



Norsk Jernbaneforbund

LO Samfunnspolitisk avd.
Younsgt. 11
0181 Oslo

Oslo, 29. april.2010

Sak nr. 91
Ref:

Høring Klimakur 2010

Norsk Jernbaneforbund har gjort en vurdering av Klimakur 2020 og har følgende kommentarer:

Hendelsene innen norsk jernbanetransport både på person- og godstransport har vist at jernbaneinfrastrukturen er håpløst foreldet og ikke er tilpasset dagens transportmessige behov i det norske samfunnet. Samtidig er jernbaneinfrastrukturen (trasè, skinnegang og signalsystemer) også foreldet i forhold til dagens togmateriell, som ligger på et helt annet teknologisk og hastighetsmessig nivå. Norsk jernbane trenger et paradigmeskifte for å kunne øke sin markedsandel av transportbehovet og den forventede økningen i transport behovet framover.

Kapittel 10 i Klimakur 2010 omhandler transportsektoren. NJF er av den oppfatning at "klimakuren" er noe defensiv i sin satsning på jernbane.

Punkt 10.6.4 som omhandler godstransport legger opp til en satsning som øker kapasiteten i godsektoren på jernbane med det tredoblede innen 2030. NJF mener disse investeringene bør gjøres slik at dette målet kan nås innen 2019, samtidig vil det være nødvendig fra myndighetenes side og utvikle kraftfulle incéntiver som medfører at gods overføres fra vei til jernbane og sjøtransport.

Punkt 10.6.5 som omhandler intercitytog hvor målsetningen er full utbygging av intercity-trianglet Skien-Halden-Lillehammer med "Gardermostandard (200 km/t) innen 2030 og dobling av togtilbudet. NJF mener at også her må satsningen ligge på et annet nivå. Bare Oslo området regner med en økning i folketallet på en ¼ million i løpet av en 15 års periode. Det er derfor svært viktig at jernbanenettet i trianglet bygges ut til høyhastighetsstandard, dvs. til å taklet hastigheter over 250 km/t.

2)

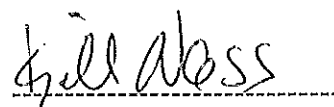
Punkt 10.6.6 omhandler tiltak om utbygging av høyhastighetslinjer mellom de større byene i Norge og tar for seg særlig to baner, Oslo-Trondheim (ferdig 2020) og Oslo-Bergen (ferdig 2030). Dette er viktige tiltak både distriktmessig og næringsmessig, da nedslagsfeltet for bosetning i forhold til større sentra vil bli langt større. Dette vil også minske presset på de større byene, både i forhold til bosetting og transport. Planen er for defensiv i forhold til utbygging av høyhastighetsnett til Stangvanger/Kristiansand og utlandet Stockholm/København. Norge vil være avhengig av en høyhastighetsforbindelse til Europa.

Høyhastighet vil innebære et paradigmeskifte innen norsk jernbanedrift. Det vil være en investering som er en nødvendighet for kommende generasjoner, både miljømessig og transportmessig knyttet til framkommelighet og sikkerhet.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND



Kjell Atle Brunborg



Kjell Næss