelsene i det sentrale Østlandsområdet. Behovet for rask framdrift i utbygging av InterCityområdet ble ytterligere understreket gjennom klimaforliket.
- At planleggingen av ny Oslo-tunnel gis høy prioritet. Jernbaneverkets rapport "Utvikling av jernbanen i Oslo-navet" 29.2.2012 viser at behovet for ny tunnel gjennom Oslo vil bli prekært rundt 2030. (2027 dersom NTP - vekstforutsetningene legges til grunn) Med en anslått plan- og byggetid på mellom 15 og 18 år er det ingen tid å miste. NSB er derfor tilfreds med Samferdselsdepartementets klare prioritering av dette viktige prosjektet.
- At det sikres god framkommelighet for buss spesielt i og rundt byene med kollektivfelt og signalprioritering.
- Utbygging av bussterminal(er) i Oslo og øvrige store byer er viktig.
- Tilrettelegging for fortetting rundt knutepunktene og utvikling av gode knutepunkter.
- At myndigheter og kjøpsorganer følger opp infrastrukturens utvikling med kjøp av kollektivtransporttjenester slik at samfunnet oppnår en optimal utnyttelse av infrastrukturen.
- Kortsiktige tiltak / støtte for å sikre rammebetingelser for godstrafikken som muliggjør opprettholdelse av denne med en forsvarlig økonomi, inntil infrastrukturen får en akseptabel standard. At punktlighet og regularitet bedres vesentlig da disse er nødvendige forutsetninger for å kunne være konkurransedyktig i godsmarkedet.
- Dersom målet om doubling av godskapasiteten fra Nasjonal Transportplan 2010-19 skal opprettholdes, vil økt kapasitet på Alnabruterminalen være viktig. Det samme gjelder utbygging av kryssingsspor til 600 meters tog på alle hovedstrekninger samt løpende vedlikehold og tilpassing av de eksisterende terminalene innenfor dagens arealer inntil nye terminaler står ferdig. NSB ser i denne forbindelse fram til resultatene av Regjeringens strategi for overføring av gods til bane og sjø som ble varslet i klimameldingen. Tempoet i utbyggingen av godskapasiteten på bane må tilpasses forventet etterspørsel og politiske målsettinger.
- Infrastrukturentiltak for å håndtere økning i togparken, herunder plattformforlengelser, vende- og hensettingsspor.
- Elektrifisering av Trønderbanen.
- ERTMS. ERTMS innebærer at en større del av signalutrustningen flyttes ombord i togene. NSB legger til grunn at innføringen av ERTMS gjøres slik at ikke operatørens konkurransekraft mot andre transportformer svekkes. Dette kan gjøres ved at ombyggingen og ombordutrustningen finansieres av staten.
- NSB legger også til grunn at utbygging av ATC-kryssingsbarrier og F-ATC gis høy prioritet.

Jernbaneverket slår i høyhastighetsutredningen fast at det ikke er noen konflikt mellom utbygging av IC-nettet med dobbeltspor og en eventuell senere videreføring i et høyhastighetsnett.

NSB ser positivt på utbygging av fjerntogstrekningene til høyere hastighet, men understreker at første trinn i en eventuell høyhastighetssatsing må være et ferdig utbygd InterCitynett. Ved en evt. høyhastighetsutbygging må det velges løsninger som gjør at langsom trafikk lar seg kombinere med raske tog, f.eks. ved at eksisterende bane opprettholdes for framføring av langsommere tog.

For nærmere omtale av utviklingen av persontrafikken viser vi for øvrig til vårt dokument "Oftere, raskere, og mer miljøvennlig".

Konkrete merknader.

Nedenfor følger NSBs kapittelvise merknader til transportetatenes forslag til NTP.

Kapitel 3.1 Byområder – veksten må tas av kollektivtransport, gåing og sykling (s 23)

NSB er enig i at den raske befolkningsveksten i byområdene er en stor utfordring, men også en mulighet til å sikre en mer konsentrert byutvikling basert på miljøvennlig transport. NSB er også enig i at veksten i persontransport i disse områdene må tas av kollektivtransport, gåing og sykling.

For å lykkes med dette kreves en betydelig økt satsing både på investeringer og drift, samt et tett samarbeid mellom mange aktører. Utfordringene er så store at det også vil være behov for statlige midler for å utvikle et høykvalitets kollektivtilbud.

Kapittel 3.1.4 Arealbruk(s 24)

NSB er enig i at byenes arealbruk må tilrettelegge for kollektivtrafikk, gåing og sykling. Mer kompakt arealbruk og fortetting ved knutepunktene er avgjørende for å lykkes. Kommunene har gjennom arealplanleggingen et viktig ansvar, men også fylkeskommunen og staten har viktige roller.

NSB utvikler gode knutepunkter gjennom datterselskapet Rom Eiendom som har betydelig kompetanse på slik utvikling. NSB vil videreføre dette arbeidet, herunder utvikle driftsuavhengige eiendommer i tilknytning til knutepunktene til boliger, næringsarealer og attraktive byrom. Arbeidet skjer i tett samarbeid med sentrale og lokale myndigheter, Jernbaneverket og andre transportselskaper. Gjennom dette vil NSB-konsernet bidra til fortetting og attraktive knutepunkter som kan utvikles raskt og effektivt. Rom Eiendom har også en finansieringsevne og beslutningsstruktur som gir rom for fleksibel tilpasning til kundenes behov.

Kapittel 3.1.4 Utvikling av kollektivtransporten i byene. (s25)

Etatene tar til orde for at fylkeskommunene bør få større innflytelse ved kjøp av persontransporttjenester med tog i byområdene for å bedre samordningen i kollektivtransporten.

NSB er enig i at det er behov for å samordne kollektivtransporten bedre, men mener at dette best skjer ved at jernbanens grunnruter danner basis for det samlede kollektivtilbudet, der jernbane er aktuelt. Jernbanen har sitt fortrinn ved at den kan frakte mange kunder raskt mellom knutepunkter, men har som svakhet et relativt lite fleksibelt produksjonsopplegg. Bussen har på sin side fortrinn gjennom god flatedekning og større fleksibilitet i produksjonen. Vi viser for øvrig til det formaliserte rutesamarbeid som allerede er etablert mellom NSB og fylkeskommunene. Vi viser også til NSBs nye grunnrutemodell for Østlandet som gjennom større forutsigbarhet gjør det enklere å planlegge gode busskorrespondanser i knutepunktene.

NSB mener at staten fortsatt bør være kjøpsorgan for jernbanetjenester ut fra flere hensyn:

- De tyngste trafikkstrømmene og den offentlig kjøpte persontogtransporten går ofte på tvers av fylkesgrensene.
- Som landsomfattende transportsystem forutsettes i utgangspunktet et gjennomgående takst- og billettsystem for hele jernbanenettet. Dette er imidlertid ikke til hinder for lokale takstsamarbeid. Gjennom KIOS-prosjektet har Samferdselsdepartementet tatt initiativ til et samarbeid for felles lesing av elektroniske billett kort.
- Staten har i dag ansvar for investeringer i jernbaneinfrastrukturen også i byområdene. God samkjøring mellom infrastrukturinvesteringene og tilbudet/offentlig kjøp er avgjørende for optimal ressursbruk. Det vil dessuten kreves svært høye infrastrukturinvesteringer de kommende årene for å møte forventet etterspørselsvekst.

I dag mangler gode og formaliserte arenaer for samarbeid om utvikling av helhetlige løsninger for kollektivtrafikken. Verken staten eller fylkene kan løse oppgavene alene. Endringer i kjøpsordningen vil ha vidtrekkende konsekvenser for strukturen i bransjen. Vi vil derfor anbefale at løsninger på fylkeskommunenes behov for innflytelse utredes nøye i regi av departementet før det trekkes konklusjoner.

Tilrettelegging for næringstransport i byene. (s 27)

NSB støtter etatenes påpekning av behovet for å skjerme arealer til videre utvikling av sentrale godsknutepunkter. I de største byene der arealpresset er særlig stort, kan det imidlertid være nødvendig å avveie svært langsiktige og usikre anslag over framtidig arealbehov mot andre utviklingshensyn. Disse vurderingene vil variere fra by til by og bør gjøres i dialogen mellom aktørene.

Alnabru er et godt eksempel på en etablert og fungerende logistikklynge. Det er ønskelig at myndighetene legger til rette for klyngedannelser ved utvikling og etablering av nye intermodale knutepunkter. Vurdering og valg av disse knutepunktene må ses i nasjonal sammenheng og ta regionale hensyn. Transportmodellene kan gi viktig informasjon om varestrømmene og danne grunnlag for planlegging av nye logistikklynger.

Kapittel 3.2 Reduserte avstandskostnader og regional utvikling. (s 28)

NSB vil generelt understreke viktigheten av å legge til rette for godstransport på bane, ikke bare ved gode knutepunkter med tilstrekkelige utviklingsmuligheter, men også gjennom tiltak på linjen for å bedre påliteligheten og øke kapasiteten. En slik satsing er et virkemiddel i å bedre norsk næringslivs konkurransekraft og redusere avstandsulempene som Norges geografi gir.

NSB deler Jernbaneverkets analyse av togets rolle og potensial for regionforstørring rundt de fire største byregionene. Gjennom økt frekvens og kortere reisetider reduseres avstandsulempene og knytter byer og omland tettere sammen til felles bolig- og arbeidsmarkeder. For Østlandet vil et ferdig fornyet IC-nett bidra til det flerkjernede utbyggingsmønster det er tverrpolitisk enighet om. Tilsvarende gjelder for strekningene rundt Stavanger, Bergen og Trondheim.

Høyhastighetsutredningen viser at utbygging av høyhastighetstilbud mellom Oslo og de øvrige større byene i Sør-Norge også vil ha et betydelig underveismarked. Uansett valg av strategi for utvikling av fjerntrafikken, vil ferdigstillelse av IC-strekningene være et første og viktig utbyggingstrinn.

Kapittel 3.3 Mer gods på sjø og jernbane. (s30)

Transportetatene mener det er behov for en bred samfunnsanalyse der det ses på dagens godsstrømmer, og utredes hvordan disse kan påvirkes gjennom både nye insentiver, eierskap til og organisering av viktige trafikkhavner og terminaler. Kartlegging av internasjonale transportstrømmer er viktig for både de lokale og internasjonale godstransportene.

NSB er enig i at det er viktig med gode analyser av behovet for økt kapasitet og utbygging av moderne godsterminaler. Bedret driftssikkerhet er en helt nødvendig forutsetning for å kunne nå de politiske målene om overføring av gods til bane. For godstransporten er den største utfordringen den lange tiden det tar før tiltakene gir effekt. Driftsmessig må en rekke kryssingsspor og terminalprosjekter på plass på en strekning før konkurransekraften for jernbane påvirkes i vesentlig grad. Dette står i kontrast til tiltakene på veisiden som gir umiddelbar effekt i favør av veitransporten.

NSB vil understreke at det i dag er betydelige utfordringer for gods på jernbane – både knyttet til ustabilitet i infrastrukturen og til kostnadsnivået i forhold til veitransporten. Det er derfor betydelige lønnsomhetsutfordringer for godsselskapene.

Det er nødvendig med tiltak som gir rask effekt dersom man skal oppnå de politiske målene. Alternativet kan ellers lett bli en nedbygging – stikk i strid med den ønskede utviklingen. NSB viser her til tidligere forslag om nødvendigheten av midlertidige kompensasjonsordninger.

3.3.3 Anbefalinger (s.32)

1. Økt kapasitet og driftssikkerhet

På kort sikt er det viktigste for utvikling av gods på bane at driftsstabiliteten øker. NSB legger til grunn at myndighetene snarest får på plass kompensasjonsordninger som sikrer at godsoperatørene på bane kan opprettholde tilbudet i ønsket omfang inntil infrastrukturen blir mer stabil. Målsettingen om å legge til rette for en dobling av kapasiteten bør opprettholdes, selv om godsoperatørene i dag opplever en svært krevende situasjon bl.a. pga. ustabil infrastruktur. Tempoet i kapasitetsoppbyggingen må imidlertid tilpasses forventet etterspørsel og politiske målsettinger.

Det tas til orde for å gjøre jernbanen mer robust ved nedbør og ras og ved at det kan tas i bruk omkjøringsmuligheter som Kongsvingerbanen, Solørbanen og Rørosbanen.

NSB er enig i at det er påkrevet med generelt større robusthet mot ras. Elektrifisering og økt kryssingskapasitet vil være de mest relevante tiltak for å gjøre Rørosbanen, evt. også Solørbanen, til omkjøringsmulighet da trafikken som evt. omdirigeres, er basert på elektrisk trekkraft. Økt konkurransekraft kan oppnås ved å bygge et tilslutningsspor mellom Stange/Sørliområde og Løten på Rørosbanen. Alternativt må det holdes en diesellokomotivflåte i beredskap for evt. sporbrudd – noe som ikke kan forsvares bedriftsøkonomisk. Miljøhensyn tilsier at det ikke vil være ønskelig i stor utstrekning å benytte diesellokomotiver på elektriske strekninger.

3. Effektivisering av terminaler og tilrettelegging for integrerte logistikknutepunkter. s 33

NSB støtter etatenes påpekning av at det i tillegg til effektive laste- og losseoperasjoner, er viktig at transport- og logistikkbedrifter er lokalisert like ved eller integrert i terminalen.

Transportetatene uttrykker at de synes at Jernbaneverket bør eie infrastrukturen i godsterminaler på jernbanen.

NSB mener det ikke er nødvendig for Jernbaneverket å eie hele godsterminaler for å ivareta sitt ansvar som infrastrukturforvalter. NSB viser til at Regjeringen i 2008 behandlet spørsmålet om eierskapet til stasjoner og terminaler og besluttet at eierskapet til stasjoner ikke skulle endres, men at Jernbaneverkets premissgiverrolle skulle klargjøres og lovfestes.

For godsterminaler der staten går inn med investeringsmidler og der det vurderes formålstjenelig, var konklusjonen at det bør vurderes et direkte statlig eierskap og at driften av samlastterminalene gradvis settes ut på anbud. Regjeringens beslutning baserte seg bl.a. på rapporten fra arbeidsgruppen som utredet ulike eierskapsmodeller på oppdrag for Samferdselsdepartementet. (Jf. departementets brev 27. juni 2008.) Arbeidsgruppen gjorde grundige vurderinger av en rekke forhold, bl.a. hensynet til konkurransenøytralitet, kundenærhet og kostnadseffektivitet.

Der det er åpenbart at relokalisering vil finne sted, som Nybyen i Drammen, Brattøra i Trondheim, og Nygårdstangen i Bergen, forstår NSB regjeringens vedtak slik at det ikke skal gjøres endringer i eierskapet. Det er kun Alnabruterminalen og Narvik-terminalen som pr i dag er aktuelle for revurdering av eierskap. NSB mener det vil være en feil prioritering om man skal bruke ressurser på en ny vurdering av eierskapet og det vil kunne trekke oppmerksomheten bort fra hovedutfordringene. De hensyn som skal ivaretas, kan i tilstrekkelig grad sikres gjennom avtaler.

I Europa finnes i dag flere ulike modeller for eierskap til stasjoner og terminaler innenfor gjeldende regelverk. Arbeidet med å sikre ikke diskriminerende tilgang til jernbanerelaterte tjenester er en av de problemstillinger som tas opp i det pågående arbeidet med revisjon av jernbanepakke én. (Ref. direktiv om opprettelse av et europeisk jernbaneområde. (KOM (2010) 475)) Formålet er å få til et fungerende indre marked på jernbaneområdet som skal medvirke til å øke konkurransen for gods og passasjertrafikk herunder sikre konkurransenøytral tilgang til jernbanerelaterte tjenester. Her er

det ikke eierskapet, men reguleringen av *tilgang/bruk av tjenester/anlegg* som vektlegges. En viktig forutsetning er at man har et sterkt og velfungerende markedsovervåkningsorgan. Revisjon av Jernbanepakke én er under behandling nå.

4. Statlige investeringer i jernbaneterminaler

Dersom målet om dobling av godskapasitet på bane skal opprettholdes, støtter NSB etatene i at utvikling av Alnabru er svært viktig. På Alnabru er det planer om betydelige investeringer i dagens terminal og en utbygging er viktig for å sikre tilstrekkelig kapasitet. NSB er inneforstått med Regjeringens beslutning om at det skal gjøres en ny vurdering av eierskapet til terminaler der staten gjennomfører store investeringer slik som på Alnabru.

For de stedene der det er aktuelt med ny lokalisering av terminalene, som i Trondheim, Bergen og i Drammen, vil NSB peke på betydningen av at staten ivaretar de betydelige potensielle verdiene som ligger i terminalområder som frigis ved flytting av godsterminalene. Dette gjøres best ved at eiendommene utvikles samlet av ROM Eiendom for å sikre en helhetlig knutepunktsutvikling og best mulig utnyttelse av Statens eiendomsverdier.

ROM Eiendom eier i dag store deler av de aktuelle terminaleiendommene. ROM Eiendom har betydelig kompetanse både på knutepunks- og by-utvikling av tidligere jernbanearealer og har finansiell evne til å utvikle disse eiendommene uten å belaste statsbudsjettet. Som aksjeselskap har selskapet de nødvendige styringsverktøyene og beslutningsstrukturene som kreves for å kunne ivareta både verdiene og byutviklingen på en effektiv måte. NSB ser det derfor som naturlig at staten sikrer sine verdier gjennom dette selskapet som har de beste forutsetninger for å ivareta statens interesser. Jernbaneverket, som etat, har ikke de samme forutsetningene til å utvikle eiendommene som det ROM Eiendom har.

6. Incentivordning for overføring av gods til jernbane

NSB ser positivt på forslaget om å vurdere incentivordninger for overføring av gods til bane og støtter ordninger etter modell av EUs Marco Poloprogram, samt kunnskapsutvikling gjennom å legge til rette for mer forskning og utvikling, utprøving og forsøksordninger.

Kapitel 3.4 Styrket drift vedlikehold og fornyelse (s 36)

Mangelfullt vedlikehold av jernbanenettet gjennom mange år har gitt dårlig punktlighet i toggangen, både for personer og gods. Pålitelighet er imidlertid en forutsetning for trafikk på bane. NSB støtter derfor etatenes forslag til rammer for vedlikehold og fornyelse.

NSB legger samtidig til grunn at det stilles klare effektivitetskrav til bruken av de betydelige drifts- og vedlikeholdsmidlene som foreslås.

Kapittel 3.5.2 Trafikksikkerhet jernbane. (s 40)

NSB er enig i målet om å opprettholde og ytterligere forbedre sikkerhetsnivået på jernbane.

Bl.a. er det viktig at det etableres tilstrekkelige barrierer slik at enkeltfeil ikke kan føre til alvorlige ulykker. NSB har tatt opp dette spørsmålet ved flere anledninger og legger til grunn at disse barrierene bygges ut raskt. Det vil etter NSBs syn ikke være akseptabelt å vente på utbygging av ERTMS. Utbyggingen av ATC-kryssingsbarrierer må forseres, og det bør innføres full ATC slik at risikoen for ulykker som skyldes for høy hastighet reduseres.

Kapittel 3.8 Gjennomføringsevne (s 49)

NSB er enig i behovet for mer effektiv og raskere planlegging og utbygging av infrastrukturen. Dette vil kreve at det utvikles planregimer som korter ned planleggingstiden for prosjektene vesentlig. En bedre definert rollefordeling mellom Jernbaneverket og ROM Eiendom, spesielt ved kollektivknutepunktprosjekter, vil også bidra til dette. Vi viser til den nylig fremlagte rapporten "Effektivisering av planprosessene i store samferdselsprosjekter".

God gjennomføringsevne forutsetter også langsiktig og forutsigbar finansiering. Det vil være en forutsetning for å kunne gjennomføre den nødvendige fornyelsen av jernbanenettet.

3.9 Reduserte klimagassutslipp og bedre miljø. (s 54)

NSB understreker betydningen av at transportsektoren bidrar vesentlig til reduserte klimagassutslipp. Jf. målsettingene i klimameldingen. Dette kan gjøres både gjennom å redusere transportbehovet, f.eks. gjennom fortetting/knutepunktsutvikling og ved å gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv. Investering i en konkurransedyktig jernbane vil bidra til å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. I første rekke vil dette si:

- Ferdig utbygget dobbeltspor i IC-området
- Tiltak for mer gods på bane
- Økt kapasitet i de største byregionene
- Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen
- Utbygging av attraktive knutepunkter, herunder intermodale knutepunkt.

Utvikling av attraktive knutepunkter må inngå i en overordnet strategi for fortetting og arealbruk som fremmer gang-, sykkel- og kollektivtrafikk.

3.10 Universell utforming av hele reisekjeder (s 58)

Ved nyanskaffelser av tog legger NSB stor vekt på at disse skal være universelt utformet. Også Rom Eiendom legger opp til universell utforming av stasjoner og knutepunkter. Betydningen av universelt utformede reisekjeder øker etter hvert som det blir flere eldre i befolkningen.

3.13 Mer robust transportinfrastruktur, styrket beredskap og security (s 63)

Etatene peker berettiget på at klimaendringene stiller økte krav til robusthet i infrastrukturen og overvåkning mot ras og utglidninger.

Brudd på jernbanens infrastruktur etter ras og utglidninger har ført til store ulemper -spesielt for godstransport på jernbane.

I tillegg til å satse på forebyggende tiltak, som drenering, vegetasjonskontroll og sikring av underbygning og fundament til infrastrukturen, er det behov for beredskap. For eksempel kan det tilrettelegges for omlastningsmuligheter av containere på strategisk utvalgte steder for å kunne håndtere situasjoner der det til tross for forebygging f.eks. skjer utglidninger, slik at ulempene for kundene blir minst mulig. Jf. den langvarige stengningen av Dovrebanen etter raset i Soknedalen. NSB viser til tidligere påpekning av nødvendigheten av kompensasjonsordninger ved langvarige driftsstans.

3.14 Transportsektorens bidrag til reiselivsnæringen (s 66)

Toget gir forbindelse til mange reisemål og er på flere strekninger i seg selv en del av reiselivet.

I samarbeid med den lokale reiselivsnæringen vil NSB videreføre satsingen på Flåmsbana/ Bergensbanen, samt Raumabanen. Også denne vurderes å ha et betydelig utviklingspotensial som reiselivsprodukt.

God vegetasjonskontroll langs linjen reduserer omfanget av dyrepåkjørsler, men er også viktig for togreisen som del av reiselivet.

4.2 Kollektivtransport (s72)

I trafikkavtalen med Staten er NSB pålagt å samarbeide med fylkeskommunene om et sammenhengende transportsystem. Dette er også i NSBs interesse. Som kapasitetssterkt og

attraktivt transportmiddel bør i utgangspunktet toget utgjøre en sentral del av de lokale / regionale kollektivtrafikktilbud.

Dagens ansvarsdeling innen kollektivtrafikken gir imidlertid en del utfordringer, bl.a. i form av ulike takstsystemer og manglende lesbarhet av elektroniske billetter mellom buss og tog. NSB baserer sitt elektroniske billettsystem på nasjonal standard / HB206. Videre utvikling av sømløse reiser betinger at denne standard også benyttes i samarbeidende fylker. I tillegg er det viktig med en harmonisering av takster og billettprodukter.

Som overordnet myndighet er det naturlig at Samferdselsdepartementet har en aktiv rolle i dette arbeidet.

Kapittel 5.4 Prioriteringer i Jernbaneanverket (s 82)

NSB slutter seg til de foreslåtte prioriteringskriterier for disponering av de økonomiske rammene til jernbane. Vi vil samtidig peke på behovet for et modernisert og kapasitetssterkt jernbanenett som den forventede befolkningsveksten i de større byregionene medfører.

Selv om bevilgningene til jernbane har økt de senere årene, er de ikke tilstrekkelige til både å ta igjen etterslepet fra tidligere års forsømmelser samtidig som man skal møte den kraftig økende etterspørselen. NSB vil derfor advare sterkt mot en tilnærming der man prioriterer ut fra historiske rammer.

Det er en ekstraordinær situasjon at befolkningen øker så raskt. Denne situasjonen krever ekstraordinær innsats! Det er nå samfunnet må fatte beslutningene som sikrer at ikke transportsystemene blir overbelastet. Dette er nødvendig for å unngå at næringslivet får svekket sin konkurransekraft gjennom dårligere fungerende arbeidsmarked og dårligere framkommelighet for godstransportene enn hva som vil være mulig med et velfungerende kollektivtilbud.

NSB mener derfor det er påkrevet med et betydelig løft i investeringene til jernbane, i tillegg til at man må sikre nødvendige ressurser til drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Skal jernbanen ta en vesentlig del av etterspørselsøkningen i det sentrale Østlandsområdet må IC-området bygges ut med dobbeltspor i planperioden i tillegg til ferdigstillelse av Follobanen. Det er også nødvendig å legge til rette for økt kapasitet i godstransport på jernbane. Kapasiteten gjennom Oslo-tunnelen må økes og det må planlegges med sikte på en ny Oslotunnel før 2030. Dette betyr at selv planteknisk ramme +45 % ikke vil være tilstrekkelig.

5.4.3 Drift og vedlikehold (s 84)

NSB er enig i vektleggingen av drift og vedlikehold i alle rammer.

Det er stort behov for å bedre driftsstabiliteten og fornyelsen av jernbanenettet slik at oppetiden når et akseptabelt nivå. Erfaringene fra den ekstra satsingen rundt Oslo S viser at dette vil ha stor betydning for jernbanenettes pålitelighet. De siste årene har det også vært flere tilfeller der strekninger har blitt stengt på grunn av ras og utglidninger og det er derfor påkrevet å forsterke innsatsen på forebyggende tiltak. Det er også viktig at jernbaneanverket har tilstrekkelig beredskap på linjevedlikehold.

Signalsystemet ERTMS forventes å være mer driftsikkert enn dagens system og gi økt kapasitet i togfremføringen. Innføringen av ERTMS innebærer imidlertid også betydelige utrustningskostnader for togene. Den trinnvise innføringen av ERTMS bør derfor skje i nært samarbeid mellom JBV og operatørene. NSB legger til grunn at finansieringen av ombordutrustningen gjøres slik at den ikke svekker togselskapenes konkurransekraft mot andre transportformer. Dette er spesielt viktig for den trafikken som ikke er omfattet av offentlig kjøp. Dette gjelder også for evt. framføring av godstog i pilotperioden på Østre Linje.

5.4.4 Behov for investeringstiltak og alternative utviklingsstrategier (s 86)

Programområdet stasjoner og knutepunkter (side 88-89) omfatter tre kategorier tiltak:

- *Oppgradering av stasjonene til universell utforming/tilgjengelighet for alle*
Universell utforming er viktig for tilgjengeligheten for mange trafikantgrupper. Rom Eiendom ønsker et tett samarbeid med Jernbaneverket i de tilfeller der dette inngår som en naturlig del av en knutepunktsutvikling, og der Rom Eiendom er delaktig i prosjektet.
- *Utbygging av innfartsparkering på prioriterte stasjoner*
Ønsket om høy arealutnyttelse ved knutepunktene på stadig flere steder er uforenlig med arealkrevende markparkering. Flerplansløsninger der parkeringen inkorporeres i bymessig bebyggelse bør bli løsningen i slike tilfelle. Også dette er et område der samarbeidet mellom Rom Eiendom og Jernbaneverket burde kunne styrkes.
- *Større utviklingsprosjekt for viktige knutepunkt eller enkeltstasjoner*
Vi konstaterer at det ikke er avsatt midler til ny stasjon på Oslo S, ut over oppgradering av gangtunnelen under plattformene, plattformheving og etablering av en inngang øst. NSB/Rom Eiendom påpeker at ventet befolkningsøkning generelt og utbyggingen av Bjørvika spesielt vil stille dagens stasjonsanlegg overfor store utfordringer, og at større grep er påkrevet. Rom Eiendom forventer å inneha en fremskutt rolle i det "større utviklingsarbeid" som nevnes under pkt. 5.4.4, side 88 i NTP. Dette med henvisning til det omfattende planarbeidet som selskapet allerede har forestått på stasjonen.

Rom Eiendom samarbeider med Jernbaneverket om bygging av ny stasjon i Kristiansand. I den forbindelse har det i mange år vært utredninger om nye spor og plattformer, samt nytt signalanlegg for Kristiansand stasjon. Vi kan ikke se at disse tiltakene er tatt med i foreliggende NTP-forslag. Vi ber om en prioritering av disse tiltakene, slik at bygging av ny stasjon til beste for jernbanens reisende kan komme i gang i planperioden.

Utviklingsstrategi for Persontrafikk.(s 89)

Kapittelet drøfter alle de viktigste investeringstiltak for å fornye og utvikle jernbanenettet. De plantekniske rammene legger imidlertid begrensinger. Jfr. vår innledende merknad til kap. 5.4.

For Østlandet støtter vi den anbefalte prioriteringen av IC-triangelet, sammen med økt kapasitet for nærtrafikken, dernest tilrettelegging for timestrafikk på Gjøvikbanen og halvtimesfrekvens mot Hokksund og Kongsberg. Kongsvingerbanen bør rustes opp med plattformlengder tilpasset dobbeltsett og bedre kryssingsmuligheter.

NSB legger til grunn at forberedelsene til ny grunnrute slutføres etter gjeldende plan slik at ruteendringen kan gjennomføres fra desember 2014.

Det er viktig at de infrastrukturmessige konsekvensene av nytt materiell analyseres slik at infrastrukturen står klar i god tid før nytt materiell leveres. Dette stiller krav til god strategisk ruteplanlegging i samspill mellom Jernbaneverket og NSB

På tilsvarende måte som for Eidangerparsellen, bør planene for Ringeriksbanen endres til dobbeltspor. Vi merker oss for øvrig at etatene peker på Ringeriksbanen som et prosjekt som egner seg for alternativ finansiering.

Vi kan støtte en trinnvis utbygging av IC-triangelet, men da begrenset til de 3 etappene som er beskrevet. Vårt primære standpunkt er imidlertid en samlet utbygging innenfor de 13 år som Jernbaneverket har beskrevet som kostnadsoptimal byggetid.

Vi støtter på tilsvarende måte de beskrevne tilbudsutviklinger på Jærbanen, Vossebanen og Trønderbanen, med tilhørende utbygging av infrastrukturen. På Vossebanen vil vi i utgangspunktet prioritere timesfrekvens til Voss fremfor økning til kvartersfrekvens mellom Bergen og Arna.

Utviklingsstrategi for gods (s92)

NSB-konsernet støtter hovedelementene i utviklingsstrategien for å kunne tilby konkurransedyktige transporttilbud. Takten i gjennomføringen av trinnene i godsstrategien må tilpasses den forventede etterspørselen og de politiske målene. Prioritering av strekninger bør baseres på å sikre konkurransekraften på utsatte strekninger. Potensialet for økte volumer er stort i internasjonal trafikk og kapasitetsøkende tiltak som sikrer konkurransekraft bør iverksettes. Dette betyr tiltak som sikrer rask framkommelighet for godstrafikk. Alnabru er viktig da det er navet i godstrafikken på bane i Norge og en utsetting av kapasitetsøkningen kan få negative konsekvenser og vanskeliggjøre målet om overføring av gods fra vei til bane. Se for øvrig våre merknader til kap. 3.3. mht. gods. Ved bygging av Follobanen må godstrafikken sikres konkurransedyktige løsninger ved for eksempel å gjennomføre planlegging og bygging av en godsforbindelse mellom Østfoldbanen/Follobanen og Alnabru.

Offentlig kjøp av persontransporttjenester på bane (s 96)

Lønnsomheten i infrastrukturinvesteringene på jernbane vil være avhengig av at den økte kapasiteten utnyttes på en driftsmessig optimal måte. Økt kapasitet bør normalt følges opp med økt togtilbud for å sikre avkastningene på investeringene. Selv om nye tilbud genererer trafikkinntekter vil dette også påvirke behovet for offentlig kjøp av persontogtjenester, herunder innkjøp av nytt togmateriell, som også er tilpasset ERTMS.

Kapitel 6 Prioriteringer i de største by-områdene (s 111)

6.1. Oslo-området og Akershus

NSB mener det vil være for sent å starte opp planleggingen av ny Oslo-tunnel i 2014. Dette arbeidet må startes umiddelbart. Jf. JBV's analyse som viser at kapasiteten vil være sprengt før 2030. Riktignok er det i dag en betydelig kapasitetsreserve i antall seter gjennom Oslo-tunnelen. Det er antall togbevegelser som er kritisk. I en overgangsperiode vil et voksende marked derfor kunne betjenes ved å la en større andel av forventet økt togproduksjon terminere på Oslo S, med overgang til pendeltog gjennom tunnelen her. Dette vil imidlertid ikke være en tilbudsmessig optimal løsning på sikt. For å nå en økt markedsandel er det ikke tilstrekkelig å øke den teoretiske kapasiteten, tilbudet må også være attraktivt og tilpasset kundenes reisebehov.

Vi er enig i betydningen av at arealbruken må planlegges samordnet med transportsystemet for å bygge opp under kollektivtrafikk, gange og sykling.

Etatenes forslag peker på at framkommeligheten for busser i Oslo sentrum må bedres. NSB støtter konseptet med mer mating av buss til knutepunkter i stedet for å kjøre alle helt inn i sentrum av Oslo.

Se for øvrig våre merknader til Alnabru og gods, kap. 3.1.4 og 3.3.

En fornying og kapasitetsøkning på Oslo S er en forutsetning for å få til en god tilgjengelighet etter hvert som trafikken øker. Det vises til Rom Eiendoms tidligere planarbeid for Oslo S. Jf. pkt 5.4.4 ovenfor.

6.2 Bergensområdet (s113)

Kapasiteten på dagens godsterminal på Nygårdstangen er ikke tilstrekkelig for en dobling av godstrafikken på bane. En felles terminal for bane, vei og sjø ved Flesland er utredet som et aktuelt alternativ. I denne forbindelse har NSB presentert en mulighetsstudie som viser hvordan sporet som da må bygges mellom Bergen og Flesland, også kan utnyttes til en hurtig lokaltogforbindelse. Denne vil dekke et annet marked enn den mer flatedekkende bybanen Bergen – Nesttun – Flesland og ytterligere legge til rette for økt kollektivandel / mer trafikk på bane. I tillegg vil en slik felles utnyttelse av sporet øke den samfunnsøkonomiske nytten av dette.

Også denne oppfølging av godsstrategien, samt utviklingsmulighet for kollektivsystemet i Bergen bør inngå i NTP 2014 – 23.

6.3 Trondheimsområdet

På tilsvarende måte som i Bergen, er dagens godsterminal på Brattøra både uhensiktsmessig utformet og for liten for en dobling av trafikken. JBV har utredet alternative lokaliseringer av en ny terminal. En lokalisering sør for Trondheim sentrum synes mest aktuell, men uten tilsvarende synergipotensial med lokaltrafikk som i Bergen. Avvikling av godsterminalen på Brattøra kan gi rom for byutvikling i henhold til kommunens planer og det overordnede samfunns målet om utbygging nær kollektivknutepunkt. Beslutning om ny godsterminal sør for Trondheim bør forseres.

Som behandlet i etatenes forslag, er viktigste tiltak for utvikling av Trønderbanen, elektrifisering og kapasitetsøkende tiltak, i første rekke mellom Trondheim og Stjørdal. Dette vil legge til rette for raskere og mer miljøvennlig kollektivtrafikk med tog. I tillegg vil det muliggjøre økt frekvens mellom Stjørdal og Heimdal / Melhus, dvs. der befolkningsveksten både er og forventes størst

I en målsetting om at veksten i transportetterspørsel i vesentlig grad skjer kollektivt, er det forøvrig viktig at også toget integreres i Miljøpakken for Trondheim, bl.a. ved gode, felles knutepunkter.

6.4 Stavangerregionen

Utenom Østlandet er Jærbanen den mest trafikkerte av NSBs lokaltogstrekninger. Jærbanen utgjør hovedstammen i kollektivtilbudet mellom Egersund og Stavanger. Da nytt dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes ble tatt i bruk i 2010, ble også nye stasjoner etablert, bl.a. med busspendel til arbeidsplassområdet Forus. Sammen med frekvensøkningen fra 30 til 15 minutters grunnrute la dette grunnlaget for en 30 % trafikkvekst allerede først driftsår.

For kommende NTP-periode bør målet være å videreføre dobbeltspor til Bryne innen 2023 sammen med kapasitetsøkende tiltak / kryssingsspor mellom Bryne og Egersund. I etatenes fremlegg ligger det imidlertid ikke inne midler til noen slik videreføring av dobbeltsporet fra Sandnes.

Kap. 7 Transportkorridorer (s 119)

7.1 Oslo-Kornsjø

I etatenes fremlegg vil Follobanen, opprinnelig planlagt ferdig i 2019, først bli ferdigstilt innenfor NTPs planperiode selv med planteknisk ramme +45 %. Dobbeltsporet mot Halden vil i tillegg kun bli videreført fra Sandbukta til Såstad. Dette er en lav ambisjon i forhold til den vekst i etterspørsel som NTPs egen utredningsfase legger til grunn. Det vil heller ikke være mulig å utvikle InterCity-tilbudet nevneverdig i forhold til i dag, og togets markedsandel må forventes å synke.

7.2 Oslo - Magnor

Planteknisk ramme +45% vil øke kapasiteten for godstrafikk med 50 – 100 %. Dette er i tråd med JBV's godsstrategi.

7.3 Oslo-Grenland-Stavanger

Ny dobbeltsporsparsell Farriseidet – Porsgrunn forutsettes ferdigstilt i 2018. I tillegg ligger ny dobbeltsporsparsell Drammen – Kobbervik eller Nykirke – Barkåker inne i +20 og +45% rammen innen 2023. Dette vil integrere Grenland vesentlig bedre til IC-trafikken enn i dag og muliggjøre halvtimes grunnrute mellom Oslo og Tønsberg.

Eidanger-parsellen legger til rette for en sammenkopling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ved Grenlandsbanen. Midler til den ligger ikke inne i etatenes planforslag, men det anbefales avsatt midler til planlegging. Vi stiller oss positive til det. Se for øvrig merknader til kap. 9,

7.5 Oslo-Bergen

Ut over dobbeltspor gjennom Ulriken ligger det ikke inne tiltak på Bergensbanen som vil legge til rette for mer konkurransedyktig fjerntrafikk. På tilsvarende måte som for Grenlandsbanen støtter vi imidlertid etatenes anbefaling av planleggingsmidler til Ringeriksbanen og til korridoren Bergen - Voss.

Vi støtter også foreslåtte tiltak til økning av godskapasiteten på Bergensbanen, men stiller spørsmål ved hensiktsmessigheten i fortsatt å investere betydelige beløp på Nygårdstangen. Det synes mer målrettet å legge plan- og investeringsmidler i en ny terminal som kan møte etterspørselsveksten og frigjøre sentrale områder for byutvikling.

7.6 Oslo – Trondheim

Dobbeltsporumbyggingen mellom Eidsvoll og Hamar vil selv med planteknisk ramme +45 % ikke gi tilstrekkelig lengde til å kunne tilby halvtimes IC-frekvens mellom Hamar og Oslo.

Vi stiller oss positive til den anbefalte økning av godskapasiteten på strekningen, men også denne forutsetter investeringer ut over planteknisk ramme. Godstrafikken på Dovrebanen møter sterk konkurranse fra bil, dels pga. bedre framkommelighet på vei og hyppige avvik/brudd på jernbanestrekningen pga. ekstremvær. Terminalen på Brattøra er i dårlig forfatning og kapasiteten er nærmest sprengt. Dette har medført at bane har tapt markedsandeler til bil. Det er viktig at beslutning om bygging av nytt logistikkenter i Trondheim fattes og bygging igangsettes. Kombinert med nytt logistikknutepunkt og raskere og økt framkommelighet vil gods på bane styrke sine muligheter. Se for øvrig våre merknader om Alnabru.

Ved tilrettelegging for økt kapasitet og beredskap kan Rørosbanen være aktuell som en reserve-/omkjøringstrase. Økt konkurransekraft kan oppnås ved å bygge et tilslutningsspor mellom Stange/Sørliområdet og Løten på Rørosbanen. Det forutsettes at hele strekningen til Støren på sikt elektrifiseres.

7.7 Trondheim-Bodø (- Storlien)

For persontrafikken er elektrifisering av Trønderbanen viktigste tiltak. Elektrifisering av Meråkerbanen vil forenkle den grenseoverskridende trafikken.

Fornytt parsell mellom Hell og Værnes er påkrevd av vedlikeholdsmessige hensyn, men vil også bedre trafikkavviklingen. Vi forutsetter fortsatt betjening av Hell for lokale tog på Trønderbanen.

Nordlandsbanen er spesielt viktig for gods. Økt kryssingskapasitet vil ytterligere bedre forholdene for godstrafikken. Vi forutsetter at fjernstyringen frem til Bodø fullføres som planlagt i løpet av inneværende NTP-periode.

Kapittel 8.1 Samfunnsøkonomiske beregninger (s136)

Vi registrerer at med den metodikk som benyttes, er samlet samfunnsøkonomisk nytte negativ både for de foreslåtte vei – og jernbaneprosjekter. Det påpekes samtidig at en del indirekte virkninger ikke er tatt med, selv om disse kan være betydelige. Vi er også kjent med at alternative premisser i beregningene kan gi andre konklusjoner.

For øvrig merker vi oss at de største nytteeffektene av jernbaneprosjekter er knyttet til kapasitetsøkning for godstrafikken og utbygging av IC-strekningene.

Kapitel 9 Store strategiske satsinger (s 150)

InterCity

Vi merker oss Jernbaneverkets påpekning av at IC-triangelet ved kostnadsoptimal fremdrift kan ferdigstilles i løpet av 13 år. På bakgrunn av både faktisk og forventet befolkningsvekst i dette området og det politiske mål om at veksten i transportetterspørsel skal skje kollektivt, mener vi et slikt utbyggingsperspektiv bør legges til grunn. Jf Klimameldingen som har satt som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det vil kreve et investeringsnivå ut over planteknisk ramme + 45 %.

En slik utbygging av IC- triangelet vil også være i tråd med Østlandssamarbeidets strategi for et flerkjernet utbyggingsmønster. Denne vil både utløse de lokale vekstpotensialer i byene og tettstedene langs IC-strekningene, samt dempe presset noe mot Oslo-regionen, hvor vekstutfordringene er aller størst.

NSB legger til grunn at utbyggingen av IC-området gjøres slik at også godstogene sikres tilstrekkelig kapasitet og fleksibilitet slik at konkurransekraften bedres. Det må derfor tilrettelegges med tilstrekkelig forbikjøringstrekninger slik at langsomme godstog ikke hindrer andre og raskere tog.

Vi viser for øvrig til egen høringsuttalelse til Jernbaneverkets konseptvalgutredninger for IC-triangelet.

Høyhastighetsutredningen (s151)

Høyhastighetsutredningen viser ulike strategier for utvikling av fjerntrafikken med tog i Norge. Teknisk vil det være mulig å bygge et høyhastighetsnett i Sør-Norge som tidsmessig vil konkurrere med fly, men anleggskostnadene vil være høye. Hvilken strategi og evt. utbyggingsrekkefølge som skal velges, vil avgjøres gjennom stortingsbehandlingen av NTP. Felles for alle strategier er imidlertid en utbygging av IC-strekningene etter hastighetsstandard 200 – 250 km/t. NSB støtter en slik strategi, som både vil stå på egne ben og evt. være første etappe i en videre utbygging av fjernstrekningene til reisetider på 3 – 4 timer.

Som tidligere nevnt, støtter vi også etatenes anbefaling om å utrede Ringeriks- og Grenlandsbanen. På tilsvarende måte som IC-triangelet vil disse delstrekningene både i seg selv utløse trafikkpotensialer og bidra vesentlig til kortere reisetid på sine respektive fjernstrekninger.

Godssatsing (s 153)

For utvikling av gods på bane er det viktigste på kort sikt å bedre driftsstabiliteten og å sikre rammebetingelser som muliggjør opprettholdelse av denne med en forsvarlig økonomi inntil infrastrukturen får en akseptabel standard.

NSB støtter målsettingen om å øke godskapasiteten med 50 – 100 %. Tempoet i denne kapasitetsoppbyggingen må tilpasses forventet etterspørsel og politiske mål. I tillegg til økt kryssingskapasitet vil vi spesielt peke på viktigheten av at Alnabru utvikles. Tilsvarende gjelder for nye terminaler i Bergen og Trondheim.

Med vennlig hilsen



Geir Isaksen
konsernsjef