

post@jernbanedirektoratet.no

22.01.2021

Hørings svar KVU Kongsvingerbanen, sak 201800998

NLF har følgende kommentarer til utredningen:

NLF anbefaler følgende for videreutvikling av Kongsvingerbanen:

- K3.4 (Optimalisere trafikk og infrastruktur: Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen, med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger)
- K5.1 (Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand) (Forutsetter rask igangsettelse og flere lengre kryssingsspor med samtidig innkjør)
- K2.3 (Økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt

NLF er redd for at dagens problemer på Kongsvingerbanen med sprengt kapasitet og manglende hull i rutetabellene til banearbeid ikke vil løses kun med økt ombordkapasitet på person- og godstogene. Dette er i beste fall en kortsiktig løsning og det vitner om manglende vilje til å satse på jernbanen.

Det er en gjenganger at billigste løsning igjen og igjen er innstillingene i rapportene om utvikling av jernbanen, og slik ruster vi oss ikke for fremtiden. Ved å innstille K2.3 (slik KVU prioriterer) på første plass vil overbelastningen vedvare, og punktligheten vil ikke bli bedre. Dette er hovedåra av godstrafikk til Nord-Norge og det trengs tiltak nå.

NTP samt KVU sin nedprioritering av gods på bane

Gods sin andel av alle kommersielle inntekter på jernbane i Norge ligger på 15-20%
Midler til gods av samlet budsjett på jernbane i forslag statsbudsjettet 2022 ligger på 1%
(Tall hentet fra presentasjon i CargoNet)

Dette viser at det er et stort behov for bedre balansering mellom persontog og godstog. I KVU er det prioritering persontog som ligger til grunn for konklusjon. NLF sin mening er at gods må prioriteres høyere, og derfor er utredningens konklusjon om prioritert K2.3 gitt på et feilaktig grunnlag. Siden kun K3.4 og K5.1 tilfredsstiller målsettingen om kapasitet i form av antall ruteleier og tilhørende fordeling av ruteleier over uken og over døgnet som er fastlagt i Jernbanedirektoratets godstrategi vil det være uheldig for gods på bane at KVU innstiller på K2.3.

Nyttevirkninger av økt punktlighet i persontransporten

Økt punktlighet vil være et insentiv for pendlerne til å gå over fra bil til tog. Det å vite at man rekker til jobb i tide, og at man rekker tilbake til henting i barnehage og andre aktiviteter veier tungt for mange i hvilket transportmiddel man skal bruke. Ved høy punktlighet, og tilrettelegging på stasjonene vil flere gå over til miljøvennlig togtransport.

Tilrettelegging for pendlere

Det vil ikke være realistisk å tro at alle som pendler med toget vil/kan bruke kollektivtilbud til stasjonene. Både spredt bosetning samt individuelle behov (hente/bringe til barnehage, handling, div barneaktiviteter) vil være avgjørende for om man må bruke bil til stasjonene. Det vil være avgjørende for disse personene at det er tilrettelagt med et godt parkeringstilbud på stasjonen. Både tilgjengelighet til parkeringsplass og pris på parkering vil her telle inn.

Vedlikehold

Ved valg av K3.4 vil det være lett å bedrive vedlikehold. Man kan fint drive vedlikehold på det ene sporet mens trafikken går på det andre sporet. På den måten vil problemene med få vedlikeholds-vinduer bli mindre hemmende.

Klima

For at regjeringen skal nå sine klimamål så er NLF sikre på at jernbanen spiller en sentral rolle. Det som må på plass er rammevilkår som gjør at reisende og transportørene foretrekker en miljøvennlig, effektivt og konkurransedyktig jernbane. Dette kan kun skje ved at man utvider og fornyer jernbanen slik at den møter de forventninger og krav vi ser for oss at fremtiden vil bringe, ikke ved å klatte på det som allerede finnes i dag.

Norsk Lokomotivmannsforbund
Ronny Danielsen
Sign

Rolf Ringdal
Sign