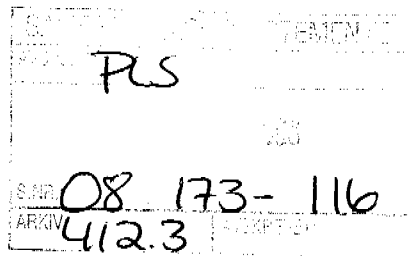




NORSK LOKOTIVMANNFORBUND

Svingen 2, 0196 OSLO

E-post: nlf@lokmann.no



Org. nr.: 971 056 541
Telefon: 23 30 21 10
Telefaks: 23 30 21 11
Mobiltlf: 92 02 26 50
Bankgiro: 1440 10 61976

Oslo 30.april-08

Samferdselsdepartementet
Akersgata 59 (R5)
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Høringsuttalelse Nasjonal Transportplan 2010 -2019

Jernbanenettet i Norge er i hovedsak bygget fra 1854 til 1910 .Det er foretatt en del store investeringer i forkortninger og kapasitetsøkning de siste 30 år, i hovedsak rundt Oslo-området. Generelt sett er også norske jernbanestrekninger dårligere enn tilsvarende jernbanenett i Europa. I den forbindelse vil vi nevne at de elektroniske anleggene i hovedsak er bygget fra 1956 til 1970 og vil kreve store fornyelser de kommende år. Dagens kontaktledningsanlegg er på mange strekninger bygget for hastigheter på 80 – 100 km. De nye motorvognsettene og annet togmateriell innkjøpt av operatørene (NSB, Flytoget m.fr.), er bygget for hastigheter langt over dette. Samlet sett betyr etterslepet på investeringer til infrastrukturen at operatørene, ikke får utnyttet sitt togmateriellet på en tilfredsstillende måte.

Behovet for godstransport stiger raskt. Nåværende jernbanenett har nådd sitt metningspunkt for slik transport. Transportørene har beregnet at behovet for godstransport på jernbane ligger, på det dobbelt av dagens kapasitet. Kapasiteten må økes med intensiv utbygging av flere og lengre kryssningsspor på jernbanenettet.

Offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane

Deler av togproduksjonen krever økt offentlig kjøp for å sikre et velfungerende tilbud. Dette gjelder nattogsproduksjonen på hovedstrekningene, Dovrebanen, Nordlandsbanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen, samt grenseoverskridende persontog mellom Oslo-Stockholm og Oslo - København. Dersom det ikke bevilges ekstra offentlig kjøps midler til nattogsproduksjon, vil konsekvensen bli et dyrere nattogstilbud. Mulighetene for økt togtransport i form av nattog er stor på strekningene mellom de store byene, ved økt komfort og fornuftig pris.

Samfunnsmessig er det et mål at mer transport skal over fra vei til skinner. Dette med bakgrunn i at person- og godstransport, bidrar til bærekraftig miljømessig utvikling. Dette bør belønnes i form av økt offentlig kjøp som fremmer denne utviklingen. Dette er viktige intensiver for transportsektoren som er i sterk vekst. Bevisst økt bruk av offentlig kjøp vil sikre at jernbanen bedrer sin konkurransekraft på fjernstrekningene mellom byene og ikke bare innenfor nærtrafikken i befolkningssterke områder og de store byene. Samtidig bør staten bruke økonomiske intensiver, som stimulerer godstransportører til å bruke jernbane framfor vei, der dette er samfunnsmessig lønnsomt, i forhold til miljø, helse og trafikksikkerhet.

Det må være en klar målsetting å styrke kollektivtrafikken i de store byene. Offentlig kjøp av persontransporttjenester rundt de store byene bør økes, slik at billett prisene holdes på et lavest mulig nivå.

Prosjektfinansiering

Offentlig-Privat-Samarbeid(OPS) er ikke løsningen for utbygging av jernbane. For å sikre en rask og effektiv utbygging av infrastrukturen bør alternative statlige prosjektfinansieringsordninger utredes. Årlige overføringer over statsbudsjettet fører til uforutsigbarhet avhengig av politisk vilje til satsing. Det medfører at prosjekter tar lang tid og kostnadene blir høyere. En stykkevis utbygging gir ingen god effekt verken transportøkonomisk eller for brukere av toget.

Klima/miljø

Det er viktig med visjoner og det er et svært sannsynlig scenario at tog etter en periode med stagnasjon og tilbakegang, på nytt utvikler seg til å være et viktig, og helt nødvendig transportmiddel. Norge har et sterkt ønske om å fremstå som en nasjon som tar klima på alvor. Transportsektoren er en sterk forurensner, og alle prognoser tyder på at utslippene fra den sektoren vil øke betraktelig, dersom det ikke settes inn tiltak. Bil og fly er miljøverstingene innenfor denne sektor, de slipper ut forholdsvis mye CO₂ i forhold til antall passasjerer de frakter. Skal Norge oppfylle sine forpliktelser må denne utviklingen stoppes. Det må gjøres ved å satse på kollektivtrafikk spesielt rundt de store byene, og få halvert kjøretiden med tog mellom Oslo og Bergen, Stavanger, Trondheim og mot Sverige.

Høyhastighetstog

Det er nødvendig å utvikle en infrastruktur i Norge og til Sverige som medfører bruk av høyhastighetstog. Dette må gjøres ved oppgradering av nåværende jernbanenett og bygging av nye traseer.

De fleste investeringsprosjekter vil være en del av fremtidige høyhastighetsbaner. Det gjelder blant annet Eidangertunellen, Ringeriksbanen, dobbelspor til Hamar, dobbelspor på Vestfoldbanen og Østfoldbanen og oppgradering av Vossebanen.

I Nasjonal Transportplan må det presiseres at minstekrav til hastighetsstandard ved nybygging av strekninger settes til 250 km/t.

Kollektivtransport

Det er et nødvendig klimatililtak å sørge for at kollektivtransporten vokser spesielt rundt de store byene. For å endre folks reisevaner holder det ikke med å appellere til en storstilt dugnadsånd for å verne om miljøet. Kollektivtilbudet må bli bedre. Utbygging av jernbanen rundt de store byene må forseres. NSB må kjøpe nytt materiell som tilfredsstillende kundene. Veiprisering (rushtids avgift) må vurderes når det finnes et godt kollektivtilbud.

Godstransport

Det er uomtvistelig at mer godstrafikk på lange strekninger vil bidra til å bedre miljøet, hindre trafikkulykker og resultere i bedre og billigere logostikk og transportopplegg for industri og næringsliv. Nasjonal Transportplan må bidra til at mer gods flyttes fra vei til bane. For å få det til må det bygges lengre kryssingsspor og nye kryssningsbelter på alle hovedstrekningene.

Godsterminaler

Det er åpnet for at flere aktører kan transportere både gods og personer på jernbane i Norge. Dette gir utfordringer for rasjonell drift av godsterminalene. Alnabru godsterminal som er navet for transportkorridorene på jernbane i Norge må bygges ut og gis en kraftig kapasitetsøkning. Terminalene må sikres gode utviklingsmuligheter og effektiv forbindelse til aktuelle havner. Utvidelse av godsterminalen i Bodø må forseres, for å utnytte den økte kapasiteten på Nordlandsbanen når fjernstyringen på strekningen står ferdig.

Planene om en internasjonal transportkorridor fra Kina/Russland til Narvik, hvor Narvik har rollen som utskipningshavn for varer fra Asia, må utvikles videre med politisk støtte og bevilgninger. Nordområde satsingen krever samarbeide over landegrensene.

Sikkerhet og signalanlegg - ERTMS

Økte rammer til vedlikehold innen jernbanesektoren er etter forbundets syn en riktig strategi i NTP 2010-2019, og er helt nødvendig for å opprettholde dagens sikkerhetsnivå og i framtiden kunne øke sikkerheten på jernbanen.

Den viktigste faktoren for å unngå at jernbanen som transportsystem skal få et tilbakeslag, er etter forbundets syn å sikre systemet på en slik måte at man så langt som mulig unngår stor-ulykker. Åsta sitter fortsatt friskt i minnet hos de fleste.

Sikkerheten innen jernbanesektoren, er i stor grad bygget på tekniske barrierer som er langt sikrere enn å basere seg på menneskelige barrierer/prosedyrer, og en av de viktigste tekniske barrierene i forbindelse med togframføring er Automatisk Togstopp, ATC. Det er en kjensgjerning at dette systemet innehar enkelte mangler i forbindelse med at tog utilsiktet kjører ut fra stasjon mot signal i "Stopp". I slike tilfeller kan toget komme ut i spor mot kommende tog, med såkalt "flankekollisjon" som mulig resultat. Teknisk løsning på problemet er funnet og implementert på ca. 20 stasjoner, men trengs på svært mange av landets øvrige stasjoner. Løsningen betinger økte bevilgninger for at ikke dette sikkerhetsfremmende tiltaket skal gå ut over andre tiltak, og bør etter forbundets syn prioriteres så tidlig som mulig i neste NTP-periode.

Svært mange av signalanleggene til Jernbaneverket er tilårskomne, og nærmer seg teknisk levealder. Mange av punktlighetsproblemene man sliter med innen jernbanesektoren skyldes feil ved signalanlegg, og dette er også med på å svekke sikkerheten innen togframføring. Behovet for oppgraderinger og fornyelser i signalanleggene er derfor svært store. I Europa er det nå i gang innføring av et nytt signalsystem, kalt ERTMS, og også Jernbaneverket er i planleggingsfasen av de første strekningene med ERTMS i Norge. For å løse mange av utfordringene knyttet til signalproblemene, er det etter forbundets syn svært viktig å prioritere innføring av ERTMS så raskt som praktisk mulig. Innføring av ERTMS vil generere høye kostnader både for Jernbaneverket og trafikkselskapene, og må etter NLFs syn medføre ytterligere økte rammer til vedlikehold innen jernbanesektoren. Innføring av ERTMS bør prioriteres høyt i NTP 2010-2019.

Investeringer

Det nå er svært viktig å få ferdigstilt et dobbeltsporet jernbanenett for høy hastighet (opp til 250 km/t) i triangelet Halden-Skien-Lillehammer, innen utgangen av planperioden. Samtidig kan jernbanens kapasitet for frakt av gods tredobles i planperioden ved relativt små økninger i forhold til foreslåtte investeringer.

Investeringsrammen med +20 prosent på planrammen vil ligge på ca. 27 mrd. i planperioden, og dette vil ikke være tilstrekkelig til å fullfinansiere de prioriterte prosjektene i perioden. Det er uakseptabelt at nytt dobbeltspor Oslo-Ski, og andre store investeringsprosjekter kun er påbegynt innen utgangen av 2020. Dette er ikke en framtidsrettet og bærekraftig transportpolitikk, og synliggjør veldig tydelig behovet for økte investeringsmidler.

Jernbaneverket har anslått, med utgangspunkt i dagens situasjon et investeringsbehov på minst 50 mrd. i planperioden for å kunne realisere følgende prioriterte investeringsprosjekter:

Full utbygging i Oslo-område med nye dobbeltspor
Dobbeltspor på Vestfoldbanen til Tønsberg
Dobbeltspor på Østfoldbanen til Fredrikstad
Dobbeltspor Sandnes - Stavanger
Dobbeltspor Bergen - Arna

Oppgradering av Vossebanen (Voss-Bergen)
Dobbeltspor Eidsvoll - mot Hamar
Ringeriksbanen Sandvika- Hønefoss
Ny Eidangerforbindelse Farriseidet - Porsgrunn.
Gevingåsen tunnel
Kapasitetsøkning på Nordlandsbanen
Utbygging av lengre kryssningsspor og nye kryssningsbelter på hovedstrekningene
(gods og høyhastighetstog)
Utbygging og fornyelse av godsterminaler
Signalanlegg - ERTMS

Full utbygging i Oslo-område med nye dobbeltspor må prioriteres og forseres. Videre må dobbeltsporet jernbanenett for høy hastighet (opp til 250 km/t) i triangelet Halden-Skien-Lillehammer, ferdigstilles innen utgangen av planperioden. Kapasitetstiltakene for økt godstransport, samt utbygging og fornyelse av godsterminalene, er svært viktige investeringer for å kunne øke andelen transportert gods med jernbane.

Disse prioriterte investeringsprosjektene som må ferdigstilles innen utgangen av planperioden, vil kreve om lag 5 mrd. på år. Øvrige investeringsprosjekter har betydning for en fremtidig infrastruktur for høyhastighetstog, og bør inngå i en langtidsplan for utbygging av jernbanen. Det må utarbeides en langtidsplan, i et 30 års perspektiv.

Drift og vedlikehold

Vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen ligger på et alt for lavt nivå til å kunne opprettholde dagens standard. Dette medfører svakere kvalitet på framføring av person og godstransport på jernbane, og en vil få flere feil på infrastrukturen, noe som vil medføre lengre kjøretid og dårligere punktlighet. Rammen for drift og vedlikehold må settes til 40 milliarder i planperioden. Økningen fra dagens ramme må i hovedsak legges til fornyelse.

Med hilsen



Norsk Lokomotivmannsforbund

Kopi:
Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010-2019
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo