

POWER

Finans/HR/Admin

ALSTOM Norway AS

Drammensveien 165

N-0277 Oslo

Tel: 22 12 70 00

Faks: 22 12 70 30

www.no.alstom.com

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	S.BEH
17 APR. 2008	
S.NR.: 08/173-52	
ARKIV: 412-3	AVSKREVET

ALSTOM

16. april 2008

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep.

0030 OSLO

Deres ref:

Vår ref: Svein Ole Strømmen

FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019

Bybaner

Forslaget til Nasjonal transportplan har bare en kort og summarisk omtale av bybaner. Det er et faktum at det pågår planlegging eller drøftelser om utbygging av bybaner i en rekke byer og byområder i Norge. I Bergen er utbyggingen i gang, mens det i Stavanger er opprettet en prosjektorganisasjon som sikter inn mot en utbygging i løpet av den neste femårsperioden. I tillegg drøftes det eller diskuteres på politisk hold i Grenlandsområdet, Drammen, Trondheim (som jo allerede har Gråkallbanen), Romerike, , Elverum/Hamar, Haugesund/Aksdal, Kristiansand, Bodø, Ålesund og Oslo/Bærum (Fornebubanen).

Utvikling og utbygging av bybaner er et viktig tiltak for å få kontroll over trafikkutviklingen i mange byer og byområder. Det åpner for en sterk forbedring av så vel de trafikale som miljømessige problemene disse områdene er plaget med. Det er dessuten uttrykt klart fra denne regjeringens side at satsing på bybaner er et viktig virkemiddel.

En bred omtale av regjeringens holdning til og vilje til å delta i finansieringen, vil være nødvendig for å understøtte og oppmuntre til bybaneutvikling rundt om i landet.

Med så mange aktuelle aktører i bildet, hver for seg med relativt beskjedne utbygginger tilsier at også bør kunne oppmuntres til andre finansieringsformer. Bybanen i Bergen har allerede inngått i et driftssamarbeid med bybaner i Tyskland og Østerrike. Regjeringen kan med fordel oppmuntre de ulike kommuner og andre interessenter med planer om et tilskynde et samarbeid som kan bringe bybaneløsninger raskere frem til realisering. Privat finansiering bør absolutt kunne være et alternativ ved siden av offentlige midler fra stat, fylkeskommune og kommune.

Høyhastighetstog

Det fremlagte forslag til Nasjonal transportplan har bare en temmelig kortfattet omtale av høyhastighetstog i kapittel 2.3. Omtalen er en redegjørelse for innholdet i VWI-gruppens utredning om utbygging av høyhastighetstog i Sør-Norge som ble fremlagt 02.11.07. Det vises til at Jernbaneverket tilrår ytterligere utredninger av et høyhastighetsnett og at det anbefales at Nasjonal transportplan gir en strategisk avklaring av regjeringens holdning til forslaget.

Utredningen fra VWI-gruppen har vært omdiskutert i tiden etter fremleggelsen og det har vært sterke synspunkter knyttet til bl.a. gruppens beregninger av de samfunnsøkonomiske konsekvenser av en utbygging. Gruppen kom til at alle de foreslåtte strekningen hadde et positivt potensial.

Gruppens forslag til utbygging er med henvisning til økonomien i prosjektet konsentrert om enkelte vesentlige pilarer. Det viktigste er forslaget om en enkeltsporet høyhastighetsbane, noe som i så fall ville være den første av sitt slag i verden. Selv om gruppen peker på at dette kan innebære vanskeligheter når det oppstår forsinkelser, mener den at enkeltspor koplet opp mot dobbeltspor på strekninger hvor det allikevel er planer om utbygging de nærmeste årene, vil være en tilfredsstillende løsning.

Gruppen har videre lagt til grunn utbygging for høyhastighetstog med en normal marsjfart på 250 km/t. Det innebærer at gruppen åpenbart mener at Norge om 10 - 15 år bør satse på en teknologi som allerede i dag er forbigått av utviklingen. Det leveres nå høyhastighetstog som opererer med en marsjhastighet på 360 km/t, hvilket i praksis innebærer at reisetidene mellom de aktuelle byene i Sør-Norge kan forkortes vesentlig i forhold til hva gruppen har beregnet.

For det reisende publikum vil reisetiden og hyppigheten i avgangene være av vesentlig betydning for deres valg. Da må disse faktorene gis tilstrekkelig omtanke også i planleggingen. Det er enkelt å tenke seg det scenariet at de reisende finner alternativet med høyhastighetstog svært attraktivt. All erfaring fra andre land viser det ganske tydelig. Da vil det være utrolig skuffende for de reisende dersom dette tilbudet ikke har tilstrekkelig kapasitet til å imøtekomme etterspørselen og kanskje i løpet av kort tid skulle måtte erfare de samme problemer som de reisende i Østlandsområdet allerede har erfart gjennom mange år; for liten kapasitet, for dårlig regularitet, full stans osv. En forsinkelse et sted på en ensporet linje vil i løpet av svært kort tid få konsekvenser for hele trafikkavviklingen. Med all den erfaring som foreligger i forhold til norsk jernbane, fremstår det som nærmest helt usannsynlig at det ikke skal oppstå problemer med avviklingen av trafikken også i fremtiden. Hele banenettet rundt Oslo og de øvrige store byene skal tross alt benyttes også av høyhastighetstogene som skal klemme seg inn mellom alle andre typer tog som trafikkerer disse strekningene, gamle og nye persontog, langsomme og raske tog, gods- og persontog, i tillegg til de problemene som er nevnt, må det også legges betydelig vekt på sikkerheten. Høyhastighetstog må for å ivareta passasjerenes sikkerhet ha foranstaltninger av et helt annet omfang enn ordinære tog. Et tog som kjører i en hastighet på det være seg 250 eller 360 km/t må være sikker på at det verken tar igjen et langsommere tog eller møter et motgående. Kompleksiteten ved å sette i gang en trafikk med høyhastighetstog på et enkeltsporet banenett synes undervurdert av VWI-gruppen.

Det spørsmålet mange mener bør reises i forbindelse med utbygging av et høyhastighetsnett er om befolkningsgrunnlaget er stort nok i Norge. Dette i og for seg et relevant spørsmål, men det viktigste er å vurdere trafikkgrunnlaget på basis av dagens reisevaner innen luftfarten. Dersom reisetiden på de aktuelle strekningene kan presses ned under 2 timer, viser erfaringer fra andre land at toget i praksis overtar nærmest all den trafikken luftfarten har på disse strekningene. Norge skiller seg fra andre sammenlignbare land når det gjelder reisehyppighet innenriks med fly. Den er vesentlig mye høyere her i Norge og trafikk tallene på strekninger som New York - Washington, Paris - Brussel og Paris - London overgår ikke tallene fra Oslo - Bergen, Oslo - Trondheim og Oslo - Stavanger. Godstrafikken i Norge etterspør langt høyere kapasitet enn hva som kan tilbys i dag. I hele Sør-Norge er kapasiteten utnyttet til det ytterste og det er med dagens jernbanenett ikke mulig å presse inn mer godstrafikk. Den utbygging av et høyhastighetsnett som VWI-gruppen beskriver, vil heller ikke øke kapasiteten noe videre. De timene hvor det ikke går persontog, vil sannsynligvis i det alt vesentlige måtte benyttes til vedlikeholdsarbeid. Den type arbeid er mer krevende og av stor betydning for en skinnegang med øvrig infrastruktur som utsettes for langt større påkjenninger enn hva som er tilfelle på dagens jernbanenett.

Vedlikehold og utvikling av dagens banenett

I forslaget til Nasjonal transportplan er det fra Jernbaneverkets side vist til at det foreligger en stort behov for å ta igjen mange års manglende vedlikehold og fornyelse. Forslaget er derfor at det legges større vekt på vedlikehold enn nyinvesteringer. Desto lavere bevilgningsramme, desto mer skal investeringene lide, ifølge Jernbaneverkets forslag. I dette ligger også forslaget om å droppe utbyggingen av dobbeltspor på strekninger som må ha dobbeltspor for å kunne betjene et høyhastighetsnett.

Det er åpenbart ikke noe galt i et resonnement hvor det tas skritt for å ta igjen noe av etterslepet på vedlikeholdet, slik at regulariteten og sikkerheten forbedres. Det som imidlertid er galt er å redusere på investeringene for å få til dette. Det er ikke mulig å komme videre med en sunn utvikling av den skinnbaserte kollektivtrafikken uten at bevilgningsrammene økes.

Det må ses på som et faktum at behovet for å gjøre noe med nettverket for nærtrafikken rundt de store byene er tilstede i stort monn. Det er trolig også nødvendig å gjøre store grep for å få til en ytterligere økning i trafikken inn mot i første rekke Oslo, slik at presset på veiene kan reduseres. Regjeringen har antydning vilje til å gjøre bruk av miljøavgifter i byene for å tvinge folk over fra privatbiler og til kollektivtrafikk. Det er imidlertid lagt inn som en forutsetning i dette at tilbudet må være tilstede. Når kapasiteten allerede er utnyttet og hvor tjenesteleverandører som NSB ikke greier å stille med tilstrekkelig materiell og personale og hvor Jernbaneverket ikke greier å levere stabile tjenester knyttet til skinnegangen og infrastrukturen, fremstår det som urimelig å kreve at folk skal bruke tog.

Et godt og stabilt tilbud som både bringer passasjerene trygt og raskt frem i komfortable omgivelser vil på en langt bedre måte sørge for at mange parkerer bilen ved stasjonen og flytter seg over på et tog. I valget mellom pisk og gulrot er gulroten langt å foretrekke.

Konklusjon

Det er etter vår oppfatning nødvendig å sette et helt annet fokus på utviklingen av den skinnbaserte kollektivtransporten enn hva som er tilfellet i det fremlagte forslag til Nasjonal transportplan 2010 - 2019. Det foreligger en unik mulighet til å sette i gang prosjekter som kan få vesentlig betydning for publikums vilje til å benytte miljøvennlige kollektive transportmidler, dersom regjeringen går inn med en større satsing gjennom den kommende programperioden. Med årlige bevilgninger til utbygging av et høyhastighetsnett i Sør-Norge, oppgradering av det eksisterende jernbanenettet og utbygging av bybaner i flere byer og byområder, vil Norge kunne bevege seg fra en bunnposisjon når det gjelder standard på jernbanenettet og opp mot en vesentlig høyere plassering. Å komme helt på topp blir nok vanskelig med tanke på hvor stort etterslepet virkelig er, men faktum er at det kan gjøres en innsats som vil gi positive ringvirkninger for generasjoner fremover.

Vår vurdering er at regjeringen får en meget stor miljøgevinst ut av økte investeringer til skinnegående transport.

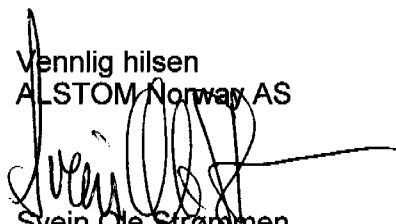
Vi vil kunne få:

- et effektivt og godt reisetilbud for publikum
- en betydelig reduksjon i innenriks luffart til de store flyplassene i Sør-Norge (Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim)
- et betydelig antall vogntog på veiene forsvinner

- en reduksjon av privatbilismen
- utvikling av enda større kompetanse i norske fagmiljøer i forhold til tunneldriving og bygging av store infrastrukturtiltak i sårbart terreng.

Vi håper departementet finner grunn til å ta hensyn til våre synspunkter.

Vennlig hilsen
ALSTOM Norway AS



Svein Ole Strømme
Administrerende Direktør