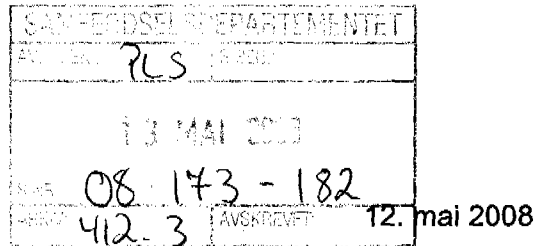




Postboks 3455 Bjølsen 0406 OSLO
Tlf. 22 18 30 12 Org.nr. 989085107
www.jernbane.no post@jernbane.no

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 Oslo



NTP 2010 – 2019 Høringsuttalelse til transportetatens forslag

Vi takker for anledningen til å komme med en uttalelse og for utsettelsen med høringsfristen.

Dugnad for "grønn samferdsel"

Allerede om 6 – 7 år må i følge FN økninger i CO₂ utslippene snus til reduksjoner om vi ska unngå farlige klimaendringer. Dagens transportløsninger basert på fossilt brennstoff og i stor grad individuelle løsninger (personbilen) er ikke bærekraftig i forhold til klima, arealbruk, støy og lokal luftforurensing, trafikksikkerhet og økende fysisk inaktivitet.

Vi mener det må settes et tak for klimagassutslipp for alle sektorer og at det må innføres restriktive virkemidler dersom taket sprenses.

Lønnsomheten av å satse på jernbaner og bybaner må sees i et langsiktig og samfunnsmessig perspektiv, 50 – 100 år. Dersom vi fortsetter dagens politiske kurs med å bygge ut store motorveianlegg og økt kapasitet i luftfarten risikerer vi å gjøre store feilinvesteringer.

Om vi nå velger å fortsette som hittil med det mål for øyet å bruke opp alt av jordolje og gass for rask profitt og et behagelig liv, er det ikke usannsynlig at vi bidrar til at menneskeheten i nær framtid må slite med sivilisasjonskollaps. Lokalt gjør de det allerede flere steder på jorda.

Det er stor usikkerhet knyttet til utvikling av ny klimavennlig transportteknologi. Dessuten tar teknologiutvikling lang tid. Foreløpig står det intet alternativ klart til å kunne erstatte fossilt drivstoff med det omfanget og den vekstraten transportsektoren har i dag.

Teknologiutviklingen må derfor få følge av flere strategier. Det er nødvendig også å styre samfunnsutviklingen slik at behovet for motorisert transport blir minst mulig. Nye samferdselsinvesteringer må prioritere eksisterende lav- og nullutslippsteknologi, og det må innføres restriktive virkemidler overfor vei- og lufttrafikken.

Skinnegående transport er et eksempel på eksisterende lavutslippsteknologi som det straks kan implementeres mer av. Tilrettelegging for mer gange og sykling er et annet eksempel.

Kollektivreiser kombineres ofte med gange og sykling til stasjoner og holdeplasser. Dette minimum av daglig fysisk aktivitet er av stor helsemessig betydning. Skinnegående transport, ikke bare jernbane, er viktig for

velfungerende, fremkommelige og attraktive storbybyområder. En full trikk/tog kan spare fra 2 til 13 km veikapasitet. Veitrafikken er en dominerende årsak til lokal støyplage og luftforurensing. Skal målsettingene for luftkvalitet og mindre støy nås er det nødvendig bl.a. å overføre trafikk fra bil til gange, sykkel og kollektivtransport.

Jernbanens rolle

Jernbanen skal være som et bredbånd (høy kapasitet, høyt volum og høy fart) for fysiske transporter i landets tungt trafikkerte transportkorridorer. Jernbanen må videreutvikles til å bli den dominerende transportåren for lengre transporter sitt nedslagsfelt. Vi mener ressursene må konsentreres om en rask utbygging av en moderne flerbruksjernbane i stedet for flere firefelts motorveier og utvidelse av kapasiteten på flyplassene.

Drift og vedlikehold

Vi er enig i at drift og vedlikehold skal prioriteres høyest uansett framtidige økonomiske rammer. Rettidig vedlikehold og fornyelse er avgjørende for å forebygge forsinkelser og innstillinger. Dessverre har det tidligere ikke vært satt av tilstrekkelig med midler til fornyelse og vedlikehold, med det resultat at det har bygget seg opp et betydelig etterslep på vedlikehold og fornyelse av eksisterende banenett. Vi har også sett at politikerne har brukt vedlikeholdet som salderingspost, det bør være uakseptabelt.

Investeringer

For Jernbane har ved tidligere anledninger hevdet at det årlige investeringsnivået bør ligge på minst fem milliarder årlig. Det kan under ingen omstendigheter være akseptabelt med et lavere ambisjonsnivå enn i inneværende NTP.

Jernbanefondet

Vi foreslår å opprette "Jernbanefondet" for å sikre et betydelig investeringsløft og en helhetlig planlegging og utbygging av jernbaneinfrastrukturen. Fondet finansieres av staten.

Med unntak for Gardermobanen har jernbanen lenge vært sulteforet på investeringer. Fornyelsene har vært begrenset til korte parseller av eksisterende nett slik at kostnadene pr. meter ny bane har blitt uforholdsmessig høye, jf. JBVs erkjennelse av at utbyggingen i Oslos Vestkorridor kunne blitt 1,5 mrd. billigere dersom den hadde vært fullfinansiert i utgangspunktet. Muligheten for å få en kurvatur som tillater høy gjennomsnittsfart over en lengre strekning har også gått tapt hvor nye parseller har vært bygd over korte strekninger og endt opp i krappe kurver, jf. Høringsutkast til Norsk Jernbaneplan 1998-2007 fra NSB Bane.

Vi har valgt å viser hvordan vi vil prioritere investeringene ut fra tre alternative rammer; to hvor vi holder oss til SDs rammer og ett med utgangspunkt i ei ramme på minst 50 milliarder (50+)

For Jernbanes (FJ) prioriteringer sammenliknet med Jernbaneløst (JBV):

	FJ	JBV	FJ	JBV	FJ
	Planramme	Planramme	pluss 20%	pluss 20 %	50 mrd pluss
Bundne investeringer	2090	2090	2090	2090	2090
Barkåker-Tønsberg	1280	1280	1280	1280	1280
Frie prioriteringer:					
Oslo-Ski	180	180	10490	6180	10490
Vossebanen					1000
Holm-Holmestrand		1920		1920	
Vestfoldbanen generelt			700		700
Haug-Onsøy	1510				1510
Eidangerforbindelsen	3200	750	3200	1800	3200
Grenlandsbanen					3800
Arna X	410	410	410	410	410
Ulriken	910		910	910	910
Ringeriksbanen				450	
Bodø-Rognan	150		200		200
Trønderbanen					5800
Eidsvoll-Hamar		1840		3470	12000
Meråkerbanen - KL					680
Hovedbanen og Kongsvingerbanen			1000		1000
Planmidler:	690		920		1000
Programområder:					
kapasitet	4200	3900	4200	4200	4200
stasjoner	150	2500	300	3000	1500
sikkerhet	1500	1400	1500	1500	3000
Sum	16270	16270	27200	27210	54770
Ramme	16270		27200	27200	50000

Her følger en korridorvis oversikt hvor vi gjør rede for prioriteringene og for forholdet til konkurrerende firefeltsprosjekter og flyplasser:

Korridor 8

Norge bør være lydhør for eventuelle russiske signaler om interesse for jernbane Nikel-Kirkenes. Vi anser Tromsbanen som et interessant, men miljømessig ikke uproblematisk prosjekt. Storting/Regjering må følge opp den

utredningen som er på gang i regi av Troms Fylkeskommune. For statlig utredning av disse banene har vi satt av en sekkepost med planmidler.

Korridor 7

Vi ber om at RV 80 ved Bodø og E6 Værnes-Kvithamar ikke realiseres som firefelts motorvei.

Uansett økonomisk ramme prioriterer vi tre korte kryssingspor på Nordlandsbanens nordre del slik at frekvensen på persontogtilbudet Bodø-Rognan kan økes og tilbudet videreutvikles for øvrig. Det er stor innpendling til Bodø, og det trengs et alternativ til veitransporten.

Ved ramme "50 +" prioriterer vi en helhetlig modernisering og elektrifisering av Trønderbanen fra Melhus til Steinkjer. Vi støtter det lokale målet om reisetid Trondheim-Steinkjer 1 time. Det er viktig at banen får en kurvatur og fartsprofil som gjør at den kan integreres med et høyfartstogtilbud mellom Oslo og Mørebyene og Trondheim. Elektrifisering er viktig med tanke på å få et bedre integrert togtilbud i regionen, at NSB snart må kjøpe inn nytt togmateriell og for å komme et skritt nærmere lavutslippssamfunnet. Av samme grunner prioriterer vi elektrifisering av Meråkerbanen samt for å styrke samtrafikken med et Sverige som lenge har satset betydelige midler på sitt jernbanenett.

Nordlandsbanen for øvrig nyter godt av "godspakka" ved alle økonomiske rammer.

Korridor 6

Vi ber om at E6 Kolomoen-Lillehammer og Rv 4 Roa-Jaren ikke planlegges/bygges som firefelts motorvei. Videreutvikling av gode tofeltsveier og av Dovre- og Gjøvikbanen samt en sammenkopling av disse banene må utvikles som alternativer.

Vi ønsker at det jobbes videre med høyfartsbane i denne korridoren. Traseé via Gudbrandsdalen må også vurderes. Beslutning om en tredje rullebane ved Gardermoen må sees i sammenheng med en beslutning om høyfartsbaner.

Dovrebanen, Raumabanen og Rørosbanen forutsettes å få nyte godt av "Godspakka". Vi har valgt å prioritere Godspakka høyt under alle økonomiske rammer. Raumabanen bør også fjernstyres for mer fleksibel utnyttelse og terminalen på Åndalsnes bygges ut da den ikke har mye mer å gå på.

Nytt dobbeltspor Eidsvoll-Lillehammer bør gis en kurvatur tilpasset høyfartstog. Dette både som alternativ til å bygge firefelts motorvei og fordi Gudbrandsdalen bør være et aktuelt traséalternativ for en høyfartsforbindelse mellom Østlandet, Møre og Trøndelag. For strekningen Eidsvoll-Hamar ber vi om at det utredes et traséalternativ øst for E6.

Vi har valgt å ikke prioritere Eidsvoll-Hamar før vi har ei ramme som tillater fullfinansiering, dvs. ved "50+". Fordelene ved samlet utbygging for et slikt stort prosjekt er flere og tydelige;

1. For det første vil en bitvis utbygging binde ny bane tett til eksisterende trasé. Dermed går muligheten for en ekte høyfartstrasé for hastighet over 250 km/t tapt.
2. For det andre vil en bitvis utbygging langs eksisterende trasé medføre omfattende og forstyrrelser av togtrafikken.
3. For det tredje vil en samlet utbygging medføre at den endelige prislappen blir lavere, jf. utbyggingen i Vestkorridoren.

Romerike, nord og øst i Akershus, er en region med en like stor befolkning som Bergen by. Hovedbanen Lillestrøm – Dal og Kongsvingerbanen Lillestrøm - Årnes er overbelastet, det samme er togsettene i rushtida. Det er uakseptabelt at NTP ikke prioriterer tiltak på disse banene, samtidig som Vegvesenet planlegger firefelts motorvei Kløfta-Kongsvinger. Derfor setter vi av en rund sum for å få opp kapasiteten på disse strekningene. I sin stamnettutredning 2040 påpeker JBV behovet for dobbeltspor (parseller) på disse banene.

Korridor 5

Vi ber om at det ikke planlegges motorvei Bergen-Arna eller E 16 Bærum-Ringerike. Vi ber også om at Rv. 7 Sokna-Ørgenvika ikke bygges. Veistandarden her er god. Dette er et rent innkortingsprosjekt i konkurranse med jernbanen.

Vi ønsker at de planmidlene vi har satt av bl.a. brukes til å jobbe videre med høyfartsbane i denne korridoren.

Vi prioriterer fullt dobbeltspor Bergen-Arna fra og med "planramme". Strekningen er overbelastet og har stor og sammensatt trafikk med nasjonal betydning. Det er viktig å få dobbeltsporet på plass så snart som mulig for å demme opp for kravet om motorvei på samme strekning. En motorvei vil i følge utredninger kraftig svekke trafikkgrunnlaget for toget og trolig medføre nedleggelse av en del av tilbudet.

Fra ramme "+ 20 %" prioriterer vi tiltak på Vossebanen som ikke omfattes av Programområdene "sikkerhet" og "kapasitet". Det er naturlig at dobbeltsporet Bergen-Arna følges raskt opp med tiltak på Vossebanen for øvrig.

Ved ramme "50 +" gjennomføres en full oppgradering av Vossebanen for å realisere målene om markedsandeler og reisetider i visjonen "Nye Vossebanen". Når det gjelder detaljene for hvordan banen skal oppgraderes er det etter vårt syn rom for ytterligere forbedringer med tanke på reisetid.

I Bergensbanens østlige ende er det også behov og potensial for innkorting. Vi har nylig satt fram forslaget til "Nittedalsbanen" som et bedre alternativ til Ringeriksbanens Åsaalternativ. Nærmere om fordelene med "Nittedalsbanen", se vedlegg. Vi ber om at Nittedalsbanen blir nærmere utredet med penger fra sekkeposten "Planmidler"

Korridor 4

Strekningen Stavanger-Bergen er foreslått dels som undersjøisk høyfartsbane. Strekningen Bergen-Trondheim via Østlandet/Oslo på høyfartsbane vil også kunne tilbakelegges på kortere tid enn Bergen-Oslo på dagens bane. Trondheim-Ålesund/Molde har i dag nesten togforbindelse og er også aktuell i høyfartssammenheng. Vi har satt av en sekkepost til planlegging for raskt å komme videre med vurderingene av disse forbindelsene.

Stavanger-Haugesund under Boknafjorden bør være et alternativ til Rogfast. En undersjøisk veitunnel mellom disse byene kan få mye trafikk og mulig rushtidskøer. Det bør være uakseptabelt mtp. miljø og sikkerhet i tunnelen. En jernbaneforbindelse vil også kunne brukes til frakt av veikjøretøyer. Omvendt kan Rogfast ikke brukes av tog. En baneforbindelse vil også kunne dempe framkommelighetsproblemene på veinettet på Nord-Jæren. Samfunnsøkonomisk må det være gunstigere å bygge én tunnel i stedet for to. Vi ber om at Rogfast på skinner vurderes som alternativ til veitunnel.

Korridor 3

Vi ber om at E 18 Langangen-Grimstad, E 39 Kristiansand-Mandal og Stangeland-Sandved ikke planlegges/bygges ut som firefelts motorvei.

Vi ønsker at de planmidlene vi har satt av bl.a. brukes til å jobbe videre med høyfartsbane i denne korridoren.

Vi tar til etterretning at regjeringen vil bevilge penger til dobbeltsporprosjektet Barkåker-Tønsberg fom. 2009. Vi har derfor lagt det inn under bundne prosjekter.

Vi prioriterer ny Eidangerforbindelse uansett økonomisk ramme. Ny Eidangerforbindelse er første trinn for å knytte sammen Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Fra ramme "50+" prioriterer vi også Grenlandsbanen. Grenlandsbanen må utformes med tanke på å inngå i en høyfartsbane mellom Oslo og Kristiansand langs kysten.

Forbindelsen gjennom Grenland er nødvendig for å gjøre jernbanen til et alternativ til E 18 i hele korridor tre og dermed skape et alternativ til å bygge firefelts motorvei mellom Langangen og Grimstad. Derfor prioriterer vi Eidangerforbindelsen og Grenlandsbanen høyere enn Holm-Holmestrand-Nykirke. Ved Holmestrand er det allerede bygd motorvei og eksisterende bane gir bedre betjening av Sande og Holmestrand enn hva motorveien gjør.

Behovet for dobbeltspor sør for Sandnes samt istandsetting og integrering av Ålgårdbanen (Ganddal-Ålgård) i lokaltilbudet på Nord-Jæren utredes nærmere med avsatte planmidler.

Korridor 2

Det bør ikke være akseptabelt å bygge ut firefelts motorvei Kløfta-Kongsvinger samtidig som det ikke er planlagt tiltak på Kongsvingerbanen. Vi ber om at Rv. 2 Kløfta-Kongsvinger og E18 i Akershus og Østfold utvikles som gode og sikre tofeltsveier og ikke som firefelts veier.

Vi ønsker at de planmidlene vi har satt av bl.a. brukes til å jobbe videre med høyfartsbane i denne korridoren mellom Oslo og Stockholm. Strekingen har omfattende flytrafikk. Omlag 80 km ny bane Lillestrøm- Arvika gir mulighet for direktetog Oslo - Stockholm på ca 3 1/2 time med mulighet for å komme under 3 timer med andre lokale forbedringer. Dette bør derfor være den høyfartsforbindelsen som er nærmest innen rekkevidde.

Vi forutsetter at Kongsvingerbanen uansett får nytte godt av "Godspakka". Fra ramme "+20 %" har vi satt av en rund sum til tiltak for økt fart og kapasitet på strekingen Lillestrøm-Årnes som er overbelastet.

Korridor 1

Vi ønsker at de planmidlene vi har satt av bl.a. brukes til å jobbe videre med høyfartsbane i denne korridoren. Forbindelsen må vurderes minst til København og helst til Hamburg hvorfra togtilbudet videre nedover kontinentet er meget godt. Oslo-Göteborg har nesten ikke flytrafikk i dag. At det kan overføres flytrafikk av en viss størrelse er vanligvis et kriterium for bygging av høyfartsbane.

Strekingen Oslo S – Ski er den største kapasitetsklemma på jernbanenettet i Norge. Det er nødvendig å bygge nytt dobbeltspor(Follobanen) i tillegg til det eksisterende. Follobanen er nøkkelen til et bedre togtilbud på hele Østfoldbanen og en forutsetning for Oslopakke 3. Follobanen er også en forutsetning for mer gods på bane til og fra Göteborg/Kontinentet og en nødvendig førsteetappe i en eventuell høyfartsbane.

Siden prosjektet er så stort var det ikke mulig å fullfinansiere det ved "planramme". Vi tar det inn i sin helhet fra og med ramme +20 % foran det JBV foreslår til Holm-Holmestrand, Hamar-Eidsvoll og Ringeriksbanen. Strekningen må planlegges og bygges ut under ett for å høste inn alle stordriftsfordelene, jf. korridor 6 og Eidsvoll-Hamar.

Kryssingskapasiteten mellom dobbeltsporet ved Rygge og Fredrikstad er anstrengt. Forsinkelser går ut over både person- og godstog. Vi har derfor prioritert inn nytt dobbeltspor Haug-Onsøy ved "Planramme" og "50+". Grunnen til at vi har tatt prosjektet ut ved "+ 20 %" er for å kunne fullfinansiere Follobanen.

Vi er klar over at Østfoldpolitikere prioriterer Sandbukta-Moss foran Haug-Onsøy. En slik prioritering setter by- og næringsutvikling i Moss høyere enn togtilbudet. Vi skjønner ønsket, men ber om at trange jernbanebudsjetter går til å bedre togtilbudet.

Oppsummering - Investeringer

Selv med ei "50+" ramme er det mange viktige prosjekter vi ikke fikk plass til. Det gjenspeiler situasjonen med den årelange underinvesteringen i norsk jernbane. Vi merker oss at JBV vil konsentrere nyinvesteringene langs aksene Hamar-Tønsberg for å gi tilbudet her et løft. Vi har forståelse for "en strekning av gangen" strategien, men mener behovene er så store og investeringstørken så langvarig at det er behov for et krafttak flere steder i første omgang. Vi har også prøvd å følge en "bane i stedet for motorvei" strategi. Hvor høyt investeringsnivået kan og skal være er til syvende og sist et politisk spørsmål. Sverige har i flere år hatt et investeringsnivå på om lag 10 mrd SEK årlig. I Nordsjøen har vi i Norge lang praksis for utbygginger til mange 10-talls milliarder, og nå bygges det nye motorveiparseller som er flere mil lange. For ti år siden greide vi også å bygge vel 50 km ny bane for 210 km/t (Gardermobanen). Selvfølgelig er det mulig igjen, viss våre folkevalgte vil.

Høyfartsbaner

For Jernbane er glad for at det har blitt gjennomført en mulighetsstudie for Høyfartsbaner i Norge. Vi vil imidlertid understreke at utredningen har vært gjennomført med små økonomiske midler og er dermed på et svært generelt nivå. Vi har påpekt både metodesvakhet og mange faktiske tallfeil i rapporten. Konklusjonene fra rapporten kan derfor på langt nær betraktes som noen facit for høyfartsbaner i Norge. Vi deler derfor Jernbaneverkets oppfatning om at det gjenstår mye utredningsarbeid før det er etablert et reelt beslutningsgrunnlag. Det er viktig at en slik utredning vurderer prinsipielle forhold ved høyfartsbaner før man diskuterer enkeltstrekninger. Det er viktig at slik videre utredning gjøres i samarbeid med "andre kompetente miljøer" slik Stortingets transport- og kommunikasjonskomité ønsker.

Det er viktig at utredningsarbeidet går videre med uforminsket styrke og fokus slik at vi kan komme fram til en beslutning i løpet av perioden, fortrinnsvis innen 2015. Vi har derfor satt av en sekkepost med planleggingsmidler som bl.a. skal gå til høyfartsbaner.

Godsterminaler og stasjoner

Eierskap

Terminaler og stasjoner er en del av den urørlige eiendommen (infrastrukturen) Det er således en naturlig at infrastrukturforvalter også tar hånd om stasjonene og terminalene. Dagens eiendomsforhold inne på stasjonsområdene og terminalene er kompliserende og forvirrende. Dette er ikke holdbart med tanke på liberaliseringen har ført flere aktører inn i jernbanevirksomheten.

Container og stykkgoods

Drammen og Oslo er den beste beliggenheten for sentrale godsterminaler på Østlandet. Herfra kan 60 % av landets befolkning nås innen to timers kjøring. Sentrale og lokale politikere må derfor ta vare på og legge til rette for at de logistikkvirksomhetene som finnes her i dag. Det er ikke tilfellet i Drammen i dag. Gode rammevilkår er viktig for konkurranseevnen til gods på bane ellers vil godset bli overført til vei på hele strekningen. Alnabru er under utvikling til i hovedsak å være en containerterminal. Vi foreslår da at det satses på Drammen som stykkgodsterminal for Østlandet. Til Drammen går det i dag 10 tog med stykkgoods i uka, og potensialet for vekst er der dersom virksomheten gis bedre lokalisering. Vi foreslår at Sundlandterminalen settes av til dette formålet og at godshåndteringsområdet nærmest Drammen stasjon (Nybyen settes av til byutvikling).

Byområder

For Jernbane er positiv til tiltak som køprising, begrensninger i adgangen til å parkere bil, mer effektiv signalprioritering for trikk og buss, at deler av infrastrukturen forbeholdes sykkeltrafikk og andre deler kollektivtrafikk. For å få folkelig oppslutning om slike virkemidler bør inntektene fra køprising gå til å styrke alternativene til bilen. Øremerking må likevel ikke oppfattes slik at det ikke skal brukes mer penger på bærekraftig transport enn hva de øremerkede inntektene rekker.

Bybaner

Vi ser bybaner som et alternativ til å bygge flere bymotorveier. Kommunene har mange oppgaver. Politisk ønske om å investere i bybaner må også følges av økonomisk evne. Ellers blir løsningen som regel bare buss. Vi foreslår derfor å styrke kraftig belønningsordningen for (by)kommuner som vil prioritere kollektivtrafikken. Ordningen bør være på minst en milliard årlig. Ordningen bør finansieres over veibudsjettet, da alternativet er bymotorvei. Skien/Porsgrunn, Stavanger/Sandnes, Bergen, Trondheim, Bodø, Oslo og nære nabokommuner og Sarpsborg/Fredrikstad bør være aktuelle kandidater til å bygge ut bybaner.

Universell tilgjengelighet

Tilgjengelighet for alle uansett funksjonsdyktighet er en selvfølge ved alle nyanlegg. Ved eksisterende anlegg bør tilgjengelighet for alle innføres gradvis. Det må også være rom for å utføre mindre, midlertidige utbedringer på eksisterende anlegg som vil være til nytte for den store majoritet av reisende, selv om de ikke tilfredstiller kravene til universell tilgjengelighet. Dette kan være aktuelt for anlegg som ennå ikke er modne for en full fornyelse.

Tatt i betraktning at investeringer i jernbanen ligger langt etter veisektoren og luftfarten mener vi det ikke er riktig å prioritere universell tilgjengelighet på eksisterende stasjonsanlegg foran investeringer for økt kapasitet/fart (konkurransedyktighet) og sikkerhet(planoverganger og ras).

Vi har funnet det riktigst å prioritere sikkerhet for alle høyere enn stasjonstiltak ved alle de tre alternative økonomiske rammene.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet og de resultatene som har vært oppnådd i de seinere åra er svært gledelige. Dette må fortsatt være et prioritert fokus. Mange framholder firefeltsveier som et viktig sikkerhetstiltak. Vi vil presisere at det er den fysiske midtdeleren som hindrer de fatale møteulykkene og ikke de fire kjørefeltene. Dessuten medfører tilrettelegging for mer vei- og lufttrafikk økte klimagassutslipp og større utrygghet for farlige klimaendringer.

Derfor er det viktig at politikerne ser trafikksikkerhet i et helhetsperspektiv. Skinnegående transport har høy grad av sikkerhet, og en utbyggingspolitikk som satser tungt på denne vil også bidra til færre drepte og skadde i trafikken totalt sett.

Det er også et politisk ansvar å se til at ikke sikkerhetskravene som stilles til skinnegående transport blir så strenge at de i praksis motiverer overføring av transporter fra bane til vei.

Forholdet til vei

Det bør ikke vedtas å bygge ut flere firefelts motorveier parallelt med jernbanen, eller i byområdene. I de tunge transportkorridorene må det satses på jernbanen og i byområdene på lokale bybaner samt tilrettelegging for økt gange og sykling.

For stamveinettet bør det i første omgang satses på to – trefeltsveier med fysisk midtdeler. En slik strategi gjør at vi kan redde flere liv raskere og modernisere flere kilometer vei for de samme pengene. Strategien demper også konkurransenivået med jernbanen.

Investeringsnivået for vei har i følge ECON-analyse lenge ligget på linje med byggebransjen for øvrig. Vei har over flere tiår skaffet seg et forsprang på bane. Vi anser det derfor riktig at vei får et investeringsnivå et sted mellom planrammen og + 20 % for å kunne satse på sikkerhetstiltak og på bybaner.

Vi er også enig i Vegvesenets økte fokus på vedlikehold og vil understreke at det i minst samme grad må omfatte gang- og sykkelveiene.

Forholdet til sjø

Behovet for raske transporter mellom Norge og Kontinentet/Sør-Skandinavia må dekkes i størst mulig grad med jernbane. Sjøfrakt er energieffektivt for gods så lenge det er snakk om store volumer og lav fart. Høy fart på sjøen krever store mengder energi og medfører tilsvarende høye utslipp. Det bør være en selvfølge at farleden i kystnasjonen Norge er i god og sikker stand. Det må gjenspeiles i investeringsnivået. Utvikling av intermodale terminaler for sjø, bane og vei må prioriteres høyt.

Forholdet til luft

Det riktig å prioritere sikkerhet og vedlikehold ved flyplassene høyt.

Med et energiforbruk tilsvarende 1/10 del av flyets og at tog med eksisterende teknologi kan gå på ren fornybar energi bør høyfartsbaner være et aktuelt alternativ til fly på tunge ruter i Sør-Norge ut fra Gardermoen og i retning Stockholm/København/Hamburg.

Vi merker oss at over halvparten av innenlandsavgangene og ca ¼-del av utenlandsavgangene fra Gardermoen kunne vært overført til et høyfartsbanenett

slik det er foreslått fra flere hold. Det bør derfor ikke tas noen beslutninger om å utvide kapasiteten ved lufthavnene før høyfartsbaner er grundig og upartisk utredet.

En annen finansieringsform enn dagens hvor luftfarten er avhengig av trafikkvekst og tax-free salg bør vurderes. I dag er det blitt for billig å fly. Seteavgiften bør gjeninnføres. Co2 avgiften på flybensin må svare til drivhuseffekten fra flytrafikken som antas å være 1,8 ganger kraftigere enn for utslipp ved bakkenivå.

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder

postmottak

Fra: Leder FJ [leder@jernbane.no]
Sendt: 12. mai 2008 22:52
Til: Kjell Rosanoff; postmottak
Kopi: JBV; ntp.sekretariat@vegvesen.no
Emne: Høringsuttalelse NTP 2010-2019
Vedlegg: NTP 2010-2019.doc

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVSKREV	PLS
13 MAI 2008	
S NR:	08/173-18
ARKIV	412.3
AVSKREVET:	

For Jernbane
Org. nr. 989 085 107
www.jernbane.no
Pb. 3455 Bjølsen 0406 OSLO
Tlf. 22 18 30 12 / 976 84 811

Vedlagt følger vår uttalelse til Transportetatenes forslag til ny NTP.

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder



Postboks 3455 Bjølsen 0406 OSLO
Tlf. 22 18 30 12 Org.nr. 989085107
www.jernbane.no post@jernbane.no

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVSKREVET: PLS	S.BEH.:
13 MAI 2008	
S NR: 08/173-180	12. mai 2008
413 3	AVSKREVET

NTP 2010 - 2029 HØRINGSUTKAST TIL TRANSPORTETATENES FORSLAG

VEDLEGG - NITTEDALSBANEN

For Jernbane har framsatt et utkast til "Nittedalsbane" som alternativ til Ringeriksbanen. Dersom banen blir realisert vil den innebære mange fordeler, etter vårt skjønn sjeldent mange fordeler til å være ett prosjekt;

- Rutemessig ser vi for oss at Bergenstoget kjører Oslo S – Hønefoss uten stopp på 35 minutter kontra 32 minutter på Ringeriksbanen (Åsa). Det vil også være mulig å starte Bergenstoget i Drammen og kjøre østover til Oslo, fortsette videre på Nittedalsbanen og allikevel være 20-30 min. raskere på strekningen Drammen-Bergen enn med dagens tilbud. Dette forutsetter, som det også gjør for stipulert reisetid med Ringeriksbanen, at de foreslåtte oppgraderingene av Vossebanen er utført. Bergen-Oslo vil da gå unna på ca. 4:55.
- Strekningen Oslo – Gjøvik får med Nittedalsbanen en kjøretid på ca. 1:35 og for Oslo – Jaren blir kjøretiden ca. 0:50. Dette tilsvarer målene i JBV's stamnettutredning.
- Med Nittedalsbanen oppstår det en stor jernbanering rundt Oslo. På denne ringen kan det kjøres et lokaltogtilbud med minst timesfrekvens begge retninger. Reisetidene på ringen med lokaltog blir grovt anslått 50 min Oslo S – Hønefoss, 50 min. Hønefoss – Hokksund og 50 min Hokksund – Oslo S. For mer detaljert ruteplan, se vår nettside.
- Godstogene Oslo-Bergen får redusert reisetid med ½ time Alnabru - Hønefoss. Ringeriksbanen er på den annen side ikke velegnet for gods p.g.a. stigningen i Brynsbakken og kapasiteten i Oslotunnelen.
- Eksisterende Gjøvikbane sør for Hakadal vil sammen med Alnabanen frigjøres til ren lokaltrafikk. Banen kan eventuelt integreres med det øvrige lokalbanenettet i Oslo.
- Trafikkavviklingen internt på Alnabruterminalen vil bli bedre enn i dag.

Med Ringeriksbanen oppnås kortere reisetid fra Hønefoss til stasjonene på strekningen Sandvika – Oslo S. Med Nittedalsbanen får Hønefosregionen flere forbindelser via et ringbanetilbud.

Vi ber om at det i første omgang utarbeides en mulighetsstudie for "Nittedalsbanen".

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder

postmottak

Fra: Leder FJ [leder@jernbane.no]
Sendt: 12. mai 2008 23:22
Til: Kjell Rosanoff; postmottak
Kopi: ntp.sekretariat@vegvesen.no; Andresen Noni Ann
Emne: Vedlegg til Høringsuttalelse NTP 2010-2019 - "Nittedalsbanen"
Vedlegg: Vedlegg NTP 10_19 Nittedalsbanen.doc

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S. BEH.:
13 MAI 2008	
S. NR.: 08/173 - 180	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET:

For Jernbane
Org. nr. 989 085 107
www.jernbane.no
Pb. 3455 Bjølsen 0406 OSLO
Tlf. 22 18 30 12 / 976 84 811

Vedlagt følger vedlegg om "Nittedalsbanen" til vår uttalelse til Transportetatens forslag til ny NTP.

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder