

Norsk Jernbaneforbunds landsmøte 23.–26. oktober 2016
Sak 11

Samferdselspolitisk program

I NORSK JERNBANEFORBUND 2016–2020

FORSLAGET ER UTARBEIDET AV:

Jane Brekklus Sæthre

Vidar Flåm

Kåre Wikdahl

Per-Arild Lyng

Lars Petter Holm

Morten Olsen

Terje Wold

Per Åge Noet

Ove Sindre Lund

Innhold

Innhold	2
Grønt skifte.....	3
Kollektivtransport.....	4
Arealplanlegging og tilrettelegging for bruk av ny jernbane.	4
Anbud som virkemiddel i kollektivtrafikken	6
NJF krever:.....	6
Tog med høy hastighet.....	7
Flytoget.....	7
NJF krever:.....	7
Ikke kommersielle togtilbud.....	7
NJF krever:.....	7
Gods på jernbane	8
Hvorfor er jernbanen på defensiven?	8
NJF krever:.....	8
Infrastruktur	9
NJF krever:.....	9
NJF krever at følgende prosjekter prioriteres	10

Grønt skifte

Samferdselssektoren sto i 2014 for en fjerdedel av de norske klimagassutslippene (SSB). Det er vedtatt flere politiske mål for å kutte i utslippene fra sektoren, og det er bred tverrpolitisk enighet om at det trengs et grønt skifte i Norge. Norsk Jernbaneforbund vil være en pådriver for dette.

De siste års erfaringer viser at det er en tverrpolitisk trend å bygge ut motorvei parallelt med jernbanen. All forskning og tidligere erfaring viser imidlertid at dersom man gjør det enklere for folk å kjøre, vil flere velge bilen framfor de miljøvennlige alternativene. Veien vil stjele passasjergrunnlag fra jernbanen, og investeringene i jernbanen vil bli dårligere utnyttet.

En rapport fra Statens vegvesen i 2008 viste at bygging av firefelts vei i Telemark og Aust-Agder ville øke klimagassutslippene fra veiene i området med ca. 40 prosent.

Utslippsveksten skyldes økt drivstoffbruk når farten øker, og at biltrafikken vokser når det går raskere å kjøre.

Økning av privatbilismen vil dessuten redusere framkommeligheten for busstransporten. Skal vi klare å redusere utslippene fra veitrafikken i Norge, må vi derfor begrense veiutbyggingen og flytte investeringene over på de miljøvennlige alternativene. Flere felter på eksisterende veinett må forbeholdes kollektivtrafikk.

En dobbeltsporet jernbane har ifølge Jernbaneverket like stor kapasitet som en ti-felts motorvei. En jernbanesatsing er derfor nødvendig dersom vi skal nå norske og internasjonale utslippsmål. For at jernbaneutbyggingen skal bli så vellykket og effektiv som mulig, er det helt nødvendig å prioritere.

Norges befolkning var i 2015 over 5,2 millioner mennesker. Befolkningsveksten vil fortsette å øke, og den vil ifølge SSB passere 6 millioner i 2031 og 7 millioner i 2065. Størstedelen av befolkningsveksten vil komme i og rundt de største byene. Transportbehovet for personer og gods vil øke betraktelig de kommende årene. Dette vil skape økt trengsel på veiene, og ramme både transporten i næringslivet og persontransporten hardt. I tillegg vil den økte biltrafikken ha store samfunnsøkonomiske kostnader. Bilfrie byområder og økt satsing på kollektivgater er en forutsetning for å håndtere veksten uten at det går på bekostning av utslippsmålene.

Lokal luftforurensning er fortsatt et problem i flere av byene i Norge. Dårlig luftkvalitet kan gi forverring av sykdommer som astma, KOLS og hjerte-/ karlidelser, og det er også sett sammenheng mellom luftforurensning og utvikling av sykdommer som lungekreft. Ifølge Miljødirektoratet døde 1900 mennesker i Norge for tidlig som følge av svevestøv og NO₂ i 2012.

Veitrafikken er den største kilden til lokal luftforurensning. Utslipp av eksos og asfaltslitasje fra piggdekkbruk bidrar til utslipp av svevestøv. Det må settes i verk lokale tiltak for å

håndtere disse problemene. Trafikkreduserende tiltak er ifølge Miljødirektoratet mest effektive når flere brukes samtidig, for eksempel kombinasjoner av rushtidsavgifter, parkeringsrestriksjoner og kollektivtransport. Norsk Jernbaneforbund ser kombinasjonen av slike tiltak som helt nødvendige.

Kollektivtransport

Kollektiv persontrafikk i Norge dreier seg i hovedsak om transport med buss og bane, men lufttrafikk, riksveiferger, hurtigbåter og drosje spiller også viktige roller. Kollektivtrafikken skal fylle vesentlige samfunnsmessige oppgaver som:

- Stå for sikker transport til og fra arbeid, skole og studier, samt muliggjøre aktiv deltakelse i fritidstilbud, kultur- og samfunnsliv.
- Sikre geografisk mobilitet for grupper som ikke har tilgang til privatbil (eldre, unge, funksjonshemmede, økonomisk vanskeligstilte osv.)
- Bidra til å redusere privatbilismen og fremme en mest mulig miljøvennlig persontransport.
- Være et viktig virkemiddel for politisk styring av samfunnsutviklingen.
- Utvikle gode og trygge arbeidsplasser med fokus på kvalitet og kompetanse.

Befolkningen i byområdene øker, og forventes å øke kraftig i årene som kommer. Dette medfører en sterk trafikkvekst, som vil gi transportsystemene store utfordringer. Beregninger viser at antall kollektivreiser må dobles innen 2030 for å hindre et sammenbrudd i transportsystemene rundt byområdene. For å møte denne utfordringen, mener NJF at det må utarbeides en helhetlig nasjonal kollektivtransportstrategi. Staten må medvirke sterkere gjennom etablering av flere nasjonale virkemidler, for å sikre at kollektive transportløsninger kan ta veksten i persontransporten.

Arealplanlegging og tilrettelegging for bruk av ny jernbane.

Dagens tverrpolitiske offensive satsing på jernbane, med større forutsigbarhet og vilje til finansiering, krever garantier fra flere hold. Det legger grunnlag for en politikk som gir kommunene og regionene et større ansvar for at utbygging av jernbanen skal bli en suksess gjennom arealplanleggingen. Staten dekker alle kostnadene ved utbygging og drift av jernbaneinfrastrukturen, og i tillegg gis driftstilskudd til den lokale og regionale togtrafikken. NJF foreslår derfor at utbyggingsavtaler der staten forplikter seg til å bygge ut jernbanen innen gitte frister, kombineres med at kommunene/regionene forplikter seg til en lokal politikk som styrker jernbanens trafikkgrunnlag. Dette kan oppnås gjennom fortetting rundt stasjonene og andre grep. Slike avtaler kan også inneholde krav om hvor stor andel av tilbringertransporten til/fra stasjonene som skal utføres kollektivt. Avtalene om jernbaneutbygging er svært aktuelle for intercity-strekningene og nye dobbeltspor inn mot

storbyområdene, og bør inngås region- eller strekningsvis. De bør også omfatte kommuner som ikke er store nok for bymiljøavtaler.

En nasjonal kollektivtransportstrategi må inneholde et bredt spekter av tiltak og en plan for en helhetlig virkemiddelbruk. NJF mener følgende tiltak må vurderes:

- Behovet for statlig tilskudd, utover dagens rammeoverføringer.
- Rammeoverføringer til kollektivtransport bør skje via Samferdselsdepartementet.
- Øremerking av midler kanalisert gjennom fylkeskommunene og de større byene.
- Kraftig økning av belønningsordningen og egne bypakker.
- Kapasitetsøkninger i t-bane- og trikkesystemet.
- Langsiktig strategi for rekruttering til sjåfør-/føreryrket.
- Kontantfrie busser og tog.
- Framkommelighetstiltak, lyssignalprioritering, kollektivfelt og busstraseer.

Virksomheter som i dag har ansvar for infrastrukturbygging har en så sentral plass i plan- og bevilgningsprosessene at for eksempel NSB og andre kollektivtrafikkelskaper ofte reduseres til en «interessent», også når formålet er bedre kollektivtrafikk. Slike modeller sikrer verken optimale løsninger eller samsvar mellom nytte og kostnad.

Kundenes reisemønster er uavhengig av forvaltningsgrenser, og de funksjonelle markedsområdene er ofte fylkesgrensekryssende. Dette gjelder ikke minst i hovedstadsområdet, hvor vi innenfor én times reisetid med tog, buss eller bil fra Oslo sentrum, kan nå syv østlandsfylker. Lokaltogene rundt Oslo betjener seks fylker, samtidig som kundene bruker toget i samspill med buss og andre transportmidler.

Planleggingen av sømløse reiser må ta utgangspunkt i kundenes reisebehov i planleggingen. I dag planlegges togtilbudet av staten, og øvrig kollektivtransport blir planlagt fylkeskommunalt/kommunalt. Dette fører ofte til at kollektivreisen ikke blir optimal. Sømløse reiser skal sikre en bedre samordning av kollektivtransporten, og det kan kun gjøres gjennom å planlegge helhetlig ut fra kundenes behov.

Tydlig og god informasjon til de reisende er helt nødvendig. Samtidig må billettsystemene være så enkle at overgang mellom de forskjellige transportmidlene går problemfritt.

Undersøkelser viser at lokale politikere rundt om i landet påpeker at reisen til og fra jobb er vanskelig for innbyggerne, fordi bussen og toget ikke korresponderer. Samtidig er mange politikere lokalt frustrerte over at det er så vanskelig å få til en helhetlig planlegging av tilbudet.

Skal man nå målet om flere reisende i kollektivtransporten, mener vi at tilbudet må gjøres så godt og så enkelt som mulig, samtidig som venterom og parkering fungerer. Sømløse overganger mellom buss-, tog- og kollektivtrafikk generelt og i østlandsområdet spesielt, vil være et stort og viktig skritt i riktig retning. Et stort problem i dag er nettopp at det ikke er

plass til flere biler på eksisterende pendelparkeringsplasser, og ofte møtes de reisende med låste venterom, om det eksisterer i det hele tatt.

Den nasjonale kollektivtransportstrategien må inngå som en del av Nasjonal transportplan. Sentrale aktører på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden og miljøbevegelsen må medvirke i utformingen av tiltakene.

Det tar tid å utvikle et konkurransedyktig kollektivtilbud, og kollektivløftet krever betydelig økt satsing på infrastruktur, ansatte, nye tog og busser. Selskapene som utfører kollektivtransport må sikres gode og stabile økonomiske rammebetingelser.

Anbud som virkemiddel i kollektivtrafikken

EU-landene har forpliktet seg til å legge ut all kollektivtrafikk på anbud innen 2019. Dette er et virkemiddel for å stimulere private firmaer i Europa og resten av verden til å komme inn på det offentlige transportmarkedet. Med andre ord et ønske om å privatisere offentlige kollektive tjenester.

Dersom anbudsutsteder legger inn i anbudet at alt materiell skal være nytt, og at frekvensene ved avgang og ankomst skal være hyppigere, vil dette oppleves positivt av brukerne. De fleste brukere er positive til at kollektivtrafikken blir anbudsbasert.

Dårligere arbeidsvilkår er ofte et resultat av et anbudsregime. Det innebærer arbeid på ugunstige tidspunkt. Dette kan medføre delte dagsverk med en ramme på opptil 12 timer pr skift. Den lange friperioden midt på dagen er i prinsippet ubetalt.

Ved små anbudspakker risikerer de ansatte reduserte stillingsandeler. Et eksempel på redusert arbeidstid er tilbud om å jobbe hver dag fem dager i uka, men ikke mer enn fra 60 prosent pr. dag.

Troen på at private selskaper kan løse oppgavene bedre og billigere enn det offentlige, viser seg å ikke stemme. Forskning underbygger at dette kun er ideologisk forankret.

NJF krever:

- Der anbudet gjelder rutegående transportmidler, skal alle rutepakker være så store at de kan tilbys alle, i overtagende selskap, den stillingsandelen de hadde.
- Der anbudet gjelder annen virksomhet, er kravet om stillingsandel det samme.
- Lønns-, pensjons- og arbeidsvilkår skal være det samme i det nye selskapet som i avgiende.
- Delte skift skal ikke brukes i rutegående transportmidler.

Tog med høy hastighet

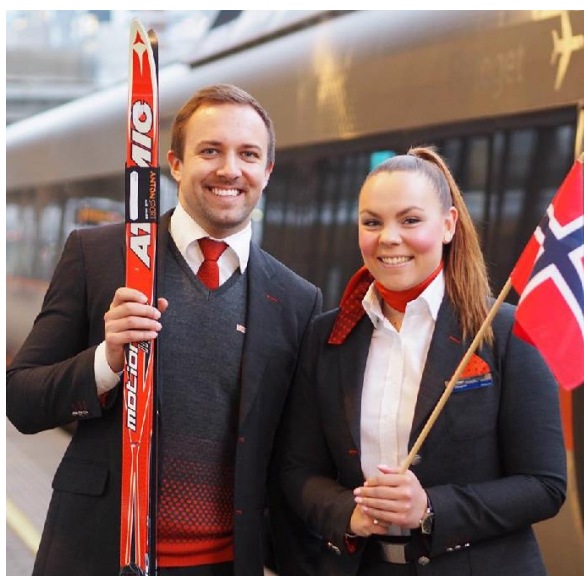
Høyhastighetsnett må bygges mellom byene Bergen, Trondheim, Stavanger, Oslo, Gøteborg og Stockholm, slik at reisetiden kommer ned mot tre timer. Toget skal være et reelt alternativ til fly.

Flytoget

Som største tilbringer tjeneste til landets hovedflyplass har Flytoget et betydelig samfunnsansvar. Det er en offentlig oppgave å sikre et punktlig og robust kollektivtilbud.

NJF krever:

- Flytoget må forbli i statlig eie.



Ikke kommersielle togtilbud

Det er en samfunnsoppgave å sikre et togtilbud i distriktene.

NJF krever:

- Opprettholdelse av nattogtilbudet.
- Opprettholde togtilbudet på Arendalsbanen, Bratsbergbanen og Raumabanen.

Gods på jernbane

Hvorfor er jernbanen på defensiven?

Finanskrisen ga en smell for all varetransport i Europa. Jernbane og sjøtransport bruker lengre tid på å ta igjen tapt terreng enn vei.

Bergensbanen, Nordlandsbanen og Dovrebanen er viktige transportårer for godstransporten i Norge. Dette er gamle og sårbare jernbanestrekninger (over 100 år) med utdatert infrastruktur, som fører til hyppige innstillinger og forsinkelser. Lastebiler har vist seg som et sikrere alternativ, til tross for problemer på norske vinterveier. Ved tildeling av ruter blir persontrafikken ofte prioritert framfor godstransporten.

Alnabru i Oslo, navet i norsk godstransport på jernbane, er teknologisk utdatert.

I dag finnes 10 000 transportører på vei, 1000 på sjø, under 10 på jernbane. Jernbaneoperatørene sliter med å tjene penger.

Transporten går raskere på vei enn bane, selv Oslo–Trondheim, der toget teoretisk sett kan gå mye raskere.

På stadig nye strekninger får ekstra store vogntog grønt lys, 25 meter lange og 60 tonn tunge.

Konkurransen fra utenlandske vogntog som opererer i og til Norge, presser de seriøse norske operatørene, såkalt kabotasjekjøring.

Potensialet for å eksportere mer fisk på jernbane er stort.

Den siste godsanalysen viser at uten å satse på skinnegående transport, er det fare for full kollaps i deler av transportsektoren. Tall fra Transportøkonomisk institutt viser at 92 prosent av godstrafikken mellom Oslo og Narvik går med tog. På strekningen Oslo–Bodø er jernbaneandelen 79 prosent, mens den fremdeles ligger på over 50 prosent på strekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Helgeland.

NJF krever:

- Fortgang i planene for opprusting/bygging av godsterminalene på Alnabru, i Trondheim og i Bergen.
- Etablering av alternative omlastingsplasser langs Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen.
- Tilrettelegging for smartere transportløsninger for tømmer, metall, papir, kjemiske produkter, fisk og andre råvarer.
- Rørosbanen og Gjøvikbanen oppgraderes som alternativ transportåre for gods.
- Sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen for mer effektiv togframføring.
- Lengre kryssningsspor for å få mer gods per togavgang.

- Ikke innføring av kjøreveisavgift på godstrafikk.

Infrastruktur

Det har ofte vært forsinkelser og svikt i leveransen, men problemene er noe redusert gjennom nye investeringer og bedre vedlikehold. Mesteparten av problemene har vært knyttet til infrastruktur og dårlig materiell. Både for gods- og persontrafikken er det kapasiteten i infrastrukturen som legger begrensninger for ytterligere vekst, og dette arbeidet må derfor ha høy prioritet.

Skal Norge oppfylle sine klimaforpliktelser, må utslippene fra transportsektoren reduseres betydelig. Jernbanetransport er den mest miljøvennlige transportformen, og en sterk satsing på jernbanen vil gi en stor miljøgevinst.

Jernbanen måles på sentrale kvalitetsparametere som punktlighet, oppetid og regularitet. Tabellen viser status for 2012, resultat for 2014 og målsettinger for 2017 og 2023. I 2014 ble målene nådd for «persontog» og «Flytoget», hvor sistnevnte satte punktlighetsrekord med 97,2 pst av togene i rute. For de andre kategoriene ble målene ikke nådd.

	resultat 2012	resultat 2014	mål 2017	mål 2023
Punktlighet Gardermobanen	96,2	97,2*	95	95
Punktlighet persontog	91,2	91,1	90	90
Punktlighet godstog	81	78,6	90	90
Oppetid	98,8	98,8	99,3	99,3
Regularitet persontog	97,8	97,7	99	99,2
		*Gjelder Flytoget		

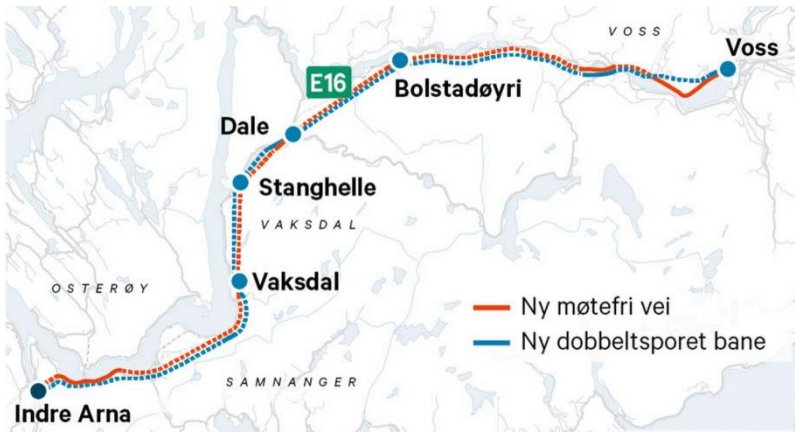
De store investeringene i ny jernbaneinfrastruktur, kombinert med økte kostnader til drift og vedlikehold, legger press på krav om konkurranseutsetting. Driftsoppgaver som beredskap, feilretting, generiske kontroller og mindre fornyelser settes ut på anbud, til tross for mangel på kompetente tilbydere. Private selskaper som vinner offentlige anbud er avhengige av å få med seg kompetansen fra avgående foretak. Mange private selskaper, med små og kortsiktige kontrakter, vil ha problemer med å overleve utover anbudsperioden. Presset på arbeidstakerens lønns-, pensjons- og arbeidsvilkår vil øke. Det skapes en grobunn for ufaglært arbeidskraft.

NJF krever:

- Statens jernbaneforetak skal ha kjernekompetanse internt i selskapet til å utføre beredskap, feilretting, generiske kontroller og mindre fornyelser.

NJF krever at følgende prosjekter prioriteres

- Intensivere arbeidet med dobbeltspor Bergen–Voss.



- Ferdigstillelse av dobbeltspor på InterCity-trianglet med endestasjonene Halden–Skien–Lillehammer.

NSB Regiontog Regional Trains

R10 Drammen – Lillehammer

R11 Skien – Eidsvoll

R20 Oslo S – Halden
Enkelte avganger til/fra Göteborg.
* Tog retning Halden – ingen
avstigning for Moss.

R30 Oslo S – Gjøvik
* På Stryken stopper toget
ved behov i bestemte perioder.

NSB Lokaltog Local Trains

L1 Spikkestad – Lillestrøm

L2 Stabekk – Ski
Stopper på alle stasjoner.

L2x Rushtidsavganger Stabekk – Ski
Stopper ikke på alle stasjoner.

L3 Oslo S – Jaren
Stopper på alle stasjoner.
* På Stryken stopper toget
ved behov i bestemte perioder.

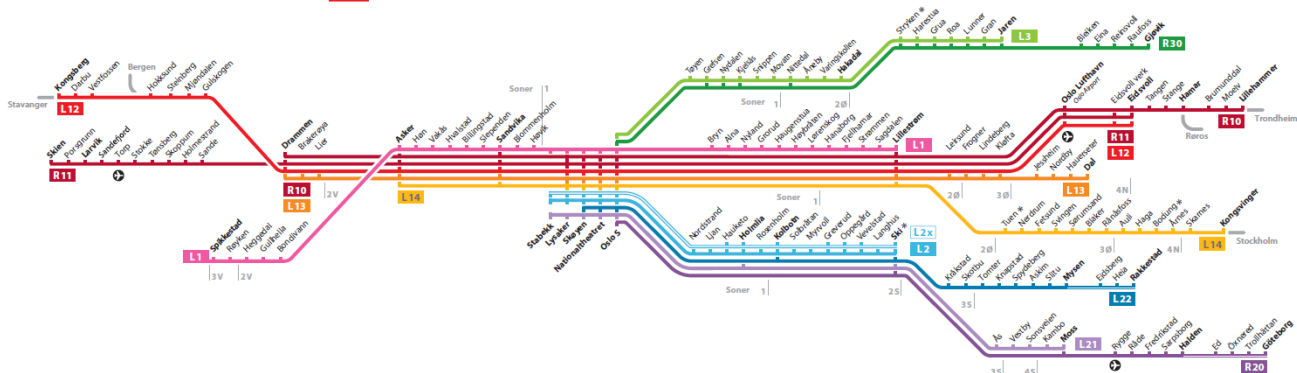
L12 Kongsberg – Eidsvoll

L13 Drammen – Dal

L14 Asker – Kongsvinger
* Tuen og Bodung betjenes
kun av enkelte rushtidsavganger.

L21 Stabekk – Moss

L22 Skøyen – Mysen
Til/fra Oslo S – Rakkestad i rushtiden.



- Øke kapasiteten på Ofotbanen, framskyndet bygging av dobbeltspor.



- Elektrifisering og bygging av flere og lengre kryssingsspor på Nordlandsbanen.



- Elektrifisering av Solørbanen for økt godstrafikk og oppstart av persontrafikk.