

NSB
Prinsensgate 7-9
N-0048 Oslo
T (+47) 23 15 00 00
F (+47) 23 15 31 75
nsb.no

Dato: 29.04.2008
Saksnr:
Deres ref:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.:
30 APR. 2008	
S.NR.: 08/173-76	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET:

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO



HØRINGSUTTALELSE TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019

Det vises til brev av 17. januar 2008 med invitasjon til å komme med høringsuttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. NSB vil med dette få avgi en samlet høringsuttalelse for NSB-konsernet. NSB-konsernet omfatter persontrafikk med tog og buss, godstrafikk med tog samt eiendomsvirksomhet og øvrige støttefunksjoner til disse virksomhetsområdene.

1. Sammendrag

Samferdsel er en viktig forutsetning for velferd, bosetning, næringsutvikling og ressursutnyttelse. Kollektivtrafikken bidrar til at transportsektoren blir mer miljøvennlig, sikker og tilgjengelig.

NSB mener at det bør være en ambisjon å legge til rette for en dobling av person- og godstrafikken på jernbane i et tyveårsperspektiv. Skal dette være mulig, kreves en vesentlig økning av investeringsrammene i forhold til basisrammen i NTP-forslaget.

Det er nødvendig å sette av tilstrekkelig driftsmidler til kollektivtrafikken (offentlig kjøp) slik at infrastrukturinvesteringene kan utnyttes gjennom et attraktivt kollektivtilbud.

Toget spiller en tydelig og viktig rolle i områder med høy befolkningstetthet. Togtilbudet ut og inn av de store norske byene bør ha høyeste prioritet. Dette bør reflekteres i prioriteringene av investeringsmidlene. På denne måten kan det betydelige potensialet for miljøvennlig og samfunnsmessig kollektivtrafikk hentes ut.

NSB er enig i transportetatens sterke vektlegging av vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen. De siste årene det vært en klart økende feilfrekvens i jernbaneinfrastrukturen, med til dels svært alvorlige driftsforstyrrelser som har rammet gods- og persontogkundene hardt. Det er påkrevd med rask utbedring av disse svakhetene i infrastrukturen.

Denne helt nødvendige vektleggingen av vedlikehold fører til at midlene som blir igjen til investering på ca. 1,6 mrd. kroner per år, er helt utilstrekkelige for å få til den satsingen som er nødvendig for å nå politiske mål om et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

NSB forventer at den politiske behandlingen av planforslagene vil sikre investeringsrammer som muliggjør en slik satsing. Det vil si et mer framtidrettet tilbud til person- og godskundene som også ivaretar de miljøutfordringene samfunnet står overfor.

Det er avgjørende at følgende prosjekter blir realisert snarest mulig:

- Fire spor på alle innerstrekningene i østlandsområdet:
 - Slutføring av Vestkorridoren inkl. nødvendige tiltak for å realisere ny rutemodell innen 2012.
 - Oslo – Ski før 2019.
- Dobbeltspor i hele Intercitytriangelet.
 - Holm – Holmestrand innen 2012
- Godskapasitet på hovedstrekningene som tillater 600 m godstog 2. hver time hele døgnet.

I tillegg bør følgende strekninger prioriteres:

- Bergen - Arna
- Eidangerforbindelsen
- Grenlandsbanen
- Elektrifisering av Trønderbanen til Steinkjer
- Framkommelighetstiltak for buss i de store byene og der det er flaskehals i veinettet for øvrig.

Høyhastighetsbaner er viktig dersom toget skal ta markedsandeler på lengre strekninger og legge grunnlaget for miljøgevinster gjennom redusert flytrafikk, men dette må ikke gå på bekostning av investeringer i øvrig infrastruktur for person- og godstrafikk på jernbane.

NSB foretar i disse dager en omfattende investering i nytt togmateriell. Det planlegges innkjøp av nye togsett som vil gi en betydelig økning i kapasitet. Ny infrastruktur gir kapasitetsøkning som innebærer mulighet for høyere frekvens og jevnere fordeling av avgangene over timen. Dette er en forutsetning for å få til et bedre samspill med øvrig kollektivtrafikk. Våre analyser viser at det oppnås synergieffekter mellom kollektivformene som samlet vil gi ytterligere effekt på kollektivandelene i Oslo-området. NSB er innstilt på et nært samarbeid med Ruter AS for å få størst mulig synergier.

Bussvirksomheten utgjør en betydelig andel av NSBs virksomhet, og bussen spiller en viktig rolle i kollektivtilbudet rundt om i landet. Ekspressbussene har vist at det er mulig å konkurrere med personbilen, og en satsning på kollektivtransport med buss innebærer store fordeler for de reisende og samfunnet i form av effektiv reisevei, mindre klimautslipp og mer effektiv arealbruk. Økt satsning på bedre framkommelighet, utbygging av kollektivfelt, utvikling av gode holdeplassløsninger og gode og effektive terminalløsninger vil bidra til en sterkere kollektivtransport med buss. NTP bør tydeliggjøre hvilke tilskudd som må til for å sikre et samfunnsnyttig kollektivtilbud med buss.

For å sikre en raskere og mer kostnadseffektiv gjennomføring av store utbyggingsprosjekter vil NSB ta til orde for bruk av finansieringsmodeller som i mindre grad er avhengig av bevilgninger over de årlige statsbudsjettene. Formålet må være å sikre rasjonell anleggsgjennomføring etter oppstart, og unngå unødige ekstrakostnader for staten som følge av at gjennomføringen av prosjekter som er satt i gang trekker ut i tid. Det er også viktig å vurdere mer helhetlige utbyggingsstrategier, slik at hele strekninger bygges ut istedenfor enkeltparseller og enkeltprosjekt slik det gjøres i dag.

2. Generelt.

Satsing på kollektivtrafikken og tiltak for overføring av gods fra vei til bane er svaret.

Målrettet satsing på kollektivtrafikken vil gi viktige bidrag til å nå de politiske målene for NTP:

- Å tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling;
- bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

- bygge transportpolitikken på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsfarlig skadde i transportsektoren.
- bidra til å redusere miljøskadelige effekter av transport, samt oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
- transportsystemet skal være universelt utformet.
- Transportetatene skal i tillegg presentere strategier for å få mer godstransport på sjø og bane i stedet for på vei, og mer kollektivtrafikk og mer gange og sykling i byene.

NSBs hovedprioriteringer i forhold til infrastrukturen er i tråd med de ovenstående målsettingene:

Trafikksikkerhet.

Vedlikehold av eksisterende kjørevei.

Kundeinformasjon.

Modernisering / økt kapasitet / høyhastighet.

En økende andel av befolkningen bor nå i byer eller i områder i tilknytning til byene. Byene vokser både i antall mennesker og størrelse. For mange blir det nødvendig med flere og lengre reiser, og kostnadene ved transport øker. Mange byer opplever store køproblemer, støy og helseskadelige utslipp. En stor del av tiden går med til uproduktiv tid i kø. Mobilitet er en viktig forutsetning for deltagelse i samfunnet. Kollektivtransporten bidrar til bærekraftig mobilitet.

Satsningen på kollektivtransport i Oslo, illustrerer mulighetene for kollektivtransporten til å bidra med reduserte CO₂-utslipp. I Oslo har man de seneste årene fått en positiv utvikling i kollektivtrafikken. Markedsandelen til kollektivtrafikken er på 14 prosent. Det har vært satsset både på positive virkemidler (frømkommelighetstiltak, økt frekvens) og restriktive tiltak (parkeringsrestriksjoner, bompenger for bil).

Kundene strømmer til NSB - kundene forventer et bedre tilbud

Kundene har de seneste årene strømmet til jernbanen både i person- og godsmarkedet. Også NSBs bussvirksomhet viser positiv utvikling. Det er imidlertid en økende feilhyppighet i infrastrukturen og dermed betydelige utfordringer knyttet til å gi kundene et punktlig og pålitelig tilbud. Dette kan true den positive trenden om ikke feilutviklingen snus raskt. NSB støtter derfor transportetatenes prioritering av drift og vedlikehold i NTP-forslaget.

En driftsstabil infrastruktur er ikke tilstrekkelig til å realisere det ønskede tilbudsloftet for kollektivtrafikken. Det kreves også nyinvesteringer i tog og infrastruktur.

NSB er i ferd med å gjennomføre betydelige fornyelser og utvidelser av togparken, noe som vil gi kundene bedre kvalitet og komfort i tillegg til økt kapasitet. NSB har konkrete planer for et bedre rutetilbud fra 2012 når bl.a. nytt dobbeltspor står ferdig mellom Lysaker og Asker. Dette vil gi langt flere avganger og kortere reisetid. Planene er nærmere omtalt nedenfor.

Også godstransport på jernbane har stort potensial for å avlaste veinettet og dermed bidra til et bedre miljø.

NSB mener at det bør være en ambisjon å legge til rette for en dobling av person- og godstrafikken på jernbane i et tyveårsperspektiv. Skal dette være mulig, kreves en vesentlig økning av investeringsrammene i forhold til det som er basisrammen i NTP-forslaget. Det er nødvendig å sette av tilstrekkelig driftsmidler til kollektivtrafikken slik at infrastrukturinvesteringene kan utnyttes gjennom et attraktivt kollektivtilbud.

NSB har i denne høringsuttalelsen valgt å peke på mulige framtidsbilder for de respektive produktene vi tilbyr og beskrive hva som må til for å realisere disse. Se kapittel 3-5 nedenfor.

NTP er fortsatt ikke en helhetlig samferdselsplan

Det gjenstår fortsatt en god del før Nasjonal Transportplan oppfyller målsettingen om å være en sektorovergripende plan for norsk samferdsel. Planen er fortsatt preget av å være summen av de enkelte sektoretatenes planer. NSB finner grunn til å understreke at dette kan gi en skjevhet i behandlingen av ulike deler av samferdselssektoren, for eksempel ved at bussen, som er en viktig

del av kollektivtransporten, ikke er viet mer plass. NSB vil anbefale at dette ivaretas bedre i kommende transportplaner.

Knutepunktene er et viktig element i å knytte transportformene sammen i et helhetlig system. Utvikling av gode knutepunkter stiller krav til utforming, tydelig informasjon og generell kvalitet. Like viktig er at berørte aktører samspiller om et rutenett som gir reelle og enkle korrespondanser. En viktig kvalitet ved gode knutepunkter er lett tilgjengelig og tilstrekkelig innfartsparkering.

NSB har gjennom eierskapet til stasjoner en unik posisjon til å utvikle knutepunktene og delvis områdene rundt for å styrke kollektivtrafikkgrunnlaget samtidig som Statens interesser i form av verdiutvikling av eiendommene ivaretas på en effektiv måte og uten at investeringsmidler og drift belaster statsbudsjettet.

NSB er opptatt av god tilgjengelighet til stasjonene og at arealbruken er slik at det legges til rette for effektiv kollektivtrafikkbetjening. NSBs eiendomsselskap ROM Eiendom AS har tatt initiativ til en nasjonal stasjonsutviklingsgruppe der Jernbaneverket, andre tog/kollektivtrafikkoperatører og lokale myndigheter deltar.

3. Persontrafikk med tog

Nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Lysaker gir et bedre togtilbud

I et kort tidsperspektiv bør satsingen være å få maksimal utnyttelse i løpet av de nærmeste årene av de store infrastrukturinvesteringene som allerede er gjort eller blir ferdigstilt. Når hele strekningen Asker – Lysaker står ferdig med 4 spor høsten 2011, er en vesentlig flaskehals fjernet, noe som åpner for nye muligheter for togtilbudet i hele Østlandsområdet. Som mange etter hvert kjenner til, har NSB utviklet forslag til ny rutemodell for iverksettelse fra desember 2011. Styrende for dette arbeidet har vært mål om:

- Maksimal utnyttelse av infrastrukturen gjennom kapasitets- og hastighetsøkninger
- Størst mulig etterspørselsvekst i forhold til ressursbruk
- Et mer attraktivt togtilbud som er forutsigbart og enkelt å forstå for kundene
- Høyere frekvens med avganger på faste minuttall og jevn fordeling av avgangene over timen
- Bedre robusthet mot forsinkelser

NSBs omfattende investering i nytt togmateriell vil samtidig gi en betydelig økning i transportkapasitet og gjøre toget som reiseform ytterligere attraktiv. Ny infrastruktur gir kapasitetsøkning på sporet med mulighet for høyere frekvens og jevnere fordeling av avgangene over timen. Dette er forutsetninger for å få til et bedre samspill med øvrig kollektivtrafikk. Våre analyser viser at det oppnås synergieffekter mellom kollektivformene som samlet vil gi ytterligere effekt på kollektivandelene i Oslo-området. NSB er innstilt på et nært samarbeid med Ruter AS for å få størst mulig synergier.

De viktigste forbedringer som NSBs kunder vil oppleve:

- Avgang hvert 10. minutt på de store stasjonene mellom Asker og Lillestrøm
- Avgang hvert 20. minutt mellom Drammen og Eidsvoll
- 3 avganger/time i rush på Vestfoldbanen til og fra Tønsberg, hvorav 2 tog vil få 10 minutters redusert reisetid til Oslo sentrum og en ekspressavgang med 20 minutter kortere reisetid enn i dag
- 2 avganger/time hele dagen mellom Oslo og Jessheim, som representerer regionen med størst vekst i Østlandsområdet
- Forstadstogbetjening av alle stasjoner mellom Asker og Lillestrøm med avganger hvert kvarter hele dagen
- Avgang hver halvtime mellom Moss og Lysaker hele dagen
- Forbedret tilbud på dagtid med avgang hvert kvarter mellom Kolbotn, Holmlia, Hauketo og Oslo S
- Avgang hver time til Kongsvinger hele dagen

En forutsetning for realisering av forbedret rutetilbud fra 2012 er prioritering og gjennomføring av utløsende og stimulerende tiltak. Lysaker er blitt Norges 3. største jernbanestasjon og forventes å ha fortsatt sterk vekst. Dersom målet om maksimal etterspørselsvekst skal realiseres, vil det være riktig og nødvendig at vendepunktet på Skøyen flyttes til Lysaker. Dette betinger bygging av vendekapasitet vest for Lysaker stasjon. Videre må åpenbare flaskehals for samtidig fremføring av godstog og persontog fjernes. Frogner og Ski fremstår som høyt prioriterte områder. Anskaffelse av mer togmateriell gir Jernbaneverket og NSB en felles oppgave knyttet til sikring og utvikling av arealer for hensetting av materiell når det ikke går i trafikk. Press på sentrale arealer for ønsket byutvikling gjør materiellhensetting til en ytterligere utfordring.

Etterspørselsveksten medfører behov for å kjøre stadig flere tog gjennom Oslo-tunnelen. Allerede i dag gir kapasiteten i tunnelen begrensninger i selskapenes muligheter til å gi et optimalt tilbud, og det er hevet over tvil at tunnelen i løpet av planperioden vil bli en stadig større flaskehals i jernbanesystemet. Dette gjelder både for godstrafikk og persontrafikk. Ved siden av begrensninger i rutetilbudet, medfører kapasitetsutnyttelsen også at forsinkelser forplanter seg og forsterkes. Dette er en vesentlig årsak til de punktlighetsproblemene vi erfarer i rushtiden. På kort sikt bør det vurderes å investere i kapasitetsøkende tiltak i tunnelen. Samtidig bør det settes i gang et planarbeid for å løse den langsiktige utfordringen som ligger i å sikre kapasitet for videre vekst.

Forbedring av togets konkurransekraft på Vestfoldbanen gjennom kortere reisetider og økt frekvens i rush er betinget av en samtidig gjennomføring av dobbeltsporparcellene Barkåker – Tønsberg og Holm – Holmestrand. NSB registrerer med tilfredshet at Barkåker – Tønsberg er besluttet igangsatt. Forbedret togtilbud fra 2012 innebærer behov for forsering av planarbeidet for Holm – Holmestrand, samtidig som dette må bli et prioritert investeringsprosjekt i NTP-periodens første år.

2012 ligger an til å kunne bli et merkeår i norsk jernbanehistorie, større enn åpningen av Gardermobanen, fordi endringene ikke bare vil fremstå som et jernbaneprosjekt, men vil være en milepæl i utvikling av kollektivtrafikken i hovedstadsområdet. Endringene vil komme enda større kundegrupper til gode. I en slik sammenheng bør det være viktig å satse på tiltak som ytterligere kan stimulere kollektivtrafikken og ikke bare nødvendige banetiltak. I Jernbaneverkets handlingsprogram bør det derfor identifiseres konkrete og prioriterte tiltak for stasjonsutvikling, herunder også kundeinformasjon og innfartsparkering. Dette betinger et nært samarbeid mellom Jernbaneverket, Statens veivesen, ROM Eiendom AS og Ruter AS som de viktigste partene. Et slikt samarbeid bør sees i sammenheng med realisering av Oslopakke 3, og den styringsmodell og de finansielle muligheter dette innebærer.

En dobling av persontrafikken på jernbane er mulig.

Toget bør spille en tydelig og viktig rolle i områder med høy befolkningstetthet. På basis av dette vil togtilbudet ut og inn av de store norske byene ha høyeste prioritet, noe som også bør reflekteres i prioriteringene av investeringsmidlene. På denne måten kan det betydelige potensialet for miljøvennlig og samfunnsmessig ønskelig kollektivtrafikk hentes ut. NSB mener at det bør være en ambisjon å legge til rette for minst en dobling av persontrafikken på jernbane i et tyveårsperspektiv. Skal dette være mulig, kreves imidlertid en vesentlig økning av investeringsrammene i forhold til det som er basisrammen i NTP-forslaget.

Moderne jernbane som tillater høye hastigheter og som gir toget et konkurransefortrinn i forhold til person- og godstrafikk på vei, har vist seg å ha et stort potensial for økt trafikk gjennom å møte kundenes behov. Gode eksempler på dette er Gardermobanen og Østfoldbanen. Pålitelig infrastruktur med økt kapasitet, kombinert med moderne tog og et attraktivt tilbud for øvrig, har gjort at toget har tatt en viktig posisjon i disse transportmarkedene. En økning i antall passasjerer på Regiontogene på Østfoldbanen på nær 70 prosent fra 2003 til 2007 over tallepunkt Moss er eksempel på dette. Dette viser at målrettet satsing over tid gir resultater.

Høyhastighetsbaner er viktig dersom toget skal ta en virkelig stor markedsandel på lengre strekninger og legge grunnlaget for miljøgevinster gjennom redusert flytrafikk. En eventuell utbygging bør starte i storbyområdene for å gi rask effekt der det er størst trafikkgrunnlag.

Det er viktig at satsingen på høyhastighetstog ikke skjer på bekostning av investeringer i øvrig infrastruktur for person- og godstrafikk på jernbane.

Målet om dobling av persontrafikken vil etter NSBs oppfatning være innen rekkevidde med realisering av følgende togtilbud:

Østlandet

- Reisetid fra Oslo til Torp/Sandefjord, Hamar, Fredrikstad og Kongsvinger under 1 time
- Reisetid fra Oslo til Gjøvik under 1 ½ time
- 30 min frekvens for IC-togene hele dagen (Skien, Lillehammer, Halden)
- 15 min frekvens hele dagen på de korte lokaltogstrekningene
- 30 - 60 min frekvens for lokaltog ellers, med takting av linjene på fellesstrekning

Stavanger

- Reisetid fra Stavanger til Egersund under 1 time
- 30 - 60 min frekvens hele dagen Stavanger – Egersund.
- 15 min frekvens hele dagen Stavanger – Sandnes

Bergen

- Reisetid fra Bergen til Voss under 1 time
- 30 - 60 min frekvens
- 15 min frekvens hele dagen Bergen – Arna

Trondheim

- Reisetid Trondheim – Steinkjer under 1 ½ time
- 30 - 60 min frekvens
- 15 min frekvens hele dagen Trondheim – Stjørdal

Landet for øvrig

- 1 time raskere på hovedstrekningene til Trondheim – Oslo og Bergen - Oslo
- Reisetid Kristiansand – Oslo 3 timer
- Timefrekvens Kristiansand – Oslo

Togtilbudet må styre prioritering av infrastrukturtiltak

Dersom det beskrevne togtilbudet skal kunne realiseres, betinger det en infrastrukturesatsing i tråd med Jernbaneverkets stamnettutredning, men med et betydelig justert tidsperspektiv. Satsingen på dobbeltsporutbygging på de trafikkunge strekningene må stå fast. Dette omfatter Vestfoldbanen til Larvik, Østfoldbanen, Dovrebanen Eidsvoll – Hamar og Bergen - Arna. Eidangerforbindelsen og Grenlandsbanen er nødvendige for å nærme seg 3 timers reisetid Oslo – Kristiansand.

Elektrifisering av Trønderbanen til Steinkjer vil bidra til å nå målene for togtilbudet til Stjørdal og Steinkjer. Dette tiltaket bør være gjennomført i løpet av planperioden fordi dette vil falle sammen med behov for fornyelse av togmateriellet.

Høyere hastighet er nødvendig for å gjøre toget attraktivt i forhold til bil for nye kundegrupper. Det er derfor nødvendig at alle nye strekninger bygges ut med en framtidrettet standard med kurvatur som sikrer høyere hastighet. Eksisterende infrastruktur har et omfattende fornyelsesbehov. I denne sammenheng blir det viktig at fornyelse ikke betraktes utelukkende som oppgradering til opprinnelig standard, men defineres som oppgradering til tidsmessig standard. Når intervensjoner gjennomføres, vil det mange steder være mulighet for oppgradering til høyere hastighetsstandard med forbedret strømtilførsel, ny kjøreledning, oppgradering av signalanlegg osv.

Nytt dobbeltspor Oslo – Ski ligger som en forutsetning i Oslopakke 3, hvor toget utgjør ryggraden i kollektivtilbudet i sørkorridoren. NSB kjører i dag 12 tog/time i rush. Jernbaneverket vurderer dagens infrastrukturkapasitet å være 8 tog/time. Dagens infrastruktur er betydelig overbelastet, hvilket erfarer som store punktlighetsutfordringer for dagens trafikk. Samtidig opplever kundene overfylte tog på en rekke avganger. Plattformlengder på stasjonene setter grenser for hvor lange

tog som kan benyttes. I forhold til dagens transportkapasitet er det kun marginale økninger i setekapasitet som vil kunne realiseres uten at det bygges nye dobbeltspor.

Et ønske om økt mating med buss til tog i rushtrafikken for å avlaste Oslo sentrum har heller ingen hensikt når toget ikke har ledig setekapasitet. En rutemessig samordning mellom buss og tog hindres også av manglende sporkapasitet fordi togets rutetider ikke lar seg forene med bussens behov for jevne tidsintervaller mellom avgangene. Dersom nye dobbeltspor ikke blir realisert, vil det meste av trafikkveksten i rushtiden måtte henvises til vei. Dette er i strid med transportpolitiske mål. Banetransport er vesentlig mer arealeffektiv enn veitransport. En alternativ utbygging av kapasitet på innfartsveiene vil, som påvist av Statens Vegvesen, i tillegg skape problemer for mottakskapasiteten i veisystemene nærmere bykjernen.

Nye dobbeltspor gjør det mulig å separere direktekjørende og tog som stopper på flere stasjoner, noe som gir infrastrukturen en mer enn doblet avviklingskapasitet for togtrafikken. Alle stasjoner på strekningen Oslo – Ski vil kunne betjenes av forstadstog i kvarterfrekvens hele dagen, om nødvendig med dobbelt frekvens i rush, og gi et tilbud tilsvarende T-banen i Oslo. I tillegg vil nytt dobbeltspor gi en reisetid direkte mellom Oslo og Ski på 11 minutter, noe som er mindre enn det halve av dagens raskeste tog. Foruten å komme hele Østfoldbanen til gode, vil det trekke Ski like nærme Oslo sentrum som Lillestrøm er i dag og gi en tilsvarende utviklingsstimulans for en flerkjernet by- og tettstedsutvikling i Oslo-regionen.

Økt produksjonsvolum krever økte offentlig kjøp

Økt infrastrukturkapasitet, høyere avgangsfrekvens og høyere gjennomsnittshastigheter gir muligheter for høyere produksjonseffektivitet. Effektivitetsforbedringene vil imidlertid ikke oppveie de økte kostnadene ved høyere produksjonsvolum. I kollektivtrafikken inn og ut av de store byene er det først og fremst rushtidsbehovet som dimensjonerer produksjonsressursene og kostnadsnivået. Det er i rush at baneløsninger med sin høye transportkapasitet gir største nytte i forhold til å avlaste veinettet.

En nødvendig utskifting av gammelt togmateriell og innkjøp av nytt materiell til økt transportkapasitet innebærer økte driftskostnader per produsert togkilometer fordi økte kapitalkostnader etter investering ikke vil kunne oppveies av reduserte vedlikeholdskostnader. Oslopakke 3 viser på en god måte at det må være en sammenheng mellom investeringer i infrastruktur og økonomiske midler til drift av transportsystemet. Vi savner beskrivelse av en slik sammenheng i forslaget til NTP.

Oslopakke 3 synliggjør også behovet for å finne frem til praktiske ordninger for fremtidig offentlig kjøp av jernbanetjenester. NSB har tidligere redegjort til Departementet for de utfordringer vi ser, knyttet til regionalt kjøp av tog tjenester. Spesielt i Østlandsområdet er NSBs kundetilbud en integrert ruteplan som dekker mange fylker og ulike markedsområder med ulike kundebehov. NSB har unik kompetanse og ser det som sin oppgave å tilby en helhetlig produksjonsplan der markedsbehov, lønnsomhet og infrastrukturbegrensninger er styrende og avveid i forhold til hverandre.

Rammebetingelsene påvirker etterspørselen.

Analyser NSB har gjort knyttet til etterspørselseffekter av nytt rutetilbud, viser at ytre rammebetingelser har vesentlig betydning. Både gjennom forslaget til NTP og gjennom virkningsberegningene av Oslopakke 3 er det påpekt at restriktive tiltak på veitrafikken er et avgjørende virkemiddel for høyere kollektivandeler. Et godt kollektivtilbud er i seg selv ikke nok. Større etterspørsel etter togtransport genererer høyere inntekter og et redusert offentlig kjøpsbehov. Restriktive tiltak på vei vil derfor ha høy samfunnsnytte.

Skatter og avgifter i transportsektoren bør i større grad være virkemidler for å nå transportpolitiske mål. Skattlegging av goder som parkering og gratis periodekort for kollektivreiser bør sees i en slik sammenheng. Erfaringsvis har dette blitt diskusjoner om provenytnap eller – gevinst for Staten. Målet om, og nytten av, økte kollektivandeler har blitt borte fra regnestykket.

Over tid vil nytten av ny infrastruktur og tilhørende forbedret togtilbud være avhengig av arealbruken i jernbanens nedslagfelt. Utvikling av eventuelt fortetningspotensial til arbeidsplasser og besøksmål i knutepunktene vil kunne øke tilbudets attraktivitet vesentlig. Tilsvarende gjelder for boliger, god tilknytning til korresponderende lokalt rutenett, samt tilrettelegging for innfartsparkering. NTP-forslaget kunne med fordel vært tydeligere på disse sentrale sammenhenger, noe som også gjelder lokale myndigheters ansvar for en samordnet areal- og transportpolitikk.

Investeringer i jernbane er en nødvendig innsatsfaktor i verdiskapningen

NSB understreker sterkt behovet for en kraftig oppjustering og modernisering av jernbanens infrastruktur. Dette er nødvendig for å ta igjen tidligere års etterslep som har gjort at jernbanen på flere strekninger relativt sett har fått svekket konkurransekraft mot andre transportmidler og for å kunne nå politiske mål om økt trafikksikkerhet, økt kollektivandel, reduserte miljøutslipp og avlastning av veinettet. Et mer effektivt jernbanetilbud betyr at næringslivets nyttetransporter får bedre framkommelighet.

Toget kan gjennom attraktive og raske tilbud bidra til å avlaste veinettet og dermed øke framkommelighet for nytte trafikken samtidig som miljøet blir bedret. Kort reisetid gir muligheter for større kundegrupper til å bo og arbeide over lengre avstander. Det gir et mer fleksibelt arbeidsmarked og bidrar til å lette boligpresset mot de store byene. Målet om en flerkjernet byutvikling på Østlandet, som beskrevet av Østlandssamarbeidet og Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen betinger utvikling av et konkurransedyktig togtilbud som ryggraden i kollektivsystemet.

Nytte-/kostnadsanalyser som politisk beslutningsgrunnlag

Det er rimelig og nødvendig at investeringsbeslutninger inkluderer en vurdering av prosjektenes kostnader og nytteeffekter, herunder samfunnsøkonomisk nytte. Mange samfunnsmessige nytteeffekter lar seg imidlertid ikke måle i matematiske/ økonomiske termer. Dette innebærer at nytte-/kostnadsberegninger ikke vil kunne ha et totalperspektiv, men være begrenset til faktorer som kan prissettes. I et samlet beslutningsgrunnlag som skal måles opp mot politiske målsettinger, vil også øvrige nytteeffekter og hensyn av kvalitativ karakter være like utslagsgivende.

Det er heller ikke slik at prissettingen av de faktorer som det kan knyttes en pris til (kostnad eller inntekt), er entydig. Her gjøres det til dels omstridte valg. For eksempel er det i etatenes forslag til NTP benyttet lavere tidsnytte for å reise med tog enn med bil. Dette medvirker til en konklusjon om at det ikke er lønnsomt å legge til rette for en større markedsandel med tog, selv i Osloregionens kjøpregede hovedkorridorer. Det innebærer at man får beregningsresultater stikk i strid med erkjennelser og prioriteringer som det er bred faglig og politisk enighet om. Et annet eksempel er prissetting av klimagassutslipp. Man anvender dagens priser for kvoteomsetning som ikke avspeiler hvilken samfunnsmessig kostnad klimautslipp i fremtiden vil kunne ha. Her avviker norsk praksis fra hva man f. eks. kan se i Tyskland.

Utbygging og nytte av jernbaneinfrastruktur er i sin natur langsiktig. Tidshorisont og diskonteringsrente som benyttes for nåverdiberegning av nytte, gir slik det praktiseres beregningsresultater som ikke kan oppfattes som annet enn virkelighetsfjerne hva gjelder jernbanevirksomheten

4. Persontrafikk med buss

Bussen en viktig aktør i norsk kollektivtrafikk

Årlig foretas det drøyt 300 millioner reiser med buss i Norge. I mange deler av landet er busstilbudet ofte det eneste kollektivtilbudet, og bussen har en viktig funksjon for de som ikke har tilgang til bil (ungdom, eldre mv.). Foruten det daglige arbeidet med å transportere folk til skole, arbeid og fritidsaktiviteter, er bussen sentral i å frakte folk til opplevelser og kulturarrangementer.

Bussens fleksibilitet gjør det mulig å utnytte det nærmere 100 000 km lange norske veinettet til kollektivtransport.

Årlig frakter ekspressbussene i Norge ca. 9 millioner passasjerer, beregnet til 50 millioner km. 63 prosent av passasjerene på for eksempel TIMEkspressen er overført fra bil. Bussene går nær der folk bor, de har høy frekvens og går til faste tidspunkt. De har god komfort og det ytes god service. Kundene opplever at de kan utnytte tiden sin bedre på bussen enn i privatbil.

Tog og buss har ulike egenskaper, mens toget har sin styrke i å frakte store volumer på en effektiv måte, har bussen sin styrke i fleksibiliteten og flatedekningen. Buss og tog utfyller således hverandre, og gir NSB konsernet gode forutsetninger for å utvikle et bredt spekter av kollektivtilbud.

Faktorer som må til for å styrke kollektivtransport med buss

Som det fremgår av forslaget til NTP, vil restriksjoner for personbilen, sammen med en styrking av kollektivtilbudet, være et viktig virkemiddel for å få redusert biltrafikken og få flere over på kollektive transportmidler. Den økonomisk/administrative kostnaden ved restriksjoner, vil være relativt begrenset.

Andre viktige faktorer som bør vektlegges er:

- Utbygging av kollektivfelt særlig ut og inn av de store byene. I dag er det en særlig stor flaskehals på E18 ut av Oslo vestover
- Utvikling av gode og effektive terminalløsninger i de største byene. Infrastrukturen må gjøre det lettere å komme seg til og fra uten for mye kø. Det trengs også bedre parkeringsfasiliteter for bussene, særlig i Oslo, som er navet i det nasjonale ekspressbussnettet
- Utvikling av gode knutepunkter som bidrar til dør til dør- løsninger for kundene, i kombinasjon med gode holdeplassløsninger langs hovedveiene for å sikre en god tilgjengelighet til og rask fremføringstid for bussene.
- Fremkommelighetstiltak i byområder. Egne kollektivfelt, og prioritering i lyskryss har gitt positive effekter eksempelvis i Oslo. Det bør sikres at det stilles tilstrekkelig midler og etableres egne handlingsplaner for fremkommelighet
- Flere "park & ride" anlegg i utkanten av byområdene, i kombinasjon med parkeringsrestriksjoner i bysentra, vil gi flere kollektivreiser og færre personbilreiser

Det bør foretas en grundig vurdering av om de foreslåtte midlene til kollektivtrafikk og tiltak for universell utforming langs stamveinettet vil dekke behovene for kollektivfelt, holdeplasser, terminaler og park & ride anlegg.

I forslaget til NTP belyses det i for liten grad om det vil settes av nok driftsmidler for å sikre en tilgjengelig og frekvent busstransport. Øremerking av midler til å styrke kollektivtilbudet (bompengeinntekter, parkeringsavgift mv), kan i denne sammenhengen være viktig bidrag i å finansiere kollektivtransporten. NTP må tydeliggjøre hvilke tilskudd som må til for å sikre et samfunnsnyttig kollektivtilbud med buss.

Videre bør det etableres kontrakter som gir operatørene kundeansvaret og insitamenter til å arbeide for økte inntekter.

Erfaringene både fra Norge og internasjonalt viser at det er mulig for kollektivtransporten å vokse på bekostning av personbilbruken. Ofte kan dette gjøres med relativt enkle virkemidler og uten store kostnader. Å satse mer på kollektivtransport, også med buss, vil gi store fordeler tilbake til forbrukere og samfunn.

5. Gods

600 meter lange tog på alle hovedstrekninger

CargoNet har en visjon om å kunne tilby kundene 600 meter lange tog hver annen time på alle hovedstrekningene.

CargoNet AS har i samarbeid med blant annet Econ Analyse AS og Spekter fått utarbeidet analyser som bekrefter kundegrunnlaget for opp mot en dobling av godsmengden frem mot 2020 og en tredobling av dagens godsvolumer på jernbane frem mot 2040. Dette realiseres gjennom at store transportbedrifter øker sin bruk av jernbane som transportbånd på de lange strekningene, noe som forutsetter økt kapasitet og frekvens, ref. ovennevnte visjon. Videre bekrefter analyser utført av Econ Analyse AS at en tilrettelegging for dette er samfunnsmessig lønnsomt. Forutsatt gjennomføring av investerings tiltakene i Jernbaneverkets handlingsplan vil dette medføre en reduksjon i behovet for antall lastebilavganger i 2019 med ca. 300 000. Dette vil blant annet redusere CO₂-utslipp for innenlands godstransport.

CargoNet AS har investert i 475 6-akslede vogner som kan laste semitrailere og alle typer enhetslaster og inngått en avtale om innleie av 10 stk. lokomotiv for å kunne tilby kundene en tilstrekkelig kapasitet.

For å oppnå rask effekt av investeringene i form av å kunne kjøre lange tog med full kapasitetsutnyttelse på hele strekningen, er det nødvendig å prioritere kapasitetsøkende tiltak banestrekning for banestrekning og utvikle de viktigste transportkorridorene for intermodale transportløsninger. Det er også behov for å øke kapasiteten i strømforsyningen på elektrifiserte banestrekninger slik at de er tilpasset nye lokomotivtyper.

Følgende strekninger foreslås forsert i prioritert rekkefølge:

- **Sørlandsbanen**
 - I tillegg til foreslåtte tiltak i NTP må det sikres strømforsyning for å kunne framføre tyngre tog
- **Bergensbanen**
 - Fase 2, utvidelse av Arna stasjon med tilrettelegging for at lange godstog kan krysse bør forseres
 - I tillegg til foreslåtte tiltak i NTP er mest kritiske strekning for framkommelighet nedre del av Gjøvikbanen
- **Dovrebanen**
 - Forsering av krysningskapasitet
- **Grenseoverskridende strekninger over hhv. Kornsjø og Charlottenberg**
 - Strekningen Alnabru – Kornsjø er preget av flere flaskehals i området Moss – Fredrikstad og Sarpsborg Halden som hemmer framkommelighet
 - Mellom Alnabru og Charlottenberg vil forlengelse av spor på Lillestrøm bedre situasjonen
- **Nordlandsbanen**
 - I tillegg til igangværende prosjekter med bygging av planlagte kryssingsspor og fjernstyring Mosjøen – Bodø er det et stort behov for et langt kryssingsspor i område Stødi – Semska mellom Bolna og Lønsdal for å kunne krysse mellom to lange godstog
- **Meråkerbanen:**
 - Banen bør rustes opp til 25 tonns aksellast. Tiltak i fase 1 bør være å ruste opp banen til 22,5 tonn aksellast med krav om hastighet på 100 km/t
 - Utrede elektrifisering av strekningen Trondheim – Meråkerbanen/Storlien

Bedre kapasitet ved terminalene

Det må tilrettelegges for kapasitetsøkning i godsterminalene. Alnabruterminalen, som er et nasjonalt knutepunkt for godstransport på bane, er aller viktigst.

Stamveitilknytning til de viktigste terminalene må bygges i takt med utbygging av terminalene. Det er ikke tilfredsstillende at stamveien inn til Alnabruterminalen først kommer lenge etter at ny terminal er planlagt ferdig i 2011/-12. Dette får negative konsekvenser for kundene som er etablert rundt Alnabru. Hva angår regulatoriske forhold om eierskap og driftsansvar for terminaler, henvises til tidligere korrespondanse.

Når det gjelder utvikling av terminalen på Brattøra som et logistikknutepunkt for hele regionen med økt satsing og tilrettelegging for samhandling mellom sjø- og banetransport, er det avgjørende for å lykkes at veiforbindelsen mellom godsterminalen og havna får en utforming og kapasitet som ikke begrenser arealene på terminalen og vil være en flaskehals for adkomsten til terminalene. Når det gjelder framtidig terminallokalisering i Trondheim må det tas en beslutning tidlig i planperioden, likeledes må framtidig terminallokalisering i Bergen avklares.

Kapasitetsøkende tiltak med flere og lengre spor på terminalen i Bodø er avgjørende for å kunne ta forventet dobling av trafikken i planperioden. Dette må også sees i sammenheng med behov for et langt kryssingsspor nord for Dunderland.

Framdrift og utvikling av hovedterminalene prioriteres som følger: Alnabru, Trondheim (Brattøra), Bergen og Bodø.

Økt satsing på kapasitet for godstransport, dobling på hovedstrekningene

Siktemålet er å bygge ut kapasiteten slik at godsmengdene på hovedstrekningen kan dobles fram mot 2020 og minst tredobles fram mot 2040.

6. Anbefaling

Prioritering av vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen er nødvendig

NSB er enig i transportetatens sterke vektlegging av vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen – i alle rammealternativene.

De siste par årene det vært en klart økende feilfrekvens i jernbaneinfrastrukturen, med til dels svært alvorlige driftsforstyrrelser som har rammet gods- og persontogkundene hardt. Det er påkrevd med rask utbedring av disse svakhetene i infrastrukturen.

Det er helt grunnleggende at kundene har tillit til at togene kommer og går når de skal, og NSB er innstilt på å strekke seg langt for å sikre at Jernbaneverket settes i stand til å forsere fornyelsen av sentrale deler av jernbanenettet.

I NTP pekes det på at fornyelse av dagens signalanlegg betyr innføring av ERTMS på betydelige deler av nettet i løpet av planperioden og at dette er en stor finansiell utfordring for togselskapene. En økning av kostnadene for togselskapene vil komme tidligere enn for Jernbaneverket, og gevinsten vil først kunne hentes ut på meget lang sikt. Spesielt mindre selskaper kan bli hardt rammet i tillegg til at en kostnadsøkning vil svekke konkurransekraften for jernbanen generelt. NSB vil peke på at EU har tatt denne utfordringen alvorlig og utviklet støtteordninger for overgangsfasen. Uten en tilsvarende løsning i Norge, vil utenlandske selskaper få et fortrinn i et jernbanemarked som gradvis liberaliseres.

Mer rasjonell utbygging

Erfaringen fra store prosjekter viser at en planmessig og rask gjennomføring av prosjekter bidrar til lavere kostnader og raskere realisering av nytteeffekter. Jfr. Jernbaneverkets eksemplifisering av dette for den nylig ferdigstilte dobbeltsporparsellen Askør – Sandvika. I forhold til prosjektfinansiering kostet anlegget (i form av økte kostnader og tapt nytte) 1,5 mrd. kr. ekstra og gjennomføringsfasen ble 10 istedenfor 5 år. Dvs. at finansieringsformer er ikke bare et spørsmål om organisering, men også om kostnader.

NSB støtter et system der større investeringer kan prosjektfinansieres slik transportetatene tar til orde for. Det finnes gode eksempler internasjonalt på hvordan dette kan gjøres.

NSB støtter strategien om å fullføre igangsatte prosjekter og se utbygging av parseller i sammenheng. En fragmentert og langsom utbygging gjør at investeringene blir liggende unyttige. Deler av utbyggingen på Vestfoldbanen er eksempel på dette.

Rammene ikke tilstrekkelige til å gi et bedre togtilbud

NSB-konsernet har de seneste årene opplevd en betydelig etterspørselsvekst. På flere strekninger og tider av døgnet er infrastrukturkapasiteten så høyt utnyttet at det begrenser mulighetene for å gi et bedre tilbud.

Jernbaneverket anslår at det er behov for årlige investeringer på 4 mrd. per år for å følge opp Nasjonal Transportplan 2006-2015 hensyn tatt til nye myndighetskrav innen universell utforming / ny sikkerhetsforskrift samt behovet for å forsterke satsingen på godstransporter. Skal stamnettutredningen følges opp, kreves årlige investeringer på 5 mrd. kroner.

NSB slutter seg til at vedlikehold prioriteres høyt i alle planrammene. Denne helt nødvendige vektleggingen av vedlikehold, kombinert med de forutsatte planrammene i NTP 2010-2019, gjør at midlene som blir igjen til investering på ca. 1,6 mrd. kroner per år er utilstrekkelige for å få til den satsingen nødvendig for å nå politiske mål for transportsektoren;

å tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

NSB forventer at den politiske behandlingen av planforslagene vil sikre investeringsrammer som muliggjør en mer offensiv satsing som vil gi person- og godskundene et mer framtidsrettet tilbud som også møter miljøutfordringene samfunnet står overfor.

Det er avgjørende at følgende prosjekter blir realisert snarest mulig:

- Fire spor på alle innerstrekningene på østlandsområdet:
 - Slutføring av Vestkorridoren inkl. nødvendige tiltak for å realisere ny rutemodell innen 2012
 - Oslo – Ski må gjennomføres innen 2019
- Dobbeltspor i hele Intercitytriangelet
 - Holm – Holmestrand må stå ferdig innen 2012
- Godskapasitet på hovedstrekningene som tillater 600 m godstog 2. hver time hele døgnet

I tillegg bør følgende strekninger prioriteres:

- Bergen - Arna
- Eidangerforbindelsen
- Grenlandsbanen
- Elektrifisering av Trønderbanen til Steinkjer
- Framkommelighetsiltak for buss i de store byene og der det er flaskehals i veinettet for øvrig.

For å få ønsket effekt av infrastrukturiltakene, er det avgjørende at det også settes av tilstrekkelig driftsmidler til at kundene kan få et attraktivt kollektivtilbud.

Dersom ikke rammene økes vesentlig når Regjeringen legger fram sin melding, vil konsekvensene bli en gradvis svekkelse av jernbanens konkurransekraft. Dette vil ha negative konsekvenser for;

- tidsbruken og framkommeligheten for næringslivets nyttetransporter og for privatpersoner
- miljøet i et lokalt og globalt perspektiv
- trafiksikkerheten
- avstandskostnadene
- transporttilbudet til næringslivet
- mulighetene for regional utvikling.

Med vennlig hilsen


EINAR ENGER

Kopi: NTP Sekretariatet – Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo.

postmottak

Fra: Gripstad Anne [Anne.Gripstad@nsb.no]
Sendt: 30. april 2008 09:18
Til: postmottak
Emne: Høringsuttalelse fra NSB på NTP
Vedlegg: Høringsuttalelse NTP signert.pdf

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD/SEK:	S.BEH:
30 APR. 2008	
S.NR.: 08/173-76	
ARKIV:	AVSKREVET:

Vedlagt følger den signerte høringsuttalelsen som også blir oversendt pr. post i dag til Samferdselsdepartementet med kopi til NTP Sekretariatet.

<<Høringsuttalelse NTP signert.pdf>>

Med vennlig hilsen

ANNE GRIPSTAD
NSB
sekretær, konsernledelsen
anne.gripstad@nsb.no

nsb.no

T (+47) 23 15 11 83