

Norsk Jernbaneforbunds 61. ordinære landsmøte

18. – 21. november 2012



Tett på i 120 år



NORSK JERNBANEFORBUND



Sak 10a Samferdselspolitisk dokument

2012 - 2016



SAMFERDSELSPOLITISK DOKUMENT

I

NORSK JERNBANEFORBUND

2012-2016

FORSLAGET ER UTARBEIDET AV:

Kjell Atle Brunborg

Edel Anne Grinaker

Petter Trønnes

Knut Ole Kristoffersen

Vidar Flåm

Eva Hagen Haugen

Baard Thorkildssen

Jan Audun Strand

Kåre Wikdahl

Innledning

Norges befolkning passerte 5 millioner i 2012. Befolkningsveksten vil fortsette å øke og den vil nå 6 millioner i 2028. Størstedelen av befolkningsveksten vil komme i og rundt de største byene. Transportbehovet både for personer og gods vil øke betraktelig de kommende årene. Dette vil skape økt trengsel på veiene, som vil ramme både næringslivets transporter og persontransporten hardt. I tillegg vil den økte biltrafikken ha store samfunnsøkonomiske kostnader. Miljø- og fremkommelighetsproblemer i by områdene og mellom de største byene vil øke kraftig dersom det ikke tas i bruk effektive virkemidler for å styre utviklingen mot mer bruk av miljøvennlige transportformer.

Klimagassutslippene fra veitrafikken har økt med 33 prosent fra 1990 til 2007. Veitrafikken står i dag for nesten halvparten av klimagassutslippene i landets ti største byer.

Klimagassutslippene fra veitrafikken forventes å ha en årlig vekst på rundt 1,5 prosent frem mot 2020.

Det er en fortsatt forventet vekst i transportvolumet som gir grunnlag for en slik økning i utslippene. Personbiler har et høyere utslippsnivå per passasjer km enn kollektivtransport. En fremskrivning som er gjort i forbindelse med grunnlagsarbeidet til NTP 2010-2019 viser at personbiler forventes å stå for en betydelig del - 58 prosent – av klimagassutslippene fra veitrafikken i 2020.

Lokal luftforurensning er fortsatt et problem i flere av byene i Norge. Veitrafikk er den største kilden til lokal luftforurensning. Både utslipp av eksos og asfaltslitasje fra piggdekkbruk bidrar til utslipp av svevestøv. I Oslo bidrar veitrafikken med over 70 prosent av konsentrasjonsnivået av svevestøv langs veier. Eksos fra biltrafikk bidrar med over 90 prosent av konsentrasjonsnivåene for NO₂.

Beskrivelsene illustrerer at byene står overfor betydelige utfordringer på transportområdet.

Hovedutfordringen er å utvikle et transportsystem som kan håndtere den store økningen i reiseomfanget i relativt nær fremtid.

Regjeringen har forpliktet å redusere klimautslippene med 20 % prosent innen 2020.

Skal regjeringen nå sine mål må godstrafikk flyttes fra vei til bane, persontrafikken må flyttes fra personbil og fly til bane, kollektivtrafikken må styrkes betraktelig.

Norsk Jernbaneforbund vil styrke sitt arbeid for miljøvennlig transport.

Ser en jernbanen i et historisk perspektiv startet den i privat regi men etter hvert som ulike standarder og manglende samordning ble fremtredene ble offentlig overtakelse og styring en nødvendighet. I mange land i Europa også Norge har deregulering og oppsplitting vært frem-tredenen. Land som Sverige og England har stått i spissen for denne utvikling og har opplevd et dyrere og dårligere jernbanetilbud. Norsk Jernbaneforbund mener at markedskreftene ikke er egnet til å utvikle jernbanen. Vi vil arbeide for å stanse ytterligere oppsplitting og krever sterk politisk styring av jernbanen.

Persontrafikk på jernbane skal ikke konkurransesettes.

Infrastruktur

Manglende satsing på infrastrukturen er blitt det største hinder for en videre utvikling av jernbanen. På tross av økte bevilgninger fra den rød/grønne regjering, er det langt igjen til vi har et tilfredsstillende investeringsnivå. Forutsigbar finansiering er en forutsetning for å drive store investeringsprosjekter på en kostnadseffektiv måte, derfor må midler til investeringer sikres på en annen måte enn de årlige bevilgningene over statsbudsjettet. Det må utvikles en helhetlig og langsiktig arealplanlegging der målsetningen må være å sikre areal til fremtidige jernbaneformål.

Stasjoner, stasjonsområder og skiftetomter må reguleres og utvikles ut fra jernbanens interesser og med tanke på jernbanes framtidige behov. Ansvar for å forvalte disse verdiene må ikke en-sidig overlates til eiendomsselskaper.

En infrastruktur for å møte fremtiden må ha noen klare målsetninger. Togreiser mellom de store byene må være konkurransedyktig mot fly og bil både på tid og pris. ICE triangelet og nærtrafikken rundt de store byene må være konkurransedyktig på daglige arbeidsreiser. Godstrafikken må tilbys effektive terminaler, økt driftsstabilitet og større kapasitet på sporet.

Dobbeltspor:

Dobbeltspor må bli normal standard ved norsk jernbane. Utbygging av dobbeltspor på ICE triangelet og rundt den største byen må prioriteres.

Modernisering/nye baner:

Det er viktig at det bevilges midler for fremtidig utbygging av eksisterende og nye baner. Skal jernbane bli det foretrukne transportmiddel må dagens infrastruktur moderniseres og sikres tilstrekkelig vedlikehold. Bygging av høyhastighetsbaner må vedtas.

Grensekryssende spor:

Reisevaner og næringslivets utvikling gjør en jernbaneoffensiv på tvers av landegrenser nødvendig. Vi krever at det bygges moderne jernbane fram til grensen og at det inngås samarbeid med Svenske myndigheter for å bygge en moderne jernbane mot Europa

Klimaberedskap:

Ved utbygging av nye baner skal naturens krefter være innkalkulert i beregninger av traseene. Dagens baner må gjennomgås og sikres slik at jernbane fortsetter skal være det sikreste transportalternativet.

Miljø:

Elektrisk jernbane fra norske fosser er det reneste klimavennlige transportmiddel. Avgifts- og bevilgningspolitikken innenfor samferdsel må prioritere miljøvennlig transport. Det norske jernbanenettet må elektrifiseres i sin helhet.

Ved utbygging av jernbanens infrastruktur, og innkjøp av nytt materiell skal det tenkes miljø.

Finansiering:

Investeringsnivået på infrastruktur må økes betraktelig i forhold til dagens nivå. Det må opprettes et investeringsfond for utbygging av jernbane. Fondet må finansieres av staten og ved bompenger fra vei. All utbygging må være full finansiert med sluttdato for ferdigstilling.

Eierskap:

Staten ved Jernbaneverket skal eie og drifte infrastrukturen.

Kollektivtransport

Befolkningen i de største byene i Norge vil vokse kraftig de neste årene. Frem til 2030 er anslaget at Oslo-området vil få ca. 400 000 flere innbyggere, mens befolkningsveksten i Bergens-området vil bety nær 100 000 flere innbyggere i 2030. Befolkningsveksten vil gi en betydelig økning av transportomfanget.

Befolkningsveksten betyr at det vil bli en betraktelig økning i antall reiser i byene og fra regionene inn til byene. Dersom vi foretar like mange reiser som i dag, vil antallet reiser blant Oslos innbyggere øke med ca. 600 000 per dag og i Bergen og Trondheim med over 150 000.

I byregionen Oslo/Akershus vil antallet reiser per dag øke med over 1 million, mens antallet reiser i Bergens-området, Trondheims-området og på Nord-Jæren vil øke med over 200 000.

Med den samme transportmiddelfordelingen i byene som i dag, vil det i 2030 være omtrent en halv million flere biler på veiene per dag i Oslo og Akershus enn i 2008. I Bergens-området og på Nord-

Jæren vil det være ca. 130 000 flere biler på veiene i 2030 enn i 2008, mens det i Trondheims-området vil være ca. 100 000 flere biler.

Målsettingen må være at kollektivtransporten skal kunne håndtere den økte transportetterspørselen. Det er forventet at antall kollektivreiser i de største byene vil øke med ca. 130 % frem til 2030. Det vil bety at for flere av byene vil antall kollektivreiser mer enn tredobles.

Det tar tid å utvikle et konkurransedyktig kollektivtilbud, og kollektivløftet krever en betydelig økt satsing på infrastruktur, ansatte, nye tog og busser.

Samkjøring:

Et kapasitetssterkt transportmiddel som toget, er best egnet til å sørge for effektiv transport mellom knutepunkt. I kollektivknutepunkt der flere tilbydere opererer må det være et samspill mellom jernbanen og andre aktører. Enkel overgang og tydelig informasjon er viktig for de reisende, i tillegg til enkle billettsystemer med gode muligheter for overgang til andre transportmiddel.

De enkelte transportørene må også samarbeide om ruter slik at man unngår lang ventetid mellom de ulike transportformer.

Fungerende åpne venterom er nødvendig på stasjoner/knutepunkter for at reisende skal ha en så behagelig opplevelse som mulig.

Lokalpolitikere har gjennom lokale reguleringsplaner et ansvar for å legge til rette for økt bruk av jernbane der dette er hensiktsmessig. Det kan være tilrettelegging for stasjonsområder med pendlerparkering, venterom etc. Sentrale myndigheter må ta ansvar for bevilgninger til dette.

Pendlerparkering:

Det er et stort behov for parkeringsplasser for pendlere som ønsker å benytte tog/buss for å jobbe i by områder. Behovet er økende og er i ferd med å sprengte kapasiteten på eksisterende parkeringsplasser. Dette er et tilbud som må gjøres attraktivt for å få pendlere til å velge tog/buss fremfor egen bil. For å lykkes her må både kommuner, Jernbaneverket og sentrale myndigheter samarbeide.

Norsk Jernbaneforbund mener det er nødvendig og:

- sikre stabile økonomiske rammebetingelser for kollektivtransporten,
- sikre investeringsmidler til tog og buss materiell

I tillegg må det bli mer fordelaktig å reise miljøvennlig til jobb, derfor må politikerne sørge for følgende:

- billigere billetter, spesielt månedskort
- tiltak for å stimulere arbeidstakere til bruk av miljøvennlige transportformer istedenfor bruk av privatbil til og fra jobb

Offentlig kjøp/kontrakter

- det må gis kontrakter som stimulerer til videreutvikling av kollektivtilbudet
- det må bevilges årlig kollektivmilliard til kollektivtransporten i dem største by områdene
- det må settes klare og forpliktende kvalitetsmål for fremkommelighet, punktlighet, frekvens, komfort, sikkerhet og miljøutslipp.

Fjerntrafikk/ Høyhastighet

Høyhastighetsnett mellom de store byene må bygges slik at reisetiden kommer ned mot 3 timer da er toget i stand til å konkurrere mot flytrafikken. Stoppmønsteret må sørge for å binde distrikter, regioner og byer sammen.

Norsk Jernbaneforbund mener at det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner. Utredningen av høyhastighetsbaner viser at bedriftsøkonomien er positiv dersom en holder investeringskostnadene utenfor. Det vil bli en total redusert utslipp av CO2 etter at banene er satt i drift. Utredningen viser også at 30-40 % av trafikken er underveis trafikk. NJF mener derfor at banene bør fremføres slik at de i tillegg til å betjene de store byene også vil betjene befolkningen underveis. En vil ved å gi et bedre reisetilbud være med på en samfunnsutvikling som legger til rette for økt bosetting og næringsutvikling i regioner og distrikter, og som vil gi et redusert press på de store byene.

Utbygging av høyhastighetsbaner og sterk satsing på eksisterende jernbanenett vil også ha en stor betydning for godstrafikken.

Nattog er en viktig del av fjern togproduktet og må være et tilbud også på høyhastighetsbaner.

Med bakgrunn i dette krever Norsk Jernbaneforbund følgende

- høyhastighetsbaner til Stavanger, Trondheim og mot Sverige må bygges ut i forlengelse av IC triangelet.
- Bergensbanen må bygges ut ved å investere betydelige midler på eksisterende jernbanenett samt å bygge Ringeriksbanen

Flytoget

Flytoget bør bli et heleid datterselskap av NSB slik at vi får ett togselskap eid av Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig togmateriell bør benyttes slik at de gir et best mulig tilbud til alle reisende.

Gods

Det har gjennom lang tid vært et politisk ønske om å flytte gods fra vei til jernbane. Prognosene viser at godstrafikken vil dobles i løpet av 10 år og tredobles i løpet av de neste 30 år. Det betyr at godsmengden på jernbane må økes betraktelig. Dagens infrastruktur har ikke kapasitet til å ta del i denne økningen. I forslag til ny Nasjonal Transportplan foreslår transportetatene tiltak direkte rettet mot det godset som kan flyttes fra vei til bane og sjø. Hovedtiltakene er effektive terminaler med tilrettelagte arealer for samlaste og servicebedrifter i tilknytning til terminalene. Atkomstene til terminalene må utbedres. Infrastrukturen må forbedres med lengre kryssingsspor og et mer stabilt jernbanenett. Norsk Jernbaneforbund vil støtte opp om disse tiltak og arbeide for økte bevilgninger rettet mot godstrafikken. Den samfunnsmessige lønnsomhet ved å transportere gods på bane er god.

Mer gods på jernbane vil bety:

- reduksjon av trailere på veiene, og derved bedre trafikksikkerhet
- mindre forurensing og mindre støy
- mindre slitasje på vei
- færre skadd og drepte på veiene
- bedre framkommelighet

For å få dette til mener NJF at:

- godsterminalene må tilrettelegges for moderne, rask, effektiv og framtidsrettet produksjon.
- terminalene må være en del av jernbanens infrastruktur og eies/leies og driftes i offentlig regi (Jernbaneverket)
- det må bygges ny godsterminal på Alnabru snarest.
- på sikt må det bygges nye godsterminaler i Trondheim, Drammen og Bergen
- flere og lengre kryssing spor må bygges
- dobbeltspor på Ofofbanen må bygges
- elektrifisering av Raumabanen, Meråkerbanen og Trønderbanen må iverksettes

NJF krever følgende tiltak:

- løfting av gods fra bil til tog og omvendt betales av staten ved offentlige kjøp av terminaltjenester.
- erstatning til godstogselskapene når godstogene ikke kommer fram på grunn av svikt i infrastrukturen.
- restriksjonen på bruk av vogntog.
- dobling av bompengavgift for vogntog, utenlandske vogntog må ha bompengebrikke for å kjøre i Norge.
- kabotasjekontroller må økes betydelig

Rekruttering/kompetanse

NJF krever følgende tiltak:

- langsiktig satsing på rekruttering av personell til alle yrkesgrupper
- statusheving av kollektivyrker, spesielt bussjåfør yrke
- lik opplæring og kompetanse for like jobber uavhengig av selskapstilknytning
- kompetanse på jernbaneteknologi må få en plass i den offentlige utdanningsinstitusjonen
- jernbanearbeid av faglig og/eller sikkerhetsmessig art må kun utføres av utdannet, kompetent personale
- regelverk må videreutvikles og praktiseres

Norsk Jernbaneforbund krever at følgende iverksettes i kommende NTP periode:

- full utbygging av ICE triangelet (Skien, Halden og Lillehammer) samt dobbeltspor rundt de største byene Bergen, Stavanger og Trondheim
- bygge Ringeriksbanen
- elektrifisere Trønderbanen
- bygging av nye godsterminaler Alnabru prioriteres
- bygging av nye og lengre kryssingsspor
- bygging av den første høyhastighetsbanen vedtas
- det opprettes et investeringsfond på 200 milliarder kroner som gjøres uavhengig av de årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Investeringsfondet tilføres midler også fra bompenger på vei.
- kollektivtilbudet må styrkes betraktelig
- veiprising i de største byområdene
- bussfremkommeligheten må gå foran prioriteringen av privatbilene, med egne prioriterte busskorridorer og lyssignal inn mot sentrumsområdene
- redusere antall parkeringsplasser i bysentrum
- utforming av holdeplasser som minimerer oppholdstiden for buss og tog
- tilretteleggingstiltak ved sentrale kollektivknutepunkter overgang tog – buss
- flere parkeringsplasser til pendlere
- kontantfrie busser og tog

Forbundsstyret innstiller: Forslaget tiltres

