



PÅ SPORET AV FRAMTIDAS JERNBANE

ARBEIDERPARTIETS INNSPILL I JERNBANEBEBATTEN

Arbeiderpartiets ti punkter for en bedre jernbane:

- Bygge mer, moderne jernbane
- Tilby de reisende flere avganger
- Kjøpe flere nye tog
- Styrke NSB som et moderne transportselskap
- Felles ansvar for tog og skinner
- Nei til privatisering av jernbanen
- Gi Jernbaneverket større myndighet og gjennomføringskraft
- Nei til salg av Flytoget
- Samle eierskap til stasjoner i Jernbaneverket
- Nei til sosial dumping på jernbanen

5. juni 2015



EN MODERNE JERNBANE FOR VEKST OG UTVIKLING



Foto: Øivind Haug / Arbeiderpartiet

Togtransport er viktig for mange. Titusenvis av mennesker pendler hver dag inn og ut av byene våre for å arbeide og studere. Bedrifter og transportører sender varer med toget, varer som skal til markeder eller til videre foredling. Når folk og gods fraktes med tog, blir det færre biler og mindre forurensning. Toget er effektiv transport og gis oss renere og triveligere byer, og mer trafiksikre veger. Toget har et viktig samfunnsoppdrag.

Vi blir flere nordmenn i årene som kommer, og folketallet vokser mest i og rundt de store byene. Transportsektoren står for 1/3 av klimagassutslippene, og befolknings- og trafikkvekst forsterker klimautfordringen. Trengsel i transportsystemet er også en utfordring. Bortkastet tid i kø og utbygging av vegkapasitet i byområdene representerer enorme kostnader for samfunnet. For Arbeiderpartiet er toget en del av løsningen på disse problemene. Vi vet at satsing og utbygging av kollektivtrafikk er billigere og mer framtidsrettet enn vegutbygging i de store byene. Arbeiderpartiets mål er at hele trafikkveksten i tiårene som kommer skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Og vi vil gi toget en viktig rolle i arbeidet med å nå målet. Det er utgangspunktet for Arbeiderpartiets jernbanepolitikk.

Jernbanepolitikken må derfor utformes slik at det skapes et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods. Målet er at toget skal være det foretrukne alternativet på de strekningene som betjenes. Det vil stille store krav til de ansvarlige for sporet og til de ansvarlige for togtrafikken, og det vil kreve en god samordning mellom de to. Arbeiderpartiet vil stille jernbanesektoren overfor klar politisk styring, med tydelige krav.

BYGGE MER JERNBANE



Illustrasjonsfoto: Colourbox.com

Når de reisende opplever forsinkelser og innstillinger, skyldes det som oftest feil i sporet. Stor grad av enkeltspor og gamle tekniske anlegg vanskeliggjør et attraktivt togtilbud.

Arbeiderpartiet mener derfor det aller viktigste jernbanepolitiske grepet er å øke investeringene i bygging av nye spor, og samtidig styrke vedlikeholdet av eksisterende spor. Slik skal driftsstabiliteten sikres på kort sikt, samtidig som det bygges nye dobbeltspor.

For å sikre rask utbygging og god ressursutnyttelse må Jernbaneverket moderniseres og effektiviseres. Planleggingskapasiteten må bli større og kompetansen styrkes på sentrale områder.

En mer forutsigbar og langsiktig finansiering skal bidra til raskere og rimeligere utbygging av moderne jernbane.

ET STERKT NSB MED BEDRE TILBUD TIL DE REISENDE



Foto: Øivind Haug / Arbeiderpartiet

NSB må styrkes ytterligere og settes i stand til å tilby stor kapasitet og høy frekvens på nye og eksisterende strekninger.

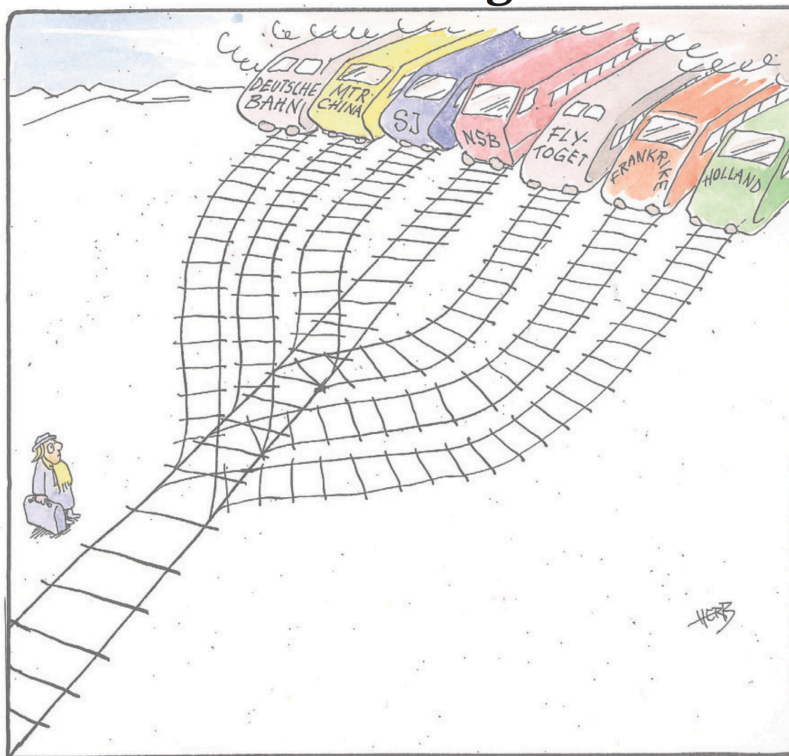
Modernisering av togmateriellet er sentralt i styrkingen av togdriften. Feil på tog er den viktigste årsaken til de forsinkelser og innstillinger NSB selv har skylda for. Og det er mer feil på de gamle togene enn på de nye. På kort sikt må derfor NSBs opsjon på kjøp av ytterligere 70 Flirt-tog utløses. Det vil kreve statlige garantier. Arbeiderpartiet vil gi slike garantier og gjennomføre den moderniseringen som er nødvendig for at NSB skal kunne møte framtidens behov hos de reisende. Fornyelsen vil både gi folk et mer pålitelig og mer komfortabelt togtilbud.

Flytoget er blant bedriftene i Norge med best omdømme, og NSBs omdømme har økt i takt med at tilbudet er blitt forbedret og nye tog er tatt i bruk. Det er ingen fornuftige grunner til å stykke opp et nasjonalt togselskap som fungerer stadig bedre eller å selge en suksess som Flytoget. Arbeiderpartiet ønsker å beholde både NSB og Flytoget i statens eie.

SAMLE, IKKE SPLITTE

I stedet for å splitte opp jernbane-Norge enda mer, vil Arbeiderpartiet ha en mer samordnet jernbane. Vi ønsker å knytte tog og skinner nærmere sammen. Derfor foreslår vi at det utredes og jobbes videre med en integrert modell. Solide jernbaneland som Tyskland, Frankrike, Sveits og Østerrike har alle varianter av integrerte modeller. Noe forenklet kan vi si at ved en slik modell vil NSB og Jernbaneverket ha en eller annen form for felles overbygning.

Bedre samhandling mellom tog og skinner vil skape bedre løsninger. Flere av situasjonene som har oppstått de siste årene ville vært unngått med bedre samhandling. For eksempel var både høyden og lengden på stasjonene et problem og en betydelig kostnad i forbindelse med kjøp av nye tog. Jernbaneverkets investeringsplan var i det hele tatt veldig dårlig tilpasset NSBs beslutning om å kjøpe Flirt-tog. Ruteplanleggingen er et annet område hvor de reisende blir den tapende part dersom det oppstår uenighet mellom NSB og Jernbaneverket.



Herb / Oppland Arbeiderblad

NY VÅR FOR JERNBANEN FRA 2005

Den første jernbanen i Norge ble åpnet mellom Oslo og Eidsvoll i 1854. I 1883 ble Norges Statsbaner opprettet. Det norske jernbanenettet fikk mye av den formen vi kjenner i dag allerede før andre verdenskrig. Etter Nordlandsbanens ferdigstilling til Bodø i 1962 ble det ikke bygget nye banestrekninger før Oslotunnelen sto ferdig i 1980.

I 1999 sto Gardermobanen ferdig som Norges første høyhastighetsbane. Prosjektet og suksessen Flytoget (tidligere NSB Gardermobanen) var en viktig årsak til at Stoltenberg II-regjeringen i 2005 bestemte seg for å starte den store gjenoppbyggingen av jernbanen. I løpet av få år ble Jernbaneverkets investeringsbudsjett tredoblet, og snart ble dobbeltspor på Jærbanen og nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Asker åpnet. Ny avtale med NSB kom på plass, og det ble etablert forbedrede togtilbud både på strekningen Sandnes-Stavanger og i Vestkorridoren. Passasjertallene har økt på begge strekningene, og NSB opplever nå en kraftig passasjervekst på Romerike etter etableringen av timinuttersrute Lillestrøm-Asker og tre avganger i timen Eidsvoll-Drammen. Lillestrøm er blitt den tredje største jernbanestasjonen i Norge målt i antall

passasjerer, og Eidsvoll Verk stasjon har hatt en passasjervekst på 60 prosent de siste par årene.

Jernbanesatsingen de siste ti årene har gitt resultater. I de siste årene har togtilbudet blitt vesentlig bedre, punktligheten har økt, færre tog er innstilt, mange flere reiser med toget og kundetilfredsheten har gått opp. Samtidig er det viktig at myndighetene har mulighet til å sikre kvaliteten på tilbudet fra NSB og Flytoget.

KRAFTIG VEKST I BUDSJETTENE

I de åtte årene under Stoltenberg II-regjeringen økte jernbanebudsjettet fra 6 til nesten 19 milliarder kroner. Spesielt stor var veksten i investeringsbudsjettet, som var 7 ganger høyere ved utgangen av perioden enn ved starten. Det var disse pengene som gjorde det mulig å ferdigstille moderne dobbeltspor mellom Lysaker og Asker og mellom Stavanger og Sandnes, og samtidig gjennomføre store dobbeltsporutbygginger på Vestfoldbanen og på Dovrebanen langs Mjøsa.

Budsjett	Bondevik II forslag 2006	Stoltenberg II forslag 2014	Vekst i prosent 2006 – 2014
Jernbaneverket	4,4	15,6	245 %
Drift og vedlikehold	3,1	5,7	75 %
Investeringer i linjen	1,3	9,9	600 %
Kjøp av persontransport	1,6	3,0	90 %
Jernbaneformål	6,0	18,7	167 %

I mrd. kroner nominelt, vekst i prosent hensyntatt prisstigning

ARBEIDERPARTIETS AMBISJONER FOR JERNBANEN

Arbeiderpartiet vil ytterligere øke bevilgningene til jernbanens infrastruktur. Midler til drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur skal holdes på et så høyt nivå at vedlikeholdsetterslepet skal tas igjen og bli eliminert.

Jernbanen må bygges ut og ta større deler av transportvolumet for de som bruker toget til daglige arbeidsreiser. Her kan toget spesielt spille en rolle på Østlandet, Jærbanen, Vossebanen, Trønderbanen og langs Saltenpendelen.

Jernbanetilbudet må bygges ut slik at tog kan være et reelt alternativ på strekningene Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen, Oslo-Stockholm, Oslo-Göteborg og Oslo-Kristiansand, og på sikt også Oslo-Stavanger.

Etter flere år med vekst i godstrafikken på jernbane på begynnelsen av 2000-tallet, har utviklingen de siste årene vært negativ. Arbeiderpartiet mener det er behov for en kraftsatsing for å få mer gods fra veg til bane.

Arbeiderpartiet vil i årene som kommer gå inn for følgende:

- Dobbeltspor på InterCity-strekningene til Lillehammer, Halden og Skien
- Dobbeltspor med togtilbud med halvtimesfrekvens må stå ferdig til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg innen 2024
- Ved behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) i 2017 må det vurderes om dobbeltspor med halvtimesfrekvens til Lillehammer, Halden og Skien kan stå ferdig tidligere enn 2030, som nå er planen
- Sikre framdrift på bygging av Follobanen
- Modernisering av Trønderbanen (herunder elektrifisering)
- Ringeriksbanen må bygges som den fjerde InterCity-strekningen
- Ny jernbanetunnel gjennom Oslo
- Sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen
- Gjøvikbanen må rustes opp med målsetting om reisetid Gjøvik-Oslo på halvannen time
- Opprusting av Kongsvingerbanen med målsetting om reisetid Kongsvinger-Oslo på en time
- Bygging av dobbeltspor Sandnes-Egersund
- Bygging av ny dobbeltsporet jernbane Voss-Arna

Utbyggingene skal i større grad enn i dag prioriteres og gjennomføres slik at effektene kan hentes ut i form av bedre tilbud for de reisende. Det kan innebære at innsatsen konsentreres på en eller noen strekninger i en periode.

For blant annet å få mer godstrafikk på jernbanen vil Arbeiderpartiet ta initiativ til følgende:

- Bygging av nye godsterminaler
- Utvikling og modernisering av Alnabru godsterminal
- Bygging av flere kryssingsspor
- Generell opprusting av Dovrebanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen, Nordlandsbanen og Raumabanen
- Utrede elektrifisering av Solørbanen, Rørosbanen, Nordlandsbanen, Raumabanen og Meråkerbanen
- Utbygging av flere kryssingsspor på Ofotbanen, og på sikt dobbeltspor
- Bygging av jernbanespor til de viktigste havnene
- Å få utredet en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen, og videreføring av dobbeltspor fra Halden til svenskegrensen
- Dersom ny forbindelse over Oslofjorden skal bygges må den planlegges med dobbeltsporet jernbane sammen med ny veg

HOVEDGREPET FOR JERNBANEN



Illustrasjonsfoto: Colourbox.com

Arbeiderpartiet ønsker en integrert modell for organisering av jernbanen, og vil foreslå at en slik løsning for norsk jernbane utredes.

Det som av mange blir sett på som det mest vellykkede jernbanelandet i Europa, Sveits, har satset på en samarbeidsmodell uten anbudsutsetting, og der togtrafikk og infrastruktur eies og drives av integrerte selskap, og med statlige SBB som helt dominerende selskap og drivkraft. Store jernbaneland som Tyskland, Østerrike og nå Frankrike mener også at samordning av togtrafikk, infrastruktur og ruteplanlegging er løsningen for å skape vekst for jernbanen.

Forskning viser også at land med integrert jernbane jevnt over presterer bedre resultater i form av trafikkvekst og bedre togtilbud enn land som har splittet opp jernbanen. Det er derfor ikke tilfeldig at den franske regjeringen nå slår sammen giganten SNCF (med TGV-togene) og infrastrukturforvalteren RFF.

Sverige og Storbritannia har gått motsatt veg med oppsplitting av jernbanen. Svensk jernbane er nå preget av mye forsinkelser, misfornøyde kunder og til dels kaotiske tilstander innenfor drift og vedlikehold. Britisk jernbane har et svært høyt kostnadsnivå sammenlignet med andre europeiske land, og lav kundetilfredshet.

Erfaringer fra så å si alle europeiske land er at det ikke først og fremst er organisatoriske endringer, men viljen til å bruke penger på jernbanen, som avgjør om jernbanen går bra eller ei. Erfaringene fra storstilt privatisering, som i Storbritannia, er ikke positive. Privatisering medfører et komplisert system og det er stor fare for at de negative konsekvensene blir større enn de positive: Sikkerhet, uoversiktlig tilbud og prisstruktur,

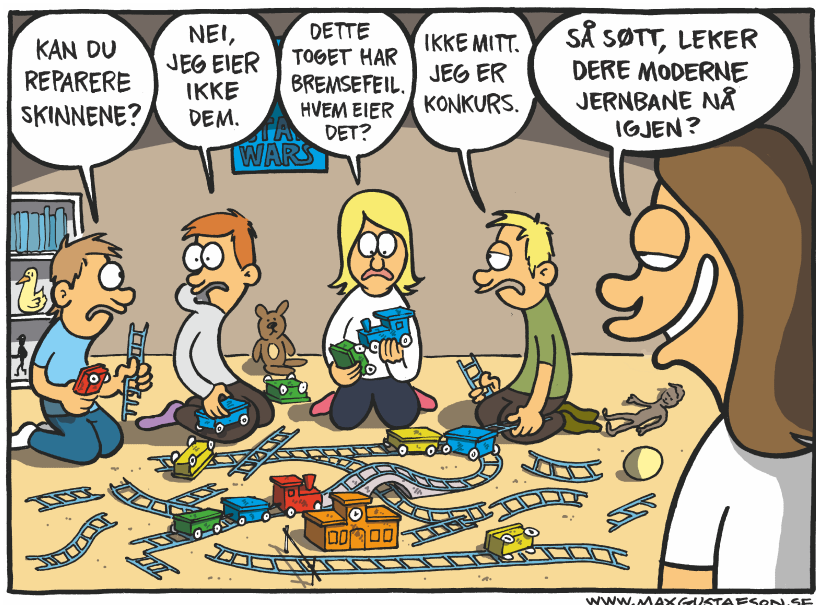
dyrere for de reisende, manglende helhet i tilbudet til de reisende og forringelse av de ansattes lønns- og arbeidsvilkår.

Internasjonal forskning viser at konkurranseutsetting av togtrafikk i liten grad har gitt målbare positive effekter. Faktisk trekkes det fram at på jernbanenett med høy kapasitetsutnyttelse er effektene entydig negative. Togtrafikk innebærer store etableringskostnader. Nasjonale og dominerende operatører kan høste betydelige stordriftsfordeler og nettverkseffekter av driften.

REGJERINGENS PRIVATISERINGSREFORM

Regjeringen la 12. mai fram den lenge varslede stortingsmeldingen om reform av jernbanesektoren. Det sentrale tiltaket i den såkalte reformen er full konkurranseutsetting og privatisering av all togtrafikk og av vedlikehold av jernbanen. De andre tiltakene i meldingen foreslås i hovedsak for å legge til rette for privatisering og konkurranseutsetting. Noen av tiltakene kan være riktige uavhengige av syn på

konkurranseutsetting, men den mangelfulle analysen og svake begrunnelsen gjør det vanskelig for Arbeiderpartiet å gå inn på noen av de skisserte løsningene.



Ønskene om konkurranseutsetting og oppsplitting er en avsporing av debatten om hvordan jernbanen kan bli bedre og mer effektiv og frakte flere passasjerer og mer gods. De store utfordringene for jernbanen er gamle spor og gamle tog. Regjeringens privatiseringsreform gir ikke svar på disse utfordringene.

Regjeringens forslag bærer preg av privatisering for privatiseringens skyld. Spesielt fordi konkurranse og privatisering ikke er i nærheten av å løse det største problemet i jernbanesektoren; for dårlig vedlikeholdte enkeltspor. Men også fordi forslaget kommer etter flere år med framskritt og betydelige forbedringer i NSBs trafikk. Arbeiderpartiet vil motsette seg forslaget om privatisering av drifts- og vedlikeholdsoppgavene i Jernbaneverket.

Erfaringene fra konkurranseutsetting av vegvedlikeholdet i Norge er heller ikke udelt positive. Det førte til en kraftig vekst i kostnadene, og ikke 10-20 prosent lavere kostnader som var målet. Det nye regimet for vegvedlikehold har også medført at det er

en omfattende administrativ prosess å få rensset en stikkrenne eller få tettet et hull i veggen.

I stortingsmeldingen foreslås det å etablere et ukjent antall nye selskaper, foretak og et nytt direktorat. Arbeiderpartiet mener at den omfattende oppdelingen vil føre til mer administrasjon og flere ansvarsfraskrivelser. Arbeiderpartiet vil samle kreftene og ansvarliggjøre organisasjonene i sektoren.

Regjeringen er ivrig i å hindre at NSB får konkurransefortrinn i anbudene, så ivrige at de påfører NSB konkurranseulempen. Blant annet fratas NSB togmateriellet. Konkurrentene kan velge mellom eget materiell eller statens materiell, mens NSB ikke får noe valg. Arbeiderpartiet er imot denne vingeklippingen av NSB, fordi vi ønsker et fortsatt sterkt NSB. Arbeiderpartiet er i tillegg opptatt av at full konkurranseutsetting vil være arbeidskrevende og at det vil ta fokus bort fra det som er viktig for de som reiser med tog eller sender gods, nemlig utvikling av en moderne og attraktiv jernbane

Arbeiderpartiet mener det er riktig å samle eierskapet til stasjoner og stasjonsområder i Jernbaneverket. Samtidig er vi svært skeptiske til at regjeringen varsler salg av all ikke-jernbanerelatert eiendom.

Arbeiderpartiet vil vurdere endringer i Jernbaneverkets organisasjonsform, øke plankapasiteten og kompetansen i Jernbaneverket og sikre at det til enhver tid finnes ferdig planlagte prosjekter som kan prioriteres og tilføres penger. Vi ønsker også å gi Jernbaneverket generelt økt økonomisk handlingsrom, og etablere en betydelig budsjettpost som gir mulighet til å igangsette bygging av viktig infrastruktur raskt.

Kundene vil falle mellom to stoler i regjeringens kompliserte modell for jernbane-Norge. Eller rettere sagt, regjeringen setter fram en mengde stoler som kundene kan falle mellom. I meldingen framstilles det som at togselskapene skal ha kundeansvaret og få billettinntektene. Samtidig skal staten fastsette prisene og antall avganger, de to viktigste faktorene i tilbudet til kundene og det som bestemmer inntektene. I dag er det ingen tvil om at NSB står ansvarlig overfor kundene, i regjeringens forslag er det veldig uklart hvem som har kundeansvaret.

For Arbeiderpartiet er det avgjørende viktig at endringene i jernbanesektoren ikke skal forringe de ansattes lønns- og arbeidsvilkår.



Faksimile: VG

