



Jernbaneverket



Handlingsprogram 2014-2023



Merknadsdokument



Jernbaneverket



Samlet merknadsbehandling av «Handlingsprogrammet 2014-2023»

Høringsperiode 20. september - 20. desember.

Alle mottatte høringsuttalelser listet etter dato:

Nr.	Dato	Fra	Dok nr
1	02.10	Time kommune	201207570-10
2	07.10	Lund kommune	201207570-11
3	11.10	Jernbaneforum Sør	201102245-70
4	16.10	Hå kommune, ordførere i 6 kom.	201307022-1
5	17.10	Jernbaneforum Gjøvikbanen	201207570-15
6	18.10	Voss kommune	201102245-62
7	19.10	Maskinentreprenørene forbund	201207570-118
8	23.10	Regionråd for Fjellregionen	201207570-14
9	24.10	Jernbaneforum Kongsvingerbanen	201207570-16
10	29.10	Sandnes kommune	201207570-30
11	31.10	Norsk lokomotivmannsforbund	201207570-17
12	31.10	Meråker kommune	201207570-18
13	31.10	Ringsaker kommune	201207570-19
14	04.11	Østlandssamarbeidet	201207570-20
15	04.11	Jernbaneforum Midt-Norge	201102245-59
16	05.11	NHO-LT	201207570-21
17	06.11	Forum nye Bergensbanen	201207570-22
18	07.11	Sande kommune	201207570-24
19	08.11	Lindesnesregionen	201102245-61
20	11.11	Indre Helgeland regionråd	201207570-130
21	12.11	Moss kommune	201102245-77
22	13.11	Entreprenørfor. Bygg og anlegg	201207570-53
23	14.11	Vestre Toten kommune	201207570-26
24	15.11	Hamar kommune	201207570-35
25	18.11	LO og NHO i Nordland	201207570-36
26	18.11	Stange kommune	201207570-38
27	20.11	Råde kommune	201207570-39
28	22.11	Buskerudbyen	201207570-64
29	26.11	NSB	201207570-60
30	27.11	Hol kommune	201207570-54
31	02.12	Sandefjord kommune	201207570-68
32	02.12	Klepp kommune	201102245-76
33	04.12	Larvik kommune	201207570-72
34	04.12	Notodden kommune	201207570-150
35	05.12	For Jernbane	201102245-72
36	05.12	Sarpsborg kommune	201207570-69
37	05.12	Fredrikstad kommune	201207570-124
38	05.12	Oslo kommune, byrådet	201207570-131
39	06.12	Trondheimsregionen	201207570-149
40	09.12	Fylkestinget Nord-Trøndelag	201207570-71
41	10.12	Nordland fylkeskommune	201102245-75
42	10.12	Regionrådet for Hadeland	201102245-74
43	10.12	Bergen kommune	201207570-140
44	11.12	NHO-Innland	201102245-79
45	11.12	Kystverket	201207570-74
46	11.12	Hå kommune	201207570-75
47	11.12	Hedmark fylkeskommune	201207570-109
48	11.12	Sør-Odal kommune	201207570-134
49	12.12	Ringerike kommune	201207570-73



50	12.12	Øvre Eiker kommune	201102245-78
51	12.12	Vestfold fylkeskommune	201100234-42
52	12.12	Nes kommune	201207570-84
53	12.12	Statens jernbanetilsyn	201207570-80
54	13.12	Østfold fylkeskommune	201207570-83
55	13.12	Lier kommune	201207570-77
56	16.12	Norsk jernbaneklubb	201207570-87
57	16.12	Møre og Romsdal fylkeskom.	201207570-76
58	16.12	Hordaland fylkeskommune	201207570-92
59	16.12	Eigersund kommune	201207570-82
60	16.12	Bø, Nome, Sauherad kommuner	201207570-81
61	16.12	Norsk Bergindustri	201207570-86
62	16.12	Fauske kommune	201207570-95
63	16.12	Grenlandssamarbeidet	201207570-144
64	16.12	Hordaland fylkeskommune	201207570-116
65	17.12	LO	201207570-88
66	17.12	Glommabanen	201207570-85
67	17.12	Vest-Agder pendlerforening	201207570-100
68	17.12	Trondheim kommune	201207570-135
69	17.12	Telemark fylkeskommune	201207570-142
70	18.12	Hol kommune	201207570-127
71	18.12	Kongsberg kommune	201207570-108
72	18.12	KS Bedrift Havn	201207570-95
73	18.12	Funksjonshemmedes Fellesorgan.	201207570-114
74	19.12	Narvik Havn KF	201207570-106
75	19.12	Naturvernforbundet i Horten	201207570-103
76	19.12	Cargolink	201207570-104
77	19.12	Gran kommune	201207570-105
78	19.12	Rana kommune	201207570-112
79	19.12	Porsgrunn kommune	201207570-122
80	19.12	Buskerud fylkeskommune	201207570-136
81	19.12	Fet kommune	201207570-132
82	20.12	Knutepunkt Horten Vest	201207570-101
83	20.12	Narvik kommune	201207570-111
84	20.12	Ruter	201207570-110
85	20.12	Eidsberg kommune	201207570-117
86	20.12	Spekter	201207570-115
87	20.12	Posten/Bring	201207570-113
88	20.12	Forbrukerrådet	201207570-120
89	20.12	Norges Rederiforbund	201207570-119
90	20.12	Jernbanealliansen	201207570-126
91	20.12	Norges Skogeierforbund	201207570-128
92	20.12	Aust-Agder fylkeskommune	201207570-138
93	20.12	Aurland kommune	201207570-133
94	20.12	Oppland fylkeskommune	201207570-141
95	20.12	Sør-Trøndelag fylkeskommune	201207570-129
96	20.12	NHO	201207570-125
97	20.12	Regionrådet for Hallingdal	201207570-146
98	23.12	Bodø kommune	201207570-143
99	27.12	Rogaland fylkeskommune	201207570-139
100	07.01	Akershus fylkeskommune	201207570-147
101	09.01	Drammen kommune	201207570-148
102	05.02	Flytoget as	201207570-d



Innledning

Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram 2014-2023 ble sendt på høring 20. september med høringsfrist 20. desember. Vi har registrert et stort engasjement for jernbanens rolle og funksjon og det er mottatt i alt 102 høringsuttalelser fordelt på 17 fylkeskommuner, 42 kommuner, 37 interesseorganisasjoner og 6 transportører.

I det videre dokumentet er merknadsbehandlingen delt inn i 3 kapitler, fordelt på merknader avgitt av sentrale landsdekkende høringsinstanser, fylkeskommuner og banestrekningene fordelt på de 7 transportkorridorene med jernbane i Nasjonal transportplan (NTP).

Nedenfor gis en kort oppsummering av de hovedinnspillene som JBV har mottatt i høringen. Det kan for øvrig bemerkes at temaet drift og vedlikehold har vært ett gjennomgangstema i merknadene, og at høringsinstansene ønsker mer midler til vedlikehold i første del av planperioden, slik at midlene blir gjevt fordelt ut over hele 10 års perioden.

Handlingsprogrammet er Jernbaneverkets oppfølging av rammene og føringene i NTP 2014-2023. Handlingsrommet er derfor begrenset i forhold til å satse på nye tiltak, men dersom det kommer bevilgninger ut over de rammene som er varslet ønsker JBV å prioritere mer til vedlikehold og legge til rette for flere nye tog.

Jernbaneverket har gjennomgått og foretatt en vurdering av de innkomne merknadene. Det er ikke kommentert på alle merknader men vurderingene gitt av høringsinstansene er også informasjon som vil bli vurdert i det løpende planarbeidet. Dette er samlet i dette merknadsdokument som er tilgjengelig på Jernbaneverkets hjemmeside. Nedenfor gis en oppsummering av hovedinnspillene som Jernbaneverket har mottatt.

Oppsummering av de sentrale høringsmerknadene Jernbaneverket har mottatt

Vedlikehold:

- Det har vært et gjennomgående tema i alle høringsuttalelsene at det må legges betydelig vekt på økt vedlikehold i første del av planperioden.
- Vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur for å kunne levere et mer pålitelig kundetilbud til gods- og personkunder.
- Vedlikeholdsetterslepet er stort og det må settes av mer midler til konkrete vedlikeholdsoppgaver, bl.a. til stikkrenner og ballastrens.
- Det må settes av mer midler til ras- og fjellsikring på utsatte banestrekninger.

Kapasitetsforsterkende tiltak:

- Kapasitetsøkende infrastrukturtiltak som sikrer at flere tog kan settes i trafikk på eksisterende baner
- Bygge nye kryssingsspor, gjelder for hele jernbanenettet.
- Etablering av 30 tonns aksellast mellom Ørtfjell og Mo i Rana.
- Elektrifisering av Rauma- og Rørosbanen.
- Elektrifisering av Trønder og Meråkerbanen i første planperiode.
- Tidlig oppstart av Ringeriksbanen.

Gods:

- Effektive godsterminaler med tilstrekkelig kapasitet til å handtere volumvekst.
- Godsterminaler som legger til rette for effektive intermodale transportløsninger.
- Utbygging og effektiv organisering av Alnabru, som det nasjonale navet i godstrafikken på jernbane



- Ønsker forsert utbygging av terminalene på Alnabru, i Trondheim og Bergensområdet.
- Etterlyser mer fokus på mulighetene for internasjonal transport av gods på sjø/bane.
- Beredskapstiltak for godstransport ved avvik.

Stasjoner og knutepunkt:

- Flere kommuner ønsker innenfor sine geografiske områder utbedring og modernisering av stasjoner og knutepunkt.
- Ønsker en forsering av arbeidet med tilgjengelighet og UU på stasjoner og knutepunkt i første periode.
- IT-løsninger for trafikkavvikling som gir transparent og felles informasjon.

Utdanning:

- Etterlyser økt fokus på utdanning, kompetanseheving og etterutdanning av personell i yrker knyttet til jernbanefaget.
- Ønsker at det legges til rette for utdanning av flere fagarbeidere.

Leverandørmarkedet:

- JBV bes om å være bevist sin rolle som premissleverandør for utviklingen i entreprenørmarkedet.
- Det etterlyses mer åpenhet rundt anbudstildelinger
- Det ønskes en klar strategi fra JBV for å få til et velfungerende leverandørmarked innenfor drift og vedlikehold.

Oppsummering merknader innkommet på de forskjellige banestrekningene:

Korridor 1: Østfoldbanen

Østfoldbanen

- Ønsker dialog med JBV for helhetlig og samfunnsnyttig utvikling langs Østfoldbanen.
- Ønsker parkeringsplasser og forbedre togtilbud på Østre linje.
- Krever universelt utformet undergang mellom plattformer på Mysen stasjon.

Intercity (IC)

- Stor interesse for IC.
- Helhetlig og forutsigbar planlegging i byene.
- Behov for tett dialog og god koordinering for en helhetlig og samfunnsnyttig utbygging av vei og bane, og for å sikre god utvikling av stasjoner og knutepunkter langs banen.
- Tilstrekkelig planmidler tidlig i perioden.

Korridor 2: Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen



- Ønsker økte bevilgninger til Kongsvingerbanen som muliggjør et variert togtilbud, flere togavganger, lenger togsett og stopp på alle stasjoner. Dørstyring og toetasjes tog nevenes som mulige løsninger på kapasitetsutfordringene.
- Ønsker at midler til kyssingsspor på Kongsvingerbanen fremskyndes til første planperiode.
- Krever videre utredning før beslutning om Rånåsfoss/Auli treffes.
- Ønsker avsatte midler fremskyndet fra andre til første planperiode.
- Skarnes trekkes frem som en stor sikkerhetsrisiko som må avklares omgående.
- Ønsker midler til sanering av planoverganger på banen.
- Fokus på utvikling av stasjonene langs banen; Fetsund, Svingen, Kongsvinger, Skarnes, Blaker.
- Påpeker behov for økt parkeringskapasitet langs strekningen, spesielt Svingen og Blaker.

Korridor 3: Vestfold- og Sørlandsbanen

Generelt

- Drifts- og vedlikeholds nivået må økes. Robusthet, regularitet og punktlighet må forbedres.
- Det bes om at godstransportens prioritet i forhold til mål om økt persontogtrafikk inn mot byene konkretiseres i det videre arbeidet.
- Sørlandsbanen: KVU Grenlandsbanen, kryssingsspor, planlegge Sandnes – Nærbø – Egersund, Klepp og Øksnevadporten, Vestfoldbanen til IC-standard, Drangsdalen, strømforsyning.

Vestfoldbanen

- Ønsker midler til KVU for Grenlandsbanen i første planperiode.

Intercity

- Stor interesse for IC.
- Utbygging av dobbeltspor på hele Vestfoldbanen forseres.
- Tilstrekkelig planmidler tidlig i perioden.
- Helhetlig og forutsigbar planlegging i byene.

Sørlandsbanen

- Ønsker at det settes av midler slik at det lar seg gjøre å kjøre to tog i timen mellom Drammen og Hokksund innen første planperiode.
- Ønsker to tog i timen til Kongsberg, med innkorting av trase slik at reisetid mot Oslo blir under én time. Ønsker planmidlene avsatt i første planperiode.
- Ønsker etablering av nytt stopp på Gomsrud.
- Ønsker gjennomføring av stasjonstiltak på Hokksund og Mjøndalen stasjon i første planperiode.
- Ønsker høringsrunde når konsekvensene av gjenåpning av Steinberg foreligger.
- Ønsker midler til planlegging av ny stasjon på Lierstranda med oppstart i perioden 2014-17. Byggestart før 2023.
- Ønsker økt parkeringskapasitet.
- Svært mange ønsker om å få forlenget plattformene på Klepp og Øksnevadporten slik at det legges til rette for effektiv bruk av doble togsett på Jærbanen.
- Videre planlegging av Grendlandsbanen.
- Videreføring av dobbeltsporet sørover fra Sandnes mot Egersund.
- Sandnes kommune ber Jernbaneverket snarlig avklare arealbehovet i kommunen til videreutvikling av togtilbudet på Jærbanen.
- Lund kommune krever at tiltak i Drangsdalen prioriteres og at planovergangene i kommunen saneres.



- Toget er eneste kollektivreisemiddel for mange i korridoren, det er viktig at tilbudet bedres i kommende periode. Spesielt gjelder dette de som bor utenfor de sentrale byområdene.
- Det bør planlegges og bygges flere kryssingsspor på Sørlandsbanen for å tilrettelegge for økt godstransport på banen, og at dette må prioriteres frem i planperioden.
- Det påpekes også at arbeidet med strømforsyningen må prioriteres frem i planperioden.

NSB:

- Trekker – i tillegg til Klepp/Øksnavadporten og Grenlandsbaneutredning – også frem kryssingssporutbygging og stasjons-/plattformtiltak på stasjonene Audnedal, Snartemo og Gyland.
- NSB bekrefter at de fra og med januar 2016 kan trafikkere med doble sett på Jærbanen.

Korridor 5: Bergensbanen

Generelt

- Drifts- og vedlikeholds nivået må økes. Robusthet, regularitet og punktlighet må forbedres.
- Det bes om at godstransportens prioritet i forhold til mål om økt persontogtrafikk inn mot byene konkretiseres i det videre arbeidet.
- Bergensbanen: Ringeriksbanen og videre planlegging Voss – Arna, kryssingsspor, Geilo, ny godsterminal, stasjonsutvikling på Vossebanen.
- Snarlig oppstart av Ringeriksbanen.

Bergensbanen

- Behovet for midler til Geilo stasjon som en del av knutepunktprosjektet på Geilo.
- Gol trekkes også frem som en viktig stasjon.
- Planleggingen av Voss – Arna må snarest mulig videreføres.
- Flere presiserer viktigheten av god fremdrift for Ringeriksbanen.
- Det etterlyses satsingen på de 8-10 kryssingssporene som ble planlagt i NTP 2010-2019.
- Buskerud fylkeskommune ber Jernbaneverket vurdere Handlingsprogrammets høringsprosess, slik at fylkeskommunen kan koordinere innspill fra kommunene.
- Bergen kommune ønsker at Jernbaneverket snarest starter arbeidet med å finne arealer til ny godsterminal.

NSB:

- Ber om forlengelse av plattformer i forbindelse med innføring av nytt materiell i 2017. Dette gjelder stasjonene Dale, Trengereid, Bolstadøyri, Evanger og Seimsgrend.
- I tillegg bør det prioriteres bygging/forlengelse av kryssingsspor med samtidig innkjør på Vossebanen.
- CargoNet krever kryssingssporutbygging.
- ROM Eiendom presiserer viktigheten av knutepunktsutvikling og ny lokalisering av godsterminal i Bergen.
- ROM Eiendom stiller spørsmål ved prioritering av bygging på Nygårdstangen i første periode, da det snarlig vil være oppstart av utredninger angående ny godsterminal i Bergensområdet.

Korridor 6: Gjøvikbanen, Hovedbanen, Gardermobanen, Raumabanen, Dovrebanen Rørosbanen

Generelt

- Drifts- og vedlikeholds nivået må økes. Robusthet, regularitet og punktlighet må forbedres.
- Det må iverksettes betydelige driftsstabiliserende tiltak. Flere peker på betydningen av at Røros- og Solørbanen rustes opp til å fungere som alternativ godsroute / avlastning ved driftsbrudd på Dovrebanen. Ønsker elektrifisering av banene.



- Det bes om at godstransportens prioritet i forhold til mål om økt persontogtrafikk inn mot byene konkretiseres.
- Krever at infrastrukturtiltak gjennomføres i første planperiode.
- Fokus på gods og ønske om midler til planarbeid og strategi for utvikling på området.
- Flere gir uttrykk for at de ønsker økt fokus på gods og på å få gods fra vei til bane. De ønsker den nasjonale analysen av godsstrømmer velkommen og mer konkret midler til planarbeid med fokus på gods.

Intercity

- Stor interesse for IC.
- Utbygging av dobbeltspor helt frem til Lillehammer forseres.
- Helhetlig planlegging av banestrekningen Sørli – Brumunddal i første planperiode.
- Tilstrekkelig planmidler tidlig i perioden.
- Helhetlig og forutsigbar planlegging i byer og knutepunkt.

Gjøvikbanen

- Krever midler til å starte en planprosess og oppgradering som tar sikte på å bygge ut Gjøvikbanen til Intercitystandard.
- Ønsker midler til å igangsette planarbeid for sammenkobling av Dovre- og Gjøvikbanen.
- Ønsker større bevilgninger til Gjøvikbanen slik at banen er oppdatert med et godt tilbud når anbudsperioden utløper.
- Ønske om midler til avklaring av trasé gjennom Nordmarka.
- Krever mer midler til fornyelse av Gjøvikbanen i første planperiode.

Hovedbanen

- Oslo kommune Byrådet er opptatt av utvikling i Nydalen, og mener Hovedbanen vil få økt betydning som kollektivtilbud. Flytting av Nyland stasjon inntil Nedre Kalbakkvei og ny jernbanestasjon på Breivoll vil kunne gi Groruddalen det kollektivtilbudet som trengs.

Gardermobanen

- Lite omtalt i Handlingsprogrammet.
- Savner omtale av hva bevilgede midler i første og andre planperiode skal brukes til.

Dovrebanen

- Kapasitetstiltak på Dovrebanen må forseres i forhold til prioriteringen i forslaget til handlingsprogram.
- Tilliten til godstransport på bane må gjenoppbygges gjennom tiltak som sikrer kapasitet, regularitet og punktlighet.
- Det er bekymring for konkurransekraften til godstransport på bane, gods som er fjernet fra bane vil ta lang tid å få tilbake.
- Drifts- og vedlikeholds nivået må økes.
- Stort fokus på behov for elektrifisering av Røros- og Solørbanen for transport av gods.

Raumabanen



- Elektrifiseringsutredning er positiv, elektrifisert bane er ønsket. ERTMS ønsket innført tidligere enn 2026.
- Ber om avklaring av Raumabanen som skreddersydd reiselivsprodukt jfr. omtale i NTP. Raumabanen bør være forsøksstrekning på dette området.
- Det er dyp bekymring for godtogtilbudet på Raumabanen. Det bør iverksettes et pilotprosjekt med flere aktører for økt godstransport på banen, med rammevilkår for økt godsmengde som et tema.

Rørosbanen

- Flere instanser har fokus på elektrifisering av Røros- og Solørbanen for å øke kapasiteten, etablere dobbeltspor med Dovrebanen, få en alternativ korridor til/fra utlandet/Sverige over Solørbanen.
- Elektrifisering er en konkurransevridende faktor for skognæringen; markedet etterspør miljøvennlig transport, næringen kjører med bil til Gudbrandsdalen for å laste om til tog der. Transportkostnadene øker og konkurranseevnen reduseres tilsvarende.
- Kapasitetstiltak må forseres slik at banen kan ta flere tog.

Korridor 7: Nordlandsbanen, Trønderbanen og Meråkerbanen

Generelt

- Drifts- og vedlikeholds nivået må økes. Robusthet, regularitet og punktlighet må forbedres.
- Det bes om at godstransportens prioritet i forhold til mål om økt persontogtrafikk inn mot byene konkretiseres.

Nordlandsbanen

- Det er fokus på snarlig opprusting av strekningen Mo i Rana – Ørtfjell til 30 tonn for å kunne øke utskipping fra gruvene, og avklaring av finansiering (OBS! dette må avklares med SD jfr. Ofotbanen / LKAB).
- Det er ønske om forsering av utbygging av ERTMS Nordlandsbanen (strekningen Eiterstraum – Bodø).
- Det er fokus på utbygging av nye og forlengede kryssingsspor på nordre del av Nordlandsbanen (Saltendelen, Saltfjellet) for å øke kapasitet og punktlighet.

Trønderbanens utvikling

- Flere sentrale aktører forventer en forpliktende framdriftsplan for detaljplanlegging, bygging og idriftsetting av elektrifisering på Trønderbanen og Meråkerbanen.
- Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen ønskes tidlig i første periode, det etterspørres ferdigstilling allerede i 2018.
- Flere instanser ønsker samordning av utbygging av elektrifisering og NSBs anskaffelse av nye togsett.
- Det er ønske om en helhetlig og effektiv utvikling av Trønderbanen i henhold til KVU/KS1-rekkefølge og med en tettere samordning med Statens vegvesen i framdrift på planlegging, finansiering og gjennomføring/bygging av tiltak.
- Det er ønske om at prosjekter på Trønderbanen kommer som et særskilt prioritert prosjekt. Disse innspillene kommer i forbindelse med innspill til elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen og på samordning med utbygging av veg (Forbordfjellet tunnel).
- Trondheim kommune understreker viktigheten av tettere samordning av tiltak på strekningen og at dobbeltspor må prioriteres før firefelts vei Trondheim – Stjørdal.

Logistikknutepunktet



- Prosessen med videre planlegging av logistikknutepunktet må komme i gang snarest.

Korridor 8: Ofotbanen

Generelt

- Drifts- og vedlikeholds nivået må økes. Robusthet, regularitet og punktlighet må forbedres.

Ofotbanen

- Det må fortsatt holdes trykk på gjennomføring av nødvendige kapasitetsøkende tiltak.



Handlingsprogram 2014-2023 innkomne merknader fra sentrale høringsinstanser

Innkommende merknader med Jernbaneverkets kommentarer.

Høringsinstansenes merknader	JBV sine kommentarer
<p>Maskinentreprenørenes forbund, datert 19.10.13. <u>Byggherrestrategi og kontraktstørrelser</u> MEF etterlyser et større fokus på utvikling av entreprenørmarkedet i Jernbaneverkets handlingsprogram, og da særlig sett i sammenheng med kontraktstørrelser.</p> <p>Det vises i handlingsprogrammet til at Utviklingen i entreprenørmarkedet går mot stadig større kontrakter, og Jernbaneverket ser for seg at bruken av totalentrepriser vil øke i planperioden (s. 9). En kan her få inntrykk av at denne utviklingen finner sted uten påvirkningsmulighet fra byggherrene, noe som ikke er riktig.</p> <p>Store offentlige byggherrer, som Jernbaneverket, er viktige premissleverandører for utviklingen i entreprenørmarkedet. I forlengelsen av dette mener MEF det påligger de offentlige byggherrene å sørge for at også mindre entreprenører har mulighet til å ta på seg oppdrag i regi av Jernbaneverket som hovedentreprenør. Dette vil være i tråd med målsettinger om utviklingen og markedstilgang blant SMB-segmentet i det norske anleggsmarkedet. Dersom transportetatene ikke er sitt ansvar bevisst på dette området vil slike offentlige målsettinger være av liten reell betydning.</p> <p>En effektiv utnyttelse av det norske entreprenørmarkedet forutsetter at det utlyses kontrakter tilpasset hele bransjen, som består av mange små og mellomstore entreprenører, og noen store riksenterprenører.</p> <p>MEF ber Jernbaneverket se til Statens vegvesen og deres erfaringer med utlysning av mindre forsøkskontrakter for vegdrift i Setesdal, Indre Romsdal, Vesterålen og Alta. Denne kontraktstrategien har bidratt til å utvikle et nytt segment i entreprenørmarkedet, hvorav flere entreprenører uttrykker at erfaringene med hovedentreprenøransvar har gitt dem kompetanse til å by på større kontrakter i fremtiden.</p> <p><u>Mer åpenhet om Jernbaneverkets kontraktstildelinger</u> MEF har tidligere oppfordret Jernbaneverket til å etablere en samlet oversikt over deres anbudstildelinger, og vi ønsker her å gjenta vår oppfordring.</p> <p>Vi mener anbudsoversikten til Statens vegvesen her kan fungere som eksempelmodell. Statens vegvesen har siden 2009 satt sammen en samlet oversikt over alle mottatte tilbud på entrepriser og konsulentkontrakter (investeringer, drift og vedlikehold). Oversikten inneholder tilbudsbeløp og bedriftsnavn for hver kontrakt over terskelverdi, fordelt pr. måned. Anbudsoversikten offentliggjøres på dere nettside hver måned.</p> <p>Informasjon om kontrakter i regi av JBV er i dag tilgjengelig på Doffin. Denne informasjonen er imidlertid av begrenset nytte. En løsning som skissert ovenfor gjør det mulig for ulike interessenter enkelt å skaffe seg en oversikt over aktivitetsnivå og konkurransegrad. Vi mener både byggherre- og leverandørsiden vil være tjent med en slik offentliggjøring. I tillegg vil en slik oversikt gi bedre innsyn i anskaffelsesprosessene. Transportetatene forvalter store verdier, og er viktige oppdragsgivere for mange private bedrifter. Vi mener det er viktig at etatene legger til rette for størst mulig grad av</p>	<p>Utviklingen i retning av større kontrakter er ønsket av JBV og er en konsekvens bl av at byggherreorganisasjonen ikke skal øke i takt med bevilgningene. I tillegg erfarer vi økt attraktivitet og konkurranse på større kontrakter enn mindre, med bedre priser som resultat.</p> <p>JBV er enige i at oppdragsstørrelsen må tilpasses alle deler av markedet. Vi mener at stimulering av entreprenører til å delta på mindre kontrakter skal fortsette. JBV vil ha en stor portefølje av prosjekter tilpasses denne delen av markedet</p> <p>JBV har et stort internt driftsapparat til å forestå korrektivt og preventivt vedlikehold, og deres oppgaver er ikke egnet som erfaringsarene for eksterne entreprenører i samme grad som f eks hos Statens vegvesen. Vår utvikling av dette markedet vil komme gjennom andre tiltak.</p> <p>Dette er noe vi skal etablere.</p> <p>Vi vil vurdere å etablere et "markedstorg" enten etter modell av SVV eller utvikle en ny plattform i samarbeid med SVV. Vi ser et helt tydelig behov for dette i markedet, både av behov for planlegging, kapasitet og etterlyst forutsigbarhet. Kunngjøring av tildelinger bør skje i samme informasjonskanal</p>



<p>transparens i sine offentlige innkjøp.</p>	
<p>Norsk lokomotivmannsforbund, datert 31.10.13. Forbundet er generelt sett fornøyd med at bevilningene til jernbanesektoren har økt, slik at aktivitetsnivået både i forhold til investeringer i ny infrastruktur og vedlikehold av eksisterende infrastruktur kan holdes oppe. Det er imidlertid en kjensgjerning at bevilgninger til vedlikehold av infrastrukturen har vært forsømt igjennom mange år, og at det derfor eksisterer et stort etterslep for å få den eksisterende infrastrukturen opp på et nivå som er akseptabelt i forhold til å oppnå en tilfredsstillende punktlighet og regularitet. Dette etterslepet gir seg spesielt negative utslag overfor godstrafikken på jernbane, noe som har medført at gods har blitt overført fra bane til vei, og ikke motsatt som er den politiske målsetningen. Med ustabil infrastruktur vurderer stadig flere av transportørene å overføre gods til vei, hvor mulighetene for omkjøring ved naturhendelser er større enn på bane. Dermed øker den negative utviklingen for gods på bane, og godsselskapenes økonomiske situasjon forverres ytterligere. Derfor er forbundet skuffet over at ikke Jernbaneverket har en mer offensiv strategi for vedlikehold og oppgradering av infrastrukturen i første del av planperioden som handlingsprogrammet omhandler.</p> <p>Konkret mener forbundet at det avsatte beløpet på 150 mill. kr til ulike beredskapstiltak for godstransporten i første del av planperioden, bør økes vesentlig:</p> <ul style="list-style-type: none">• Å ha tilstrekkelig med dieseltrekraft tilgjengelig ved avvikssituasjoner er vesentlig for å opprettholde godstrafikken mellom Oslo og Trondheim når Dovrebanen er stengt. JBV bør avsette midler til dette• Arbeid med å bytte ut og fornye stikkrenner slik at det oppnås kapasitet til å ta unna store vannmengder når ekstremvær slår til må intensiveres, og avsatte midler til dette økes betydelig for alle banestrekninger• Som følge av klimaendringer har antallet ras økt de senere år, og arbeidet med, samt midler til fjellsikring bør derfor også økes betydelig på de banestrekninger som er mest utsatt.	<p>Vedlikehold og fornyelse er styrt av de økonomiske rammene i NTP. JBV er enige i at disse rammene burde vært høyere og dette er omtalt i endelig handlingsprogram.</p> <p>JBV, i samarbeid med togselskapene, vil vurdere dette gjennom en nedsatt arbeidsgruppe.</p> <p>JBV er enige i at de påpekte tiltakene bør intensiveres, men dette vil være avhengig av nivået på drift og vedlikehold framover. En betydelig andel av ramma til programområdet sikkerhet og miljø er også avsatt til rassikring.</p>
<p>NHO-LT, datert 05.11.13. <u>Generelt</u> Siden Nasjonal Transportplan ble fremlagt har vi med undring konstatert at den avgitte regjeringen bevisst eller ubevisst har nedprioritert tiltak for godstrafikken. Dette gjelder både investeringer og drift, vedlikehold og fornyelse. Den 7. februar oversendte vi vår rapport "Hurtig, punktlig og miljøvennlig – Tiltak for å styrke godstogets konkurransekraft", som fra vår side var et forsøk på en nøktern, men grundig situasjonsanalyse samt tiltak som vi mente kunne gjennomføres uten altfor store belastninger på budsjettet.</p> <p>I det store og hele er ikke forslagene hensyntatt i NTP og naturligvis derfor heller ikke i JBV's handlingsprogram, som jo skal være en konkretisering av NTP.</p> <p><u>Drift, vedlikehold og fornyelse for godstrafikken.</u> Et stigende antall jernbanebrukere, kunder, togselskaper og deres organisasjoner fremhever behovet for å styrke vedlikehold, drift og fornyelse av godstiltak for å forhindre den pågående reduksjon i godsvolum.</p> <p>I NTP-dokumentet er det ikke beskrevet i detalj fordelingen av midler. Først i eget møte med Jernbaneverket i mai 2013 og nå gjengitt i tabell 5.3, side 34, fremstår tallene som viser at det i realiteten nesten ikke er avsatt midler for godstrafikk. Hvis en trekker ut midlene til Ofofbanen på 1121 mill. kroner, som i store trekk er til nytte for svensk gruveindustri, er det i praksis ikke midler til verken vedlikehold eller krysningsspor den første fireårs perioden.</p>	



<p>Når JBV på side 71 omtaler at tiltakene på godssiden ventelig vil føre til en vekst på 20-50 prosent, stiller vi spørsmål ved grunnlaget for en slik formulering, i alle fall hvis det er tale om den første fireårs perioden.</p> <p>Et lyspunkt er den nye posten på 150 mill kroner til krisetiltak som er kommet som følge av et samarbeid mellom JBV og næringen. Disse midlene skal benyttes til beredskapstiltak når banen ikke fungerer.</p> <p>Vi har brukt tid på å fremheve overfor den nye regjeringen at det må øremerkes inntil 1 mrd kroner til drift, vedlikehold og robusthetstiltak for godstrafikken hvert år i den første fireårsperioden.</p> <p>Vi håper at regjeringen svarer positivt på dette i høstens tilleggsproposisjon. I så fall skulle det ligge til rette for at Jernbaneverket reviderer handlingsprogrammet for godstrafikk.</p> <p><u>Terminaldriften</u></p> <p>Terminaldriften er ikke omtalt i handlingsplanen.</p> <p>Det vil være kjent at vi har innklaget den avgåtte regjeringen for ESA for forslaget om å «nasjonalisere» terminaldriften. Vi mener den beste måten er å sette driften ut på konkurranse basert på et konkurransegrunnlag som fremmer innovasjon, effektivitet og kundeorientering. Vi håper den nye regjeringen reverserer prosessen og gir JBV i oppdrag å utarbeide et slik konkurransegrunnlag.</p> <p><u>Investeringer.</u></p> <p>Når det gjelder investeringer, konstaterer vi at den såkalte "brede godsanalysen" som etatene har initiert, som regjeringen har igangsatt og som er omtalt i handlingsprogrammet side 76, fremstår som et effektivt hinder for helt nødvendige investeringsbeslutninger på terminalene.</p> <p>Verken logistikkpunkt Trøndelag eller Bergen har fått midler. Alle større beslutninger på Alnabru er også utsatt med unntak av noe utbedring tilsvarende 200 mill kroner i første fireårs periode.</p> <p>Dette er i realiteten en nedprioritering av godstrafikken på bane. Når det gjelder godsstrømmer og analyser, ville det vært effektivt å iverksette en dialog med de aktører som har kunnskapen om hvor godsstrømmen går inn/ut og i landet. Den kunnskapen foreligger hos godsaktørene. Det samme gjelder kunnskap om lokalisering og organisering av intermodale terminaler bil/bane/båt.</p> <p>Vi mener JBV overfor den nye regjeringen bør ta til orde for at Alnabru og Trondheim terminaler må behandles særskilt, forseres og bygges ut med oppstart i første fireårs periode. For Trondheims vedkommende bør lokalisering skje i tråd med JBV's grundige KVVU som konkluderte med lokalisering syd for Trondheim. Andre beslutninger om lokalisering av Alnabru og Trondheim, vil effektivt føre til en massiv overgang av godsvolum fra bane til veg.</p> <p>Så bør nav-satellitt strategien for Oslofjorden samt havnestruktur inngå i analysen. Når det gjelder nytt logistikk knutepunkt i Bergensområdet gjøres oppmerksom på at Bergen kommune nå har besluttet at dette bør lokaliseres til Flesland-området. Her anbefales at staten tar initiativ til en raskere prosess med sikte på samlokalisering intermodalt i tråd med Bergen kommunes syn.</p>	<p>Målet om å kunne øke kapasiteten på nettet til å håndtere en vekst på 20-50 prosent er knyttet til perioden 2014-23.</p> <p>JBV er kjent med dette og avventer eventuelle oppdrag fra Samferdselsdepartementet.</p> <p>Her har JBV forholdt seg til rammene i NTP.</p> <p>Jernbaneverket har startet arbeidet med reguleringsplan for Nygårdstangen godsterminal. Hensikten med arbeidet er å øke kapasiteten på kort sikt. Det er avsatt 205 millioner til utvikling av godsterminalen i Handlingsprogrammets annen periode.</p> <p>JBV ser på kapasitetsøkende strakstiltak på Alnabru med investeringer på 200 mill. kr. Større utbygging av terminalområde er avsatt i annen planperiode med 3,5 mrd. kr.</p> <p>Jernbaneverket vil om kort tid motta bestilling av KVVU for nytt logistikknutepunkt i Bergen fra Samferdselsdepartementet. Utredningen vil danne grunnlag for beslutning av lokalisering av ny godsterminal.</p>
<p>Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg, datert 13.11.13.</p> <p>EBA etterlyser en klar strategi for et velfungerende leverandørmarked innen drift og vedlikehold.</p> <p>I kapittel 4 om drift og vedlikehold og kapittel 6 om tiltak på banestrekningene er det ikke beskrevet fordeling av midler mellom JBV's egenproduksjon og midler til det private leverandørmarkedet. Det er heller ikke konkretisert hva som blir fordelingen mellom fornyelse, drift og vedlikehold.</p>	<p>Jernbaneverket utarbeidet i 2010 en Kompetansestrategi som frem til 2014 har dannet grunnlaget for det kompetansearbeidet som har funnet sted. I følge Kompetansestrategien 2010 skulle fagarbeiderutdanningen utredes mht. kapasitetsbehovet, samarbeid med videregående skoler og utdanningens forløp. Dette ble gjennomført i 2011 - 2012 og vi har i dag en god oversikt over muligheter og eventuelle samarbeidspartnere. Utdanningsløpet for</p>



<p>Kapittel 6 viser en strekningsvis oversikt over utvikling og tiltak på banestrekningene. Vi mener at et handlingsprogram som skal være en konkretisering av NTP burde vært mer konkret på gjennomføringstidspunkt og vist en fordeling på volum innen drift og vedlikehold, spesielt for første 4-års periode. Det er også ønskelig at fornying og tyngre vedlikehold planlegges for hele strekninger.</p> <p>EBA er uforstående til at det er planlagt svært omfattende maskininvesteringer uten at det foreligger en klar strategi for leverandørmarkedet og omfanget av JBV's egenproduksjon. Investeringer i første 4 års periode beløper seg til ca. 650 mill kr, og i siste 6 års periode til ca. 1,5 mrd kr.</p> <p>Budsjett for 2013 hadde en nedgang i forhold til 2012. Jernbaneverket opprettholder sin egenproduksjon, konsekvensen av det er nedbemanning i leverandørmarkedet. EBA stiller spørsmål om det er mulig å nå mål for oppetid i 2017 med en nedbygging av leverandørmarkedet og en foreslått opptrapping av budsjettet først i siste del av perioden.</p> <p>EBA etterlyser en tydelig strategi for utdanning av fagarbeidere og Norsk Jernbaneskoles rolle i framtidig utdanning av fagarbeidere. Det er viktig at det er et skille mellom de som stiller kompetansekrav og de som utdanner. Det må også ses på utvikling av utdanningstilbud innenfor det vanlige skoleverket.</p>	<p>læretiden ved Norsk Jernbaneskole er også lagt om i samarbeid med Opplæringskontoret for jernbanesektoren, denne er nå i stor grad modulbasert.</p> <p>I 2013 la vi grunnen for en samlet</p> <p>Kompetansesenter innen Jernbane, et senter bestående blant annet av Norsk Jernbaneskole, en analyse, statistikk og strategi enhet, en enhet som jobber med utdanning på høyskolenivå og en ressurs som skal jobbe videre med utdanningen av fagarbeidere og samarbeid med videregående skole. Kompetansesenteret er operativt fra april 2014.</p> <p>Vi har i opprettelsen av Kompetansesenteret lagt vekk på at kompetansekrav settes av ansvarlige fagmiljøer som også utarbeider en læreplan, utdanningstilbyder skal så utarbeide en opplæringsplan. Dette gjelder uavhengig av om utdanningstilbyder er Norsk Jernbaneskole eller en annen utdanningsinstitusjon. Kompetansesenteret vil få ansvar for videre utvikling av strategier og planer innen utdanning av fagarbeidere.</p> <p>Disse maskinene skal erstatte eksisterende gamle og skal støtte under på JBV's strategi om å ivareta drift, korrektiv og delvis forebyggende vedlikehold i egen regi, mens fornyelse skal ut på anbud.</p>
<p>NSB, datert 26.11.13. <u>NSB-konsernets samlede vurdering</u></p> <p>NSB ser at Jernbaneverket som utgangspunkt har prioritert innenfor de rammer som er satt i NTP. Det generelle vedlikeholdet og den jevne kapasitetsøkning for å møte underliggende vekst og økt konkurranse fra veg, blir som resultat vesentlig underfinansiert i planperioden 2014 - 2017. Blant annet viser statsbudsjettet for 2014 at ambisjonene for infrastrukturens ytelse er redusert. JBV's mål for oppetid/regularitet var i 2013 henholdsvis 99,2 og 99 %. For 2014 er målene justert til henholdsvis 99,0 og 98,0 %.</p> <p>Måljusteringen er en konsekvens av at det ikke bevilges nok penger til vedlikehold.</p> <p>NSB ser med alvorlig bekymring på en innretning som gir store utfordringer i den daglige driften i lang tid framover i påvente av ferdigstillingen av de store prosjektene. NSB vil spesielt peke på fornyelse av infrastrukturen hvor det legges opp til en årlig innsats på bare 1.734 mill. kr i første 4 årsperiode mens siste del av planperioden er planlagt med 3.947 mill. kr per år. Det er</p>	<p>I det påfølgende kommenteres en del av innspillene fra NSB. For øvrig har JBV etter at NSB's uttalelse ble avgitt, hatt tett dialog med NSB omkring deres merknader og hvordan disse kan hensyntas i handlingsprogrammet. Merknader knyttet til ytterligere materiellanskaffelser og behov for hensetting er kommentert i kap 2.9. i handlingsprogrammet.</p>



derfor grunn til å regne med at den høye feilfrekvensen på dagens infrastruktur videreføres.

Det er satt av begrenset med midler for tilrettelegging for økt aktivitet på eksisterende nett. Med de foreslåtte prosjektene, 55 mill. kr til Østlandet i planperioden 2014-17, vil det ikke være mulig for NSB å møte økt etterspørsel gjennom anskaffelse av flere tog selv der framføringskapasiteten er til stede. Uten en annen innretning på handlingsprogrammet vil NSBs forslag til investeringer i nye tog ikke kunne gjennomføres. Kundetilbudet blir da styrt av begrenset hensettingskapasitet og for korte plattformer i stedet for markedsmulighetene. På det sentrale Østlandet vil dette være særdeles kritisk da det allerede nå er flere avganger som burde vært kjørt med doble togsett.

Etter NSBs syn vil det ikke være mulig å møte jernbanens utfordringer med de avsatte rammene for første fireårsperiode. Drift, vedlikehold og fornyelse må prioriteres høyere de neste årene for at transportveksten skal kunne tas kollektivt og at mer gods kan overføres fra veg til bane.

NSBs plan for anskaffelse av persontogmateriell i NTPs planperiode, utarbeidet på oppdrag av Samferdselsdepartementet, dokumenteres separat. Konsekvenser for infrastrukturkapasitet er imidlertid oppsummert i dette dokumentet. NSB er av den oppfatning at planprogrammet må endres slik at jernbanen fortløpende kan levere et bedre kundetilbud i et marked som er i kontinuerlig vekst.

I perioden 2014 til 2017 vil NSB derfor i større grad prioritere:

- Kapasitetsøkende infrastrukturtiltak som sikrer at flere tog kan settes i trafikk på eksisterende baner
- Vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur for å kunne levere et mer pålitelig kundetilbud til gods- og personkunder
- Kapasitetsøkende tiltak for godstransport i første del av perioden
- IT-løsninger for trafikkavvikling og transparent og felles informasjon

NSB vil trekke fram Rom Eiendom som Jernbaneverkets naturlige og viktigste samarbeidspartner i knutepunktsutviklingen. Vellykkete knutepunkter er en av forutsetningene for en suksessrik utvikling av togtransporten. Her har Jernbaneverket og NSB felles interesser. Rom Eiendom har styringsverktøy og beslutningsstruktur som ivaretar verdiene og byutviklingen på en effektiv måte.

NSB Persontog

1 Jernbanen i tiden

NSB Persontog er enig i at den moderne jernbanen må utnytte mulighetene som ligger i den informasjonsteknologiske utviklingen både trafikkavviklingsmessig og med hensyn til passasjerinformasjon. Det er nødvendig og positivt at infrastrukturtiltak for å fullføre innføringen av ny grunnrute i Østlandsområdet, prioriteres. Både dagens og forventet vekst i transportetterspørsel, tilsier imidlertid at den angitte tilveksten på 66 togsett fram til 2018 vil begrense nødvendig kapasitetsoppbygging for at toget kan ta den ønskede andel av trafikkveksten. Allerede i dag er 70 togsett levert eller under levering og flere tog må fortsatt holdes i trafikk enn opprinnelig forutsatt utfra alder. Det er for øvrig positivt at JBV vil videreutvikle samarbeidet med togselskapene for å tilrettelegge for deres behov og utviklingen av transportmarkedet.

Handlingsprogrammet framhever at «Jernbaneteknologien er i stadig utvikling, og den digitale revolusjonen åpner for en rekke nye løsninger....». NSB støtter dette. Nye løsninger knyttet til trafikkavviklingen og transparent og felles informasjon vil være avgjørende for å lykkes med å bedre regulariteten og punktligheten. NSB Persontog understreker viktigheten av at



«utviklingen av bedre publikumsinformasjonssystemer skjer kontinuerlig framover, ...» Foruten egenverdien av god informasjon til kundene, bidrar publikumsinformasjonssystemene til at av- og påstigning blir enklere og stasjonsoppholdet kortere slik at punktligheten forbedres. Stasjonsopphold er en av to viktige forsinkelsesårsaker som NSB er ansvarlig for.

2 Mål og prioriteringer

2.1 Transportmål

Oppetid, regularitet og punktlighet er grunnleggende for avvikling av togtrafikken. Dagens feilfrekvens er ikke akseptabel — med eksempelvis gjennomsnittlig 7 signalfeil daglig. En slik uforutsigbarhet gjør det vanskelig for operatørene å levere det togtilbudet de har forpliktet seg til overfor kunder og statlig kjøper. NSB merker seg at punktlighetsmålene for persontog generelt og det egne målet for Gardermobanen i 2017 og 2023, er satt lavere enn oppnådde prestasjoner i 2012. Selv om man legger opp til økt trafikk, stedvis uten tilsvarende kapasitetsøkning, er det etter NSBs mening for lite offensivt ikke å sette målene høyere.

2.2 Økonomiske rammer i planperioden

Rammene diskuteres under de aktuelle temaene.

2.3 Prioriteringer

NSB er enig i de generelle prioriteringene som tilsier at man skal satse der jernbanens fortrinn kommer mest til sin rett. Rammene, og i særlig grad periodiseringen, til drift/vedlikehold gjenspeiler ikke i tilstrekkelig grad de utfordringer jernbanen står overfor.

2.4 Togtilbud og rutemodell

NSB er svært positiv til at fremtidig togtilbud legges til grunn for prosjekter og tiltak for infrastrukturen og ikke omvendt. Beskrivelsen av tilbudsutformingen og tilhørende infrastrukturbygging er i tråd med NSBs tanker om kundetilbudet, både på Østlandet og i Stavanger-, Bergen- og Trondheimsregionen.

2.5 Intercity med Oslo- og Østlands-området

NSB er tilfreds med at JBV legger vekt på at utbygging av IC-strekningene skal gjennomføres slik at togtilbudet trinnvis kan forbedres. I det videre arbeidet er det viktig at det planlegges for minst mulig påvirkning på eksisterende trafikk i anleggsfasene. Det må planlegges strukturerte løsninger med hensyn til hel- og delstenging av strekninger slik at kundene ikke utsettes for flere alternerende varianter av avviksløsninger enn nødvendig.

Det er grunn til å påpeke at Drammensområdet mer og mer framstår som en kapasitetsutfordring hva angår å gjennomføre forbedringer i togtilbudet. I videre arbeid med utbyggingstrategi for IC-området bør det ha høy prioritet å finne løsninger her. Likeledes er strekningen Hamar — Lillehammer svært høyt belastet, hvilket også gir begrensninger i mulighet for å få til gode ruteplanløsninger. NSB anbefaler derfor at strekningen Moelv — Brumunddal gis tidlig prioritet i utbyggingen av dobbeltspor, selv om strekningen ligger utenfor «indre IC».

Det er helt essensielt at det planlegges og bygges tilstrekkelig vende- og hensettingskapasitet. Allerede i dag blir eksisterende baners framføringskapasitet ikke utnyttet optimalt selv om markedet er til stede på grunn av manglende muligheter for effektivt å vende tog. Her må spesielt sørkorridoren vies oppmerksomhet dersom en skal kunne utnytte den potensielle kapasiteten som ny Follobane åpner for. NSB forutsetter at Sandbukta — Moss — Såstad, inkludert utvidet kapasitet for å snu tog i Moss, er ferdigstilt samtidig med Follobanen.

Det er behov for om lag 70 flere tog i trafikk i løpet av 10-12 år for å møte en forventet etterspørsel. I tillegg vil nærmere 80 tog bli erstattet som følge av oppnådd tekniskøkonomisk levealder, mange av dem med lengre togsett. Utkastet til handlingsprogram reflekterer ikke dette behovet. Dersom det ikke kan stilles tilstrekkelig togkapasitet på eksisterende baner, vil store

Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP. Det skal legges vekt på å finne løsninger som gir minst mulig påvirkning på eksisterende trafikk i anleggsfasen.

Jernbaneverket jobber for en helhetlig plan for utvikling av Drammen stasjon, og ser på nødvendige tiltak på Drammen stasjon for å håndtere det planlagte IC-tilbudet på Vestfoldbanen, og forutsetningen om dobbeltspor mellom Drammen og Kobbervikdalen i 2024. (Drammensområdet for øvrig inngår ikke i prosjektets mandat.)

Jernbaneverket har argumentert og vil fortsette å argumentere for raskest mulig planlegging og bygging av strekningen Brumunddal — Moelv.

Jernbaneverket legger opp til en helhetlig planlegging av infrastrukturen med nødvendige tiltak for avviklinga av togtrafikken, inklusive tilstrekkelig vende- og hensettingskapasitet.

Jernbaneverket legger opp til raskest mulig planlegging og bygging av strekningen



passasjerstrømmer avskalles. Synkende markedsandeler for toget vil være en utvikling i strid med mål om at kollektivtrafikken i større grad må ta veksten i transportbehov inn og ut av Oslo.

Plattformforlengelser for doble togsett på hele Østlandet er nødvendig. Det kan se ut som om satsingen på Kongsvingerbanen ikke vil omfatte alle stasjoner. Det vil i tilfelle medføre endringer i stoppmønsteret. Hvis dette er intensjonen, bør det komme eksplisitt fram slik at prosess mot kjøper og fylkeskommuner kan skje slik det er omforent, blant annet i NSBs avtale med staten om tjenestekjøp.

NSB ser med bekymring på hvor presset den totale kapasiteten er med hensyn til antall person- og godstog på strekninger som Lillestrøm - Kongsvinger, Lillestrøm - Dal, Oslo S - Jaren/Gjøvik, og Asker - Drammen - Kongsberg.

2.6 Stavanger-, Bergen- og Trondheims-området

NSB har oppnådd gode resultater av satsingen på lokaltog på Jærbanen. Videre vekst i rushtidene er begrenset av plattformlengder som kunne tillatt doble togsett. Relativt enkle tiltak, i første rekke ved Klepp og Øksnevadporten, kan endre dette. Med dagens togtetthet er også sporkapasiteten en begrensning. Regiontogene har fått forlenget kjøretid mellom Egersund og Sandes med inntil 10 minutter som følge av manglende framføringskapasitet. Kristiansand - Stavanger er en strekning hvor toget kan konkurrere med fly, buss og bil, men da er man avhengig av å holde kjøretida nede på godt under tre timer.

Fra og med 2014 innføres et tilbud med avgang tilnærmet hver time mellom Bergen og Voss. Dette styrker jernbanens rolle på relasjonen og legger til rette for toget som rygggrad for trafikk også til og fra Indre Sogn og Hardanger. Høyere utnyttelse av infrastrukturkapasiteten setter høyere krav til vedlikeholdsomfang og utførelse.

Lokaltogene Lerkendal - Steinkjer har høyest kundetilfredshet i landet. Produktet fungerer godt og har en høy andel undervegsreiser. Toget har begrenset konkurransekraft mellom Stjørdal og Trondheim, delvis på grunn av at bussen tangerer kjøretida, har høyere frekvens og betjener Trondheim sentrum bedre enn toget gjør. Elektrifisering vil gi redusert reisetid og derigjennom høyere konkurransekraft og lavere kostnader. En tidfestet plan for elektrifisering vil være avgjørende for NSBs valg av nytt materiell for lokaltogene i Trondheim om det skal velges elektriske tog eller fortsatt være basert på diesel. Nye tog vil uansett være lengre enn dagens for å gi rom for markedsvekst. Det vil dermed også bli behov for plattformforlengelser.

NSB Persontog og Trondheimsregionen ønsker for øvrig å øke frekvensen mellom Trondheim og Stjørdal, samt å endre endepunktet i sør for de faste timesavgangene fra Lerkendal til Melhus. Tilgjengelighet til togene på Trondheim sentralstasjon er begrenset pr. i dag - viser her til Rom Eiendoms uttalelse til handlingsprogrammet.

3. Signalplan

Innføring av ERTMS innebærer et kostnadsløft også for operatørene. En modernisering av signalssystemene i Norge forutsettes imidlertid både å redusere antall signalfeil vesentlig og å øke kapasiteten i trafikkavviklingen. På nordre del av Nordlandsbanen skjer trafikkstyringen fortsatt manuelt. For en robust trafikkavvikling og mer markedsrettede ruteleier for person- og godstrafikken, er det behov for reetablering/etablering av noen korte kryssingsspor mellom Rognan og Bodø. Dette har i mange år vært stilt i bero, inntil fjernstyring. NSB er derfor tilfreds med at Nordlandsbanen er blant de første strekninger hvor ERTMS skal innføres og ber om at dette arbeidet påbegynnes nordfra.

4 Drift og vedlikehold av infrastrukturen

NSB ser viktigheten av å jobbe mot definerte måltall selv om det i første omgang innebærer mange småtiltak framfor store løft når det først

Sandbukta – Moss – Såstad med vendemulighet for lokaltog i Moss. Jfr. NTP vil Sandbukta – Moss – Såstad være ferdig senere enn Follobanen, men JBV har prioritert prosjektet så tidlig det er mulig gitt føringene i NTP.

Plattformtiltak på Klepp og Øksnevadporten stoppesteder er etterspurt av flere høringsinstanser, og vil tilrettelegge for trafikk med doble togsett på Jærbanen. Jernbaneverket legger opp til å gjennomføre utbygging på disse stedene innen utgangen av 2015.

JBV legger opp til å videreføre planleggingen av elektrifisering i 2015 med planlagt byggestart i 2017.

Implementeringen av ERTMS på Nordlandsbanen er planlagt å starte nordfra.



iverksettes arbeider. Vi setter likevel spørsmålsteget ved om målene er realistiske når løftet først skal skje i siste del av planperioden.

4.1 Drift av infrastruktur

Det er den totale kundeopplevelsen som infrastrukturforvalter og operatør i fellesskap yter som kan gi et attraktivt togtilbud. NSB støtter at det avsettes midler til publikumsarealer. Når en del tunge fornyelsestiltak er planlagt til siste del av planperioden, blir det viktig at generell drift, så som renhold og snørydding av de gamle anleggene, holder en høy kvalitet.

4.2 Vedlikehold

Med økt togtrafikk og økt vedlikeholdsomfang på mange strekninger er det stadig viktigere at arbeidene kan utføres når det ikke går tog (i «hvite tider») og at tiltak koordineres slik at stenging av banestrekninger kan holdes på et minimum.

4.3 utfordringer og mål

Målet for planperioden (2014-2023) om at antall forsinkelsestimer skal reduseres med om lag 30 pst, sammenliknet med nivået i 2012, er etter NSB vurdering ikke tilstrekkelig til å møte jernbanens utfordringer. De største utfordringene med å heve regulariteten og punktligheten til et tilfredsstillende nivå for kundene er i dag knyttet til trafikkavviklingen og signalsystemene. Disse to årsakene utgjør nå om lag halvparten av forsinkelsene for NSB Persontog. Tiltak for å bedre trafikkavviklingen og signalsystemene er ikke tilstrekkelig adressert og prioritert i handlingsprogrammet.

NSB støtter Jernbaneverkets vurdering av at «antall signalfeil med driftsforstyrrelser er på et for høyt nivå og gir et uakseptabelt antall forsinkelsestimer. Det er spesielt de utvendige anlegg som resulterer i driftsforstyrrelser. Det må gjøres endringer i sporfeltkonseptet for å bedre situasjonen og installering av akseltellere vil være et viktig tiltak for å få dette til». Etter NSBs syn vil det ikke være mulig å møte jernbanens utfordringer med de avsatte rammene for første fireårsperiode for drift, vedlikehold og fornyelse. Drift, vedlikehold og fornyelse må prioriteres høyere de neste årene for at transportveksten skal kunne tas kollektivt og at jernbanen skal kunne være ryggraden i kollektivsystemet i de områder det er jernbane.

4.4 Fornyelse

Vi registrerer at de totale midlene avsatt til fornyelse er fordelt med 1,73 mrd pr år i planens fire første år, mens de øker til 3,95 de siste seks årene. Dette er i tråd med overordnede finansielle føringer, men det gjenspeiler ikke de utfordringene jernbanen står overfor med hensyn til kvalitetsutviklingen. Vi kan heller ikke se at det rent anleggsmessig eller av hensyn til togdriften vil være gunstig å skyve på fornyelsen. Investeringen i nye anlegg vil ha minst samme intensitet de siste seks som de første fire årene og forvitringen av eksisterende infrastruktur skjer kontinuerlig.

5 Programområdene

NSB er opptatt av en rask og planmessig gjennomføring av de igangsatte prosjektene som skal sikre fullføringen av de siste elementene i den nye ruteplanen på Østlandet fra desember 2014. Gjennom vårt innspill til NTP 2014 - 23 har NSB signalisert et behov for ytterligere 150 nye togsett hvorav 20 er bestilt, i løpet av de neste 10 år for å avvikle trafikken på Østlandet alene. Etterspørselen rundt Bergen, Trondheim og Stavanger tilsier at det må anskaffes flere tog for avviklingen av trafikken der. Samtidig må materiellparken i Bergen og Trondheim fornyes. Da må nødvendige anlegg for hensetting av togmateriell på nattetid og mellom rushperiodene realiseres.

5.1 Kapasitet, gods og tekniske tiltak

De kapasitetsøkende tiltakene for gods- og persontog er foreslått fordelt med 1 552 millioner kroner, hvorav 1 121 millioner til Ofotbanen, i første halvdel av perioden og 4 222 millioner i andre halvdel. Sett i lys av de utfordringer man står overfor allerede i dag både for person- og godstrafikken, kan dette synes som en lite målrettet prioritering. På de tettest trafikkerte strekningene



er det nødvendig med et høyt presisjonsnivå for å nå punktlighetsmålene. Gods- og persontog er tett sammenvevd. Det som ofte er beskrevet som godstrafikk-tiltak vil ha sterk påvirkning på hvordan persontog kan framføres, hvordan godstrafikken vil påvirke muligheten for en punktlig persontogtrafikk og hvilke muligheter som vil finnes totalt sett i infrastrukturen til å hente inn forsinkelser eller isolere forsinkelser til færrest mulig avganger.

Manglende hensettingskapasitet gir pr i dag kostbar tomtogkjøring, til dels på tider hvor infrastrukturen med fordel kunne vært disponert til vedlikehold. All hensettingskapasitet er på det nærmeste brukt opp, og videre ekspansjon av togtilbudet i form av lengre tog vil ikke kunne skje i første del av handlingsprogramperioden på grunn av dette. NSB vil måtte avvente investeringer i nye tog til hensettingsmulighetene er til stede. Det vil oppstå trengsel og avvisningseffekter også på strekninger hvor det er mulig å kjøre flere seter.

I løpet av Jernbaneverkets arbeid med Handlingsprogram 2014 - 2023 har det vært ført dialog mellom Jernbaneverket og NSB om behov for tiltak som kan muliggjøre anskaffelse av flere tog. Det er etablert oversikter over behov for hensetting, driftsbanegårdfunksjoner, vendekapasitet og strømforsyning. I forslag til handlingsprogram er det under overskriften «Kapasitet for nytt togmateriell» satt av 95 millioner kroner i perioden 2014-18 og 1 105 millioner i andre halvdel av perioden. Innenfor de rammer og prioriteringer som Jernbaneverket er pålagt, er det bare funnet plass til enkelte strakstiltak for å kunne kjøre enkelte avganger på Kongsvingerbanen med dobbeltsett. Hensettingsbehov for å kunne anskaffe flere tog er oppsummert i tabellene nedenfor. Tiltakene betinger vesentlig økte rammer, spesielt i første periode, for det aktuelle programområdet og/eller omprioriteringer i forhold til høringsutkastet.

Tabellen under gir overordnet oversikt over udekkede tiltaksbehov på Østlandet.

Ar	Område	Antall	Toglengde inntil (m)	Tiltaksbehov
2015/16	Regiontog/IC Skien – Lillehammer	9	106	Hensetting/driftsbanegård Skien, Drammen, Lillehammer, Dombås
2017	Korte lokalvogstrekninger	2	106	Hensetting Lillestrøm, Ski.
				Togsett tilbakeført fra Vossebanen
2017	Regiontog/IC Skien – Lillehammer	2	106	Hensetting Skien etter forlengelse av alle tog mellom Larvik og Skien
2018	Lange lokalvogstrekninger Oslo	9	106	Hensetting/driftsbanegård Kongsberg, Drammen, Eidsvoll, Kongsvinger
2019	Gjøvikbanen			Avhengig av tilbuds nivå og materiellvalg, 12 enheter
2020	Lange lokalvogstrekninger Oslo	12	106	Hensetting/driftsbanegård Ski syd, Eidsvoll/Kongsberg/Drammen
2021	Regiontog/IC Oslo – Halden – Gøteborg	4	106	Hensetting Oslo, Halden. Alternativt Ski syd/Sarpsborg
2021	Korte lokalvogstrekninger Oslo	3	106	Hensetting/driftsbanegård Lillestrøm, Ski syd
2024	Regiontog/IC Oslo – Halden – Gøteborg	4	106	Hensetting/driftsbanegård Oslo, Halden. Alt Ski syd/Sarpsborg
2024	Regiontog/IC Skien – Lillehammer	5	106	Hensetting/driftsbanegård Skien, Drammen, Hamar

Behov for infrastrukturtiltak på Østlandet knyttet til toganskaffelser



Det foreligger planer for utbygging av hensettingskapasitet og driftsbanegårdfunksjoner for Skien og Lillehammer med etablering på Hove. Under forutsetning av at disse anleggene prioriteres, er det NSB Persontogs vurdering at regiontogmateriell som er forutsatt levert høsten 2015 kan anskaffes med et akseptabelt omfang av kompenserende tiltak under ferdigstillelse av anleggene. Fortsatt bruk av Borgestad og Hamar vil inngå som kompenserende tiltak.

Et større jernbaneanlegg for hensetting, driftsbanegårdfunksjoner og utvalgte verkstedaktiviteter bør etableres sør for Ski og dekke behov knyttet til både lokaltog og regiontog. Dersom dagens aktiviteter på Filipstad fortrenges til fordel for byutvikling, må kapasitet som bortfaller her erstattes. Et anlegg «Ski syd» bør bygges for en kapasitet for i størrelsesorden 30 togsett med ferdigstilling innen 2020. Ved å inkludere verkstedfunksjoner i anlegget, er det forventet at den samlede vedlikeholdskapasiteten ved dette anlegget, Skien, Sundland og Lodalen vil være tilstrekkelig til å kunne betjene en planlagt materiellflåte på Østlandet.

Ar	Område	Toglengde inntil (m)	Tiltaksbehov
2016	Stavanger/Jærbanen	170	Plattformforlengelser Klepp, Øksnavadporten
2017	Fornyng av materiell Bergen/Vossebanen	106	Plattformforlengelser Dale, Trengereid, Bolstadøyri, Evanger, Seimsgrend
2017	Fornyng av materiell Bergen/Vossebanen	106	Hensetting krever forlengelse av et hensettingsspor på Voss og økt hensettingskapasitet Bergen
2020	Fornyng av materiell Trondheim	106	Hensettingdriftsbanegård krever spor for hensetting av 3 ekstra togsett og økt hensettingskapasitet Trondheim

Behov for infrastrukturiltak knyttet til toganskaffelser til Stavanger, Bergen og Trondheim

I Bergen vil nye tog utløse behov for ombygging/omlegging av eksisterende verksted og mer hensettingskapasitet. Nye tog, uavhengig av lengde, vil utløse behov for mer hensettingskapasitet som bør løses gjennom en samlet plan for oppgradering av Bergen stasjon og utbygging av nytt verksted.

I dag hensettes materiellet for lokaltog Trondheim på Marienborg. Nye tog vil utløse behov for nytt verksted eller en eventuell større ombygging av Marienborg. Nye tog vil bidra til økt behov for hensettingskapasitet i Trondheim som bør ivaretas i forbindelse med planlegging av nytt/ombygd verksted.

I samferdselsdepartementets oppdrag til NSB knyttet til anskaffelsesplan for togmateriell i NTP-perioden, er det spesifikt bedt om at behov på Gjøvikbanen vurderes. Materiellet som benyttes her ble anskaffet i 1983-84 og oppgradert i 2005-06 for 10 års levetid. I handlingsprogramforslaget er det ikke planlagt midler i tiltak på Gjøvikbanen i første fire år av planperioden. Det vil imidlertid være NSBs innspill til Samferdselsdepartementet at anskaffelse av nye tog til Gjøvikbanen bør ses i sammenheng med en begrenset oppgradering av kundetilbudet i en ny kontraktsperiode på banen. Det må også forventes at nye tog i seg selv vil kreve infrastrukturiltak på banen selv om det legges til grunn at banen i en neste kontraktsperiode betjenes med kun enkeltsett. Nye tog og en begrenset tilbudsutvidelse



vurderes til å gi behov for bedre strømforsyning Jaren - Gjøvik og etablering av et kryssingsspor på Reinsvoll. Se for øvrig kommentarer til avsnitt 6.6.

5.2 Sikkerhet og miljø

Høy framføringsikkerhet er en absolutt betingelse for jernbanedrift. Det er positivt at en videre utbygging av F-ATC og ATC for å tilfredsstille togframføringsforskriften fortsetter, også i noen grad uavhengig av ERTMS-utbyggingen. NSB stiller spørsmål ved om de avsatte midlene til klimarelaterte tiltak (ras- og flomsikring) i tilstrekkelig grad gjenspeiler de siste årenes opplevde hendelser. De direkte konsekvensene, men også punktlighetsbrist, for øvrig nedsatt leveranse kvalitet og redusert konkurranseevne langt utover de berørte strekningene må legges til grunn for vurderinger av de midler som stilles til rådighet for disse aktivitetene.

5.3 Stasjoner og knutepunkter

Stasjonene utgjør inngangen til enhver togreise. NSB som operatør er opptatt av at kunden møtes med et innbydende og funksjonelt anlegg. Formelle krav til tilgjengelighet og nødvendige forutsetninger for sikker drift må være på plass.

Fornyelse av togmateriell som er eldre enn 30 år i planperioden, vil innebære at det standardiseres på lengde av togsett tilsvarende Flirt type 74/75, dvs. 106 meter. Det forutsettes at type 72 (85 meter) fortsatt anvendes på Jærbanen. Tiltaksbehov for plattformforlengelser knyttet til materiellfornyelser er oppsummert i tabellen nedenfor:

År	Område	Toglengde inntil (m)	Tiltaksbehov
2016	Stavanger/Jærbanen	170	Plattformforlengelser Klepp, Øksnavadporten for dobbeltsett type 72
2017	Fornyning av materiell Bergen/Vossebanen	106	Plattformforlengelser Dale, Trengereid, Bolstadøyri, Evanger, Seimsgrend
2020	Fornyning av materiell Trondheim	106	Plattformforlengelser Skansen, Lerkendal, Trondheim stasjon, Leangen, Rotvoll, Vikhammer, Åsen, Rørstad, Selsbakk, Hell, Røra
2021	Korte lokaltogstrekninger Oslo	220	Plattformforlengelser for nye tog på innerstrekning: Bondivann, Røyken, Høn, Vakås, Hvalstad, Blommenholm, Bryn, Grorud, Haugenstua, Fjellhamar, Strømmen, Nordstrand, Ljan, Kolbotn

Se for øvrig våre korridorvise merknader, kap.6.

6 Utvikling og tiltak på banestrekningene

6.1 Lokaltogstrekningene i Oslo-området

Den pågående fornyelsen av eksisterende anlegg på og rundt Oslo S er helt essensielt for leveransene i hele det norske jernbanenettet. Det er positivt at arbeidet fortsetter gjennom perioden.

NSB ser det som svært viktig å kunne utnytte framføringskapasiteten til å gi et godt tilbud der det er marked for det. Med tog fra Gjøvikbanen, Hovedbanen, Gardermobanen, Follobanen og Østfoldbanen inn mot Oslo S fra øst, vil mottakskapasiteten på Oslo S raskt bli en flaskehals. Ny eller utvidet Oslotunnel vil gi muligheten for å kunne føre flere tog gjennom Oslo S slik at passasjerer fra øst får direkte tilgang til så store deler av sentrum som mulig. Etter hvert vil man med en slik løsning også kunne ekspandere tilbudet vest for Oslo. Inntil videre vil det være mulig å forlenge avganger som har endepunkt Skøyen eller Lysaker til å gi tilbudsforbedringer lenger vest. Det mest prekjære er dermed å sørge for at den totale mottakskapasiteten fra øst optimaliseres. En løsning for mer kapasitet gjennom Oslo har risiko for å

Jernbaneverket jobber kontinuerlig for å sikre jernbanen mot klimarelaterte hendelser som ras, utglidninger, flom osv.



trekke ut i tid som følge av kompleksitet og/eller finansiering. Det må derfor utarbeides gode planer for økt mottakskapasitet fra øst på selve Oslo S uavhengig av om økt kapasiteten videre vestover er etablert; om nødvendig som temporære tiltak.

De viste tiltakene for økt hensetting og konfliktfri vending av tog er nødvendig for den planlagte tilbudsekspsjonen fra 2014/15. Med den veksten vi ser i trafikken på Østlandet, vil det være behov for mer eller mindre kontinuerlig leveranse av nye tog for utskifting av gamle og til å kjøre doble togsett i så mange avganger som mulig for ta unna rushtrafikketerspørselen.

6.2 Østfoldbanen og Follobanen i korridor 1

Follobanen vil bety et betydelig løft for togets konkurranseevne på Østfoldbanen. Kapasiteten er på det nærmeste sprengt, og innen realiseringstidspunktet for Follobanen, vil man måtte se på alternative løsninger som for eksempel supplerende busstransport for å håndtere trafikkveksten fra Follo og Østfold mot Oslo. Dobbeltsporet Oslo - Ski må følges opp med hensetting- og vendeløsninger fra Ski og på stasjonene videre utover Østfoldbanen for at den nye kapasiteten skal kunne utnyttes til et bedre tilbud.

Dobbeltsporutbyggingen Sandbukta - Såstad og Haug - Seut må skje på en slik måte at nytten kan hentes ut etter hvert som investeringene foretas. Den generelle fornyelsen på strekningen vil bidra til høyere robusthet. Det stilles imidlertid spørsmål ved om det er hensiktsmessig å fornye kontaktledningen på eksisterende bane Moss - Sarpsborg - Kornsjø (2014 - 17) tilnærmet parallelt med dobbeltsporutbyggingen Moss - Seut - Sarpsborg (2018 - 26), med mindre dette kan inngå i det nye dobbeltsporet.

6.3 Kongsvingerbanen i korridor 2

Kongsvingerbanens korte plattformer utgjør et hinder for videre ekspansjon i persontrafikkmarkedet hvor etterspørselen er til stede. Det innebærer også svak kvalitet i eksisterende tilbud i det for korte tog gir svært fulle avganger og tidvis fare for at kunder blir stående igjen på plattform. Den lave kryssingskapasiteten gir store bindinger i ruteplanen og samspillet mellom gods- og persontrafikk blir sårbart med store konsekvenser av forholdsvis små driftsforstyrrelser.

De viste tiltakene kommer etter NSBs oppfatning, for sent i perioden. Dersom man skal hente ut effekter av en suksessiv forlengelse av plattformene, vil det innebære at stoppmønsteret tilpasses slik at lange tog stopper kun ved stasjoner med lange plattformer. Det vil bety at enkelte stasjoner vil få et redusert tilbud i en periode da det ikke er mulig å kjøre flere avganger.

6.4 Vestfold- og Sørlandsbanen i korridor 3

Drammen med persontogverksted og høy godsaktivitet er det mest kompliserte jernbaneanlegget utenfor Oslo. Kapasiteten er begrenset og stasjonen med tilliggende sidespor og terminaler utgjør en stor flaskehals. Både NSB Persontog og godsoperatørene har høye kostnader på grunn av den manglende kapasiteten, og tilbudet til Drammens innbyggere er begrenset av at linjekapasiteten Drammen - Asker også må benyttes til logistikkoperasjoner. De avsatte midlene i perioden er ikke tilstrekkelig til å løse opp i den floken Drammen utgjør på jernbanenettet.

NSB imøteser fornyelsesprosjektene på de aktuelle banene. Det vil bidra til mer stabil drift når de er gjennomført. Det er viktig at planleggingen av dobbeltsporet Kobbervik - Drammen gjennomføres som beskrevet, da den strekningen vil gjenstå som en flaskehals som setter store begrensninger for utviklingen av tilbudet på Vestfoldbanen, og vil innebære en robusthetsrisiko så lenge den gjenstår som en relativt lang enkeltsporstreking. For øvrig stilles det som for Østfoldbanen, spørsmål ved om fornying av kontaktledningen på strekningen Tønsberg - Larvik så tett opp mot den planlagte dobbeltsporutbyggingen, er hensiktsmessig.

NSB Persontog og Jernbaneverket har deltatt i Buskerudbysamarbeidet.



Forventningene om en tilstrekkelig kapasitetsøkning til å kunne tilby halvtimesavganger til Hokksund og i neste omgang til Kongsberg er høyere enn det som gjenspeiles i handlingsprogrammet. Ved reetablering av stopp ved Steinberg stasjon forutsetter vi at beløpet inkluderer nødvendige tiltak for fortsatt kryssing på Hokksund. Dette er en premiss i den nye rutemodellen for Østlandet.

Kryssingssporutbyggingen på Sørlandsbanen vil primært være godstogrelatert. Gode framføringsmuligheter for godstog vil også gagne persontogtrafikken og kunne gi mer robuste ruteplaner. Kryssingssporene må etter NSBs oppfatning ikke bare være lange nok, men plasseres slik at de optimaliserer avstanden mellom kryssingsspor totalt sett.

NSB imøteser en Grenlandsbane-utredning. Strekningen mellom Bø og Neslandsvatn har lav kapasitet og setter store begrensninger i ruteplanleggingen, ofte med tidstap som konsekvens. Det er ikke nevnt oppgradering av plattformer på vestre strekning i handlingsprogrammet. Under forutsetning av begrensede tiltak, ser vi behov for at plattformene på Audnedal, Snartemo og Gyland blir oppgradert for å sikre passasjerutveksling i begge retninger ved kryssing. Eksisterende løsning begrenser utforming av rutetilbudet og er lite fleksibelt ved driftsavvik.

6.5 Bergensbanen i korridor 5

Togtilbudet Bergen - Voss forbedres fra desember 2013. Infrastrukturen på Bergen - Voss er da langt på veg fylt opp. Dobbeltsporet Bergen - Arna vil legge til rette for økt konkurransekraft for toget på strekningen ved at det kan tilbys høyere frekvens.

Vi har forstått det slik at nytt tunneløp blir bygd for 160 km/t, mens dagens tunneløp beholdes med 130 km/t. Begge løp bør ha samme hastighetsprofil for å sikre tilstrekkelig kapasitet og robusthet i framtidige høyfrekvente rutemodeller for lokaltog Bergen.

Kapasiteten Arna - Voss vil likevel være uendret og legger begrensninger på antall person- og godstog fram til Bergen. I perioden fram til 2023 bør det vurderes tiltak for redusert kjøretid for togene som samtidig innkjør i eksisterende kryssingsspor og flere kryssingsspor.

Det pågår et utredningsarbeid med sikte på etablering av ny intermodal godsterminal på Flesland samlokalisert med ny havn for Bergen. Byutvikling på dagens terminalområde i Bergen sentrum (Nygårdstangen) inngår i dette. Handlingsprogrammet foreslår å doble terminalkapasiteten på Nygårdstangen ved en bevilgning på 620 mill, kr, med de første 205 mill. i perioden 2018 - 23. Vi stiller spørsmål ved en slik prioritering. Planarbeidet vil på dette tidspunkt måtte forventes å være avklart med tanke på utflytting. I NSBs innspill til NTP er det skissert en mulighetsstudie knyttet til dette utredningsarbeidet som vil øke togets betydning i Bergen vesentlig.

6.6 Gjøvik-, Dovre- og Rørosbanen i korridor 6

NSB er enig i fornyelsesprosjektene på Gjøvikbanen og at det må finnes løsninger på strømforsyningskapasiteten på nordre del av banen. Persontogene på indre del av banen er i ferd med å nå et metningspunkt med hensyn til rushbetjening, samtidig som det drives en aktiv politikk for å bygge boliger tett opp til noen av stasjonene. Dagens materiell må snart skiftes ut, og nye krav til blant annet universell utforming vil antakelig gi lengre tog for å oppnå samme setekapasitet. Det bør etter NSBs oppfatning legges vekt på raskere tiltak enn det handlingsprogrammet legger opp til for å avklare og gjennomføre kapasitetsøkende tiltak på banen. Anvendelse av togsett med samme lengde som Flirt type74/75, dvs. 106 meter, gir behov for plattformforlengelser for inntil 9 av 22 stoppesteder mellom Oslo S og Gjøvik.

På Hovedbanen er trafikken sterkt økende som en følge av befolkningsveksten og satsingen på utbygging i knutepunktene langs banen. Det er satt av midler til samtidig innkjør på Kløfta, og til ikke- definerte kapasitetsøkende tiltak. Forlengelse av kryssingsporene ved Frogner stasjon

Planene for kryssingssporutbygging på Sørlandsbanen bygger på tidligere utredninger som har vurdert framføringstid, økt togproduksjon, kjøretid og robusthet. JBV vil foreta en fornyet vurdering av plassering av kryssingsspor fram mot rulleringen av NTP.

JBV vil i henhold til NTP gjennomføre en KVVU for Grenlandsbanen innen neste NTP-periode.

JBV vil ikke prioritere tiltak på Audnedal, Snartemo og Gyland i første fireårsperiode.

Ny Ulriken tunnel bygges for 160 km/t. Den gamle tunnelen vil deretter utbedres. Fornyelsen gjøres i hovedsak ut ifra sikkerhetsmessige hensyn. Hastighetsprofilen vil forbli uendret.

Ulriken tunnel bygges for 160 km/t. Den gamle tunnelen vil deretter utbedres. Fornyelsen gjøres i hovedsak ut ifra sikkerhetsmessige hensyn. Hastighetsprofilen vil forbli uendret.

Utbygging på Vossebanen vil avklares igjennom arbeidet med KVVU Voss Arna og den pågående nasjonale godsutredningen.

Jernbaneverket vil om kort tid motta bestilling av KVVU for nytt logistikknutepunkt i Bergen fra Samferdselsdepartementet. Utredningen vil danne grunnlag for beslutning av lokalisering av ny godsterminal. Kapasiteten på Nygårdstangen har snart nådd kapasitetsgrensen, og en ombygging vil være nødvendig i påvente av realiseringen av en eventuelt ny terminal.

Frem til det er funnet erstatningsarealer og finansiering av ny godsterminal i Bergen er det behov for utbedringer på dagens terminal til å kunne avvikle 250 000 TEU.



og flytting av persontogplattformene ble utsatt som følge av svært dårlige grunnforhold. To persontog kan ikke krysse på Frogner som følge av at plattformen til spor 2 er stengt, og godstog er stort sett for lange til at kryssingssporene kan benyttes. Det har medført at strekningen er svært lite robust for forsinkelser. Godsoperatørene får sviktende leveranser, og persontogkundene opplever kvalitetsbrister i tilbudet. Blant annet gjelder det Jessheimmarkedet, som var det som responderte best på forbedringene i tilbudet fra desember 12. Det må etter NSBs oppfatning prioriteres løsninger for å få opp kapasiteten og reetableringsevnen ved trafikkforstyrrelser på Hovedbanen.

På Dovrebanen vil dobbeltsporutbyggingen skje gjennom hele perioden. Det er likevel viktig at strekningen sør for Lillehammer holdes i kontinuerlig god stand da den er sterkt trafikkert. Hamar - Lillehammer er som en av få strekninger erklært overbelastet på tidlig ettermiddag. Det er en forutsetning for en gjennomførbar ruteplan på Østlandet at det ikke er hastighetsnedsettelse som følge av lav kvalitet på nettopp denne strekningen. Dersom etablering av dobbeltspor Hamar - Lillehammer skyves ut over NTP-perioden, må det finnes kapasitetsøkende tiltak på strekningen.

6.7 Nordlandsbanen i korridor 7

NSB ser positivt på fornyelsestiltakene for å opprettholde og stedvis reetablere en god kvalitet på banen.

Elektrifisering av Trondheim - Steinkjer og Meråkerbanen må tidfestes slik at anskaffelsesplaner for elektriske tog og elektrifisert bane kan synkroniseres. Dagens lokaltogmateriell når teknisk økonomisk levealder i 2014-15, men kan holdes i stand ytterligere noen år. Materiellets status og pågående arbeid med avklaring av nytt materiell for lokaltogene i Trondheim tilsier at arbeidet med elektrifisering i alle fall påbegynnes i løpet av første planperiode.

NSB Persontog ønsker en videre utvikling av lokaltogtilbudet i Trondheimsregionen. Byggingen av nye Leangen stasjon bør koordineres med forlengelsen av Bromstadveien, som er forutsatt gjennomført i løpet av 2014. Sterk utbygging langs lokaltogstrekningen øst for Trondheim tilsier for øvrig at det avsettes midler til planlegging og etablering av en holdeplass i området Ranheim / Grilstad.

Det forutsettes at de foreslåtte midler til Støren - Trondheim inkluderer nødvendige tiltak for rasjonell vending av lokaltog på Melhus.

Trondheim stasjon byggetrinn 2 er skjøvet ut i siste del av planperioden. Samtidig ser vi av handlingsprogrammets kapittel punkt 5.3) at igangsatte prosjekter skal gis første prioritet. Byggetrinn 2 omfatter dessuten de øvrige prioriterte elementene sikkerhet, tilgjengelighet og knutepunktsutvikling.

7 Virkninger for samfunnet

NSB har ikke gått inn i detaljene rundt de samfunnsøkonomiske beregningene, men registrerer at de er gjennomført i henhold til omforente og/eller pålagte retningslinjer.

Omfanget av både planlagte og ikke planlagte stengninger av ulike deler av jernbanenettet har etter hvert blitt betydelig. Brukerne påføres betydelige ulemper og kostnader: togoperatørene i form av alternativ transport og tapte trafikkinntekter, kundene i form av forsinkelser, uforutsigbarhet og ekstra utlegg. For fremtiden bør de samfunnsøkonomiske kostnadene av slike stengninger gis mer oppmerksomhet.

8 Planlegging og utredning

Det er viktig at utredninger er grundige, ikke bare utredning av de enkelte prosjekter, men også at rekkefølgen av delprosjekter og prosjektfaser utredes med hensyn til raskest mulig nytteuthenting. Prosjekter som sikrer kapasitet til vending, hensetting og skifting/ sammensetting av tog må taktes inn slik at nytten av de store investeringene i linjeføring og dobbeltspor realiseres.

Generelt er det viktig at dette gjennomføres ikke bare mellom etatene, men



at også operatører og andre berørte trekkes inn på et tidlig stadium.

- Utredning av kapasitetsøkende tiltak nord for Hamar må ikke forsinke videre utbygging av komplett dobbeltspor.
- Planleggingen av Vestfoldbanen bør også inkludere Drammen - Mjøndalen, kfr. Vår merknad til korridor 3, samt påkobling til Grenlandsbanen i Porsgrunn.
- NSB er tilfreds med, og understreker viktigheten av at KVVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo, omfatter hele linjenettet innen ca. 1 times reisetid fra Oslo, og ikke bare de definerte IC-strekningene. Trafikkvolumet på Hovedbanen-, Gjøvik- og Kongsvingerbanen samt mellom Drammen og Kongsberg er høyere enn ute på IC-strekningene.
- Vi forutsetter at varslet KVVU for påkobling til Follobanen gjennomføres i løpet av første periode.
- Når det gjelder «Ytre IC», må den generelle kryssingskapasiteten økes, også selv om man skulle klare å etablere gode og effektive dobbeltsporparceller som fanger opp de faste kryssingene som vil skje hver halvtime eller hvert kvarter.

9. Effektivitetsprogram

JBV bebuder i handlingsprogrammet gjennomføring av et effektivitetsprogram tilsvarende 10 - 15 %. Som eget prosjekt bør også potensialet for rimeligere gjennomføring av prosjekter, bl.a. oppført under Programområdene, analyseres. Med såpass høye kostnader som gjennomgående legges til grunn, og begrensede ressurser i forhold til de mange behov, blir det viktig å synliggjøre de mest sentrale kostnadsdriverne og hvordan disse kan påvirkes.

Rom Eiendom

Rom Eiendom er positiv til det omtalte samarbeidsbehov i areal- og transportplanleggingen, både med planmyndighetene og transportselskapene, for å styrke jernbanens rolle. (ref. s 8 og 9)

Samarbeid mellom Rom Eiendom og Jernbaneverket er nødvendig for å oppnå regjeringens ønsker slik de er uttrykt i St.meld. 31 (2012-2013), pkt. 2.3 og 6.5: «Regjeringa føreset eit nært samarbeid med myndigheiter og andre aktørar, slik at transporttilbodet til NSB blir styrkt, ikkje minst ved å koordinere ruter og **utvikle knutepunkt, stasjonar og godsterminalar**. (Vår utheving). Ei god sentrumsutvikling omkring stasjonane vil gi eit meir berekraftig samfunn fordi det reduserer det samla transportbehovet. (...) Regjeringa føreset at planar og tiltak skal avklarast mellom Rom Eiendom og Jernbaneverket før dei blir lagde fram for andre.»

Rom Eiendom har følgende kommentarer til Jernbaneverkets prioriteringer i handlingsprogrammet:

5 programområdene

Rom Eiendom finner at handlingsprogrammets prioritering av strekningene med størst kundegrunnlag er riktig. Det er imidlertid negativt at programområdet stasjoner og knutepunkter er redusert med 200 mill, og investeringstakten forskjøvet ut i tid i forhold til NTP, slik tabell 5.1. viser.

5.1 Kapasitet, gods og tekniske tiltak

Handlingsprogrammet sier på side 36: «I andre del av NTP-perioden, 2018-2023, legges det opp til en satsing for å få økt kapasitet både på strekningene og i terminalene i Trondheim og Bergen.» Her vil Rom Eiendom fremholde at økonomisering av sporarealer i knutepunktene er nødvendig. Jernbaneverket bør planlegge for en utflytting av godsterminalene på Nygårdstangen og Brattøra innen overskuelig framtid. Hensynet til byutviklingen bør ivaretas i spørsmål om blant annet utforming og lokalisering av innfartsparkering.

5.3 Stasjoner og knutepunkter:

Handlingsprogrammet lister opp denne prioriteringen av tiltakstypene for programområdet Stasjoner og knutepunkter:



- Fullføre igangsatte og forpliktete prosjekter
- Sikkerhet
- Nytt materiell, rutetilbud
- Tilgjengelighet
- Knutepunktsutvikling

Det er positivt at handlingsprogrammet legger til grunn at (side 44):

«Jernbaneverket prioriterer samarbeidsprosjekter der flere parter er inne samtidig for å utvikle felles knutepunkter.»

Rom Eiendom vil poengtere at knutepunktbegrepet har en bred definisjon:

Et godt knutepunkt er på samme tid et effektivt kollektivknutepunkt, et målpunkt i seg selv med en konsentrasjon av mennesker og ulike typer virksomheter og et sted for felles opplevelser. Rom Eiendom vil fremholde at fortetningspotensialet rundt et kollektivknutepunkt også bør være med blant kriteriene når Jernbaneverket beslutter sin prioriteringsorden for hvor det skal satses.

Rom Eiendom er av den oppfatning at Jernbaneverket tidlig i prosessen med knutepunktsutvikling må definere det nødvendige arealbehovet for infrastrukturen og publikum, ut fra en omforent tidshorisont. Øvrig areal bør behandles som utviklingsareal. Et godt samarbeid og en klar rollefordeling mellom JBV og Rom bidrar til å korte ned planleggingstiden for knutepunktsprosjekter og letter samhandlingen med tredjepart. Rom Eiendom ønsker å utvikle et godt samarbeid på tiltakstypene nevnt innen programområdet.

6 Utvikling og tiltak på banestrekningene

Rom Eiendom har følgende merknader knyttet til spesifikke stasjoner:

6.1 Oslo-området

Behovet for kapasitetsøkning på Oslo S nevnes, blant annet i forbindelse med tilgang til plattformene. Dette gjelder særlig gjelder tilgang fra øst. Dette vil aktualiseres i takt med den pågående byutvikling i Bjørvika og de øvrige bydelene i Indre by øst. Behovet for en god tilpasning til buss er videre fremhevet. Her er det viktig at planleggingen av Oslo S bør ta høyde for en bussterminal plassert over spor. Det vises for øvrig til uttalelse ifm NTP når det gjelder betydningen av samarbeid med Rom Eiendom på Oslo S.

6.4 Vestfold- og Sørlandsbanen

Kristiansand stasjon

Handlingsprogrammet sier på side 53: «Det gjennomføres stasjonstiltak i andre periode på Kristiansand og Egersund stasjoner». Rivning av kontorbygget der styringsenheten står, og dermed relokalisering av denne, er en forutsetning for planlagt knutepunktsutvikling på Kristiansand stasjon. Reguleringsplan for boligutvikling på «Trekantomta» grensende til stasjonen i sør er vedtatt.

Stasjonsutvikling på Vestfoldbanen

Rom Eiendom på NSB er opptatt av at stasjonsutviklingen på Vestfoldbanen skjer i et tempo og et omfang som forener jernbanens fortrinn og byområdenes utviklingspotensial på best mulig måte. Stasjonsområder som bidrar til å opprettholde jernbanesystemets store kapasitet må kombineres med fortettet byutvikling i tilgrensende områder. Frigjøring av ubenyttet jernbanearealer vil spille en sentral rolle i denne utviklingen. Etter hvert som dobbeltsporet utvikles sammenhengende gjennom Vestfold mot Grenland, vil det bli viktig at jernbanesektoren utnytter mulighetene sektorens egne arealer byr på. Spesielt i de større byene vil dette være viktig.

Trondheim stasjon

Byggetrinn 1 for fornyet Trondheim Sentralstasjon pågår. Ved avslutning av byggetrinn vil tilgjengeligheten til togene ikke være tilfredsstillende, og dårligere enn i dag. Prosjektet betinger at byggetrinn 2 fortsetter direkte. Trinn 2 omfatter blant annet heiser og rulletrapper til nye mellomplattformer, plattformtak og heving også av hovedplattform til standard høyde. I tillegg omfattes informasjonssystem for tog, buss og båt samt påkrevde



sikkerhetstiltak. Avtale om disse tiltakene er en forutsetning for bidragene fra de øvrige parter, Rom, Trondheim kommune og fylkeskommunen, som sørger for at nytt terminalbygg, parkeringsdekke og utearealer kommer på plass i tide. Planlagt byutvikling rundt stasjonen er avhengig av kontinuitet og logikk i fremdriften av stasjonsprosjektet. Under punkt 6.7 avsetter Handlingsprogrammet midler, men byggetrinn 2 er skjøvet ut i siste del av planperioden. Handlingsprogrammet sier samtidig (punkt 5.3) at igangsatte prosjekter skal gis første prioritet. Byggetrinn 2 omfatter dessuten de øvrige prioriterte elementene sikkerhet, tilgjengelighet og knutepunktsutvikling. På denne bakgrunn ber Rom om at mest mulig av midlene som er avsatt til Trondheim stasjon i siste del av planperioden, skyves fram til 2014-2017.

CargoNet

CargoNet ser det som svært viktig at tiltak og prioriteringer bidrar til å gjenopprette en svekket tillit til godstransport på bane, samt legger til rette for ny vekst.

Norge er sammenlignet med andre land unikt i forhold til den markedsandelen godstransport på bane har mellom de viktigste knutepunktene. Dette betyr at det i Norge går betydelige mengder stykkgoods og varer med høy verdi, f.eks. fisk, på jernbanen. Dette setter høye krav til kvalitet og regularitet om godstransport på bane skal konkurrere med veg.

Skal godstransport på bane kunne utvikles må det legges til rette for at jernbaneselskapene kan sikres nødvendig materiell- og personellutnyttelse. Transport er tradisjonelt en bransje med lave marginer, slik at ruteplaner og framkommelighet for godstogene er avgjørende for at tilbudet kan opprettholdes og utvikles innenfor en forsvarlig ressursinnsats.

Overordnet er det tilfredsstillende at det vektlegges vedlikehold og oppgraderinger i forhold til å innhente deler av vedlikeholdsetterselepet. CargoNet mener imidlertid at det også må finnes rom for å gjennomføre flere av de kapasitetsøkende tiltakene for godstransport innen første del av perioden.

Storbyområdene

Til de planer som foreligger rundt Oslo, Bergen og Trondheim vil ikke kapasiteten på infrastrukturen øke i takt med de ambisjoner som ligger for økt persontransport på bane. CargoNet mener at det krever en tydeligere klargjøring i forhold til på hvilke tider og i hvilke slots godstransporten vil bli tilgodesett.

Prioritering og tidfesting av tiltak

Kapasitetsbygging på Ofofbanen er viktig også for kombitrafikken på bane så vel som for malmtransporten. Det er imidlertid lite tilfredsstillende at det kun er på denne strekningen at tiltakene kommer i første periode.

Jernbaneverkets handlingsprogram fra 2007 la til grunn utbygging av en rekke kryssingsspor og forlengelser. Disse ble så utsatt grunnet omprioriteringer. Det er derfor lite tilfredsstillende at disse nå først bygges i siste del av perioden, 10-15 år etter opprinnelig plan.

Sett i forhold til prioriteringer bør framdrift knyttet til tiltak på Dovrebanen sees opp mot elektrifisering av Meråkerbanen. Nytteverdien for godstransporten ved en elektrifisering av Meråkerbanen vil først komme når Dovrebanen er utbedret, og en ny terminal sør for Trondheim er etablert.

Terminaler

For Alnabru er det viktig at de midler som er lagt til grunn i første del av perioden brukes til å planlegge enkle og raskt gjennomførbare tiltak. Sett fra CargoNet sin side, bør det i første omgang fokuseres på utbygging av et par lastegater på det nåværende skifteområde.

For Jernbane, datert 05.12.13.

Politisk

Generelt er det en svakhet at NTP, som handlingsplanen bygger på, holder igjen mye av vedlikeholds- og investeringsmidlene til 2. periode, samtidig som planen da er mindre forpliktende.



Skal handlingsplanen oppfylles må Nasjonaltransportplan som et minimum følges opp med penger. Vi kan slå fast at for NTP 2010-13 har dette skjedd med 110,5 % for drift og vedlikehold og L0 2,4 % på investeringer utenom Follobanen som er forsinka. Regjeringen Stoltenbergs forslag for første året i NTP 2014-17 viser et solid investeringsbudsjett. Bevilgningen til drift, vedlikehold og fornyelse derimot ligger 727,L mi11. under nivået for første fireårsperiode. Ser vi hele tiårsperioden under ett, slik JBV anbefaler, ligger bevilgningen to mrd. etter.

Høyre/Frp-regjeringen plusser etter forhandlinger med KrF og Venstre på vedlikeholdsbudsjettet for 2013 med 150 mill. og for 2014 med 400 mill. I tillegg økes investeringsbudsjettet for 2014 med 100 mill. til planlegging av dobbeltspor i hele IC-triangelet.

Den borgerlige regjeringen og støttepartiene har lovet å øke bevilgningene til jernbanen ut over rammene i NTP 2014-23. For første fireårsperioden råder vi da til å bevilge tilsvarende snittet for hele tiårsperioden. Spesielt mener vi det er viktig med vedlikehold, fornyelse, klimatilpassing, godstiltak, dobbeltsporutbygginga i Intercity-triangelet, elektrifisering - også av hele Nordlandsbanen og at KVUen for Jærbanen også omfatter Ålgårdbanen. Regjeringen bør også gjøre en oppdatering av utredningen for Nord-Norgebanen fra 1992.

Programområdene

Vi er enig i JBV's høyere prioritering av kapasitet framfor stasjoner og knutepunkter i første periode. Økt kapasitet er viktig for at godstrafikken skal kunne ta seg opp igjen og vinne økte markedsandeler.

Det er bra at JBV vil sette av 150 mill. til beredskapstiltak for godstransporten

Vi synes det er positivt at JBV vil vurdere å legge til rette for alternativ omlasting av gods undervegs på fjernstrekningene mellom de store terminalene. Det er ment å redusere behovet for trailertransport i tilfeller hvor linja er sperra, men det vil også kunne gi en mulighet for regulær godsfrakt med tog til markedene mellom de store terminalene.

Det er positivt at Kongsvingerbanen får et løft med forlengelse plattformene, slik at det kan kjøres med doble togsett. I dag kjører NSB med bakre togsett avstengt etter Lillestrøm. Det er positivt at JBV vil prioritere Sørumsand stasjon i 1. periode. Stasjonsprosjektet vil gjøre det mulig å legge alle systemkryssingene dit, noe som vil spare ca. 5 min reisetid til Kongsvinger for alle tog.

Innvesteringer

Vi er i hovedsak enig i JBV's prioriteringer også her, men har noen kommentarer;

Det er viktig nå å få en god og rask planprosess på hele Intercity. IC må planlegges som en flerbruksbane for gods-, regional- og fjerntrafikk. Skal tog i noe forskjellig hastighet kunne blandes, er det avgjørende at alle stasjonene planlegges med 4-spor for forbikjøring jf. Holmestrand stasjon. Det vil også være nødvendig med forbikjøringsspor mellom stasjonene for å oppnå den ønskede kapasiteten, fleksibiliteten og en høy gjennomsnittsfart. Verken Langset-Kleiverud(17 km) på Dovrebanen eller Farriseidet-Porsgrunn (23 km) på Vestfoldbanen bygges med forbikjøringsspor. Vi anser det som en alvorlig mangel. Her er det viktig at regjeringen gir JBV klare retningslinjer.

Vi råder til at parsellen Drammen - Kobbervikdalen på Vestfoldbanen blir utvidet til også å omfatte dobbeltspor på de første 7 kilometerne av Randsfjordbanen til Daler. Det vil uansett vil det måtte planlegges en ny avgreining for Vestfoldbanen og Randsfjordbanen ut fra Drammen. Dobbeltspor videre på Randsfjordbanen vil gjøre trafikkavviklingen inn og ut av Drammen st. raskere og mer smidig. I dag er det mye venting for tog fra Sørlandsbanen og Bergensbanen som skal inn til Drammen st. Dobbeltspor

Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP.

Jernbaneverket legger opp til en helhetlig planlegging av infrastrukturen som inkluderer tiltak som gir tilstrekkelig kapasitet og fleksibilitet for avviklingen av togtrafikken. Det jobbes med helhetlige løsninger for antall spor på stasjonene og andre forbikjøringsmuligheter, og hvor det i henhold til dimensjonerende antall gods-, langdistanse-, IC- og lokaltog for de enkelte delstrekningene vil være behov for og økonomisk riktig å dimensjonere med fire spor gjennom stasjonene og forbikjøringsspor.

Jernbaneverket har opprettet en egen prosjektenhet med samlet ansvar for all videre planlegging av Intercity-strekningene.



<p>til Daler vil også muliggjøre en forlengelse av IC Lillehammer – Drammen videre til Hokksund. Investeringen med dobbeltspor til Daler er beregnet til 935 mill., se Rambøll rapport 2013 -11.</p> <p>På Vossebanen foreslår vi at det blir vurdert mellomalternativer til de foreslåtte alternativene i KVUen for Vossebanen og E1-6 som går inn for enten en svært begrenset utbygging eller fullt dobbeltspor til 30 mrd.</p> <p>Ringeriksbanen foreslår vi at betraktes som et innkortingsprosjekt for strekningen Hønefoss-Oslo og at det også blir vurdert en felleskorridor med Gjøvikbanen. En felleskorridor vil løfte to baner i stedet for en. Vi antar også at det vil gi større fordeler for godstransportene og en sterkere nettverksstruktur.</p>	<p>JBV vil fortsette planarbeidet for dobbeltspor Drammen – Hokksund.</p> <p>KVU Voss – Arna oversendes Samferdselsdepartementet våren 2014.</p> <p>Jernbaneverket har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utrede ulike utbyggingsalternativer for for Ringeriksbanen. Utredningen vil være grunnlag for videre planlegging av prosjektet. I samarbeid med Statens vegvesen skal det også vurderes viktige grenseflater mellom veg- og jernbaneprosjektene på strekningen for Ringeriksbanen.</p>
<p>Kystverket, datert 11.12.13. Kystverket vil understreke viktigheten av samarbeid og koordinering av transportinfrastrukturen mellom jernbanetransport og sjøtransport, og Kystverket etterlyser mer fokus på mulighetene for intermodal transport bane/sjø enn det som kommer til uttrykk i utkastet til handlingsprogram.</p> <p>Under overskriften "Godstiltak ved midlertidig stengte baner", s. 36 heter det at Jernbaneverket skal utarbeide reserveplaner for godstrafikken ved ikke-planlagte stengninger. Kystverket viser her til at sjøtransport her kan være et nyttig alternativ, f.eks. på strekningen Trondheim-Bodø hvor farled og bane løper parallelt og hvor det er god fraktkapasitet på bl.a. Hurtigruta og andre fartøy som jevnlig anløper disse havnene.</p> <p>Nye godsterminaler i Bergen og Trondheim omtales uten forbehold på s. 38, mens det på s. 76 heter at en ikke vil ta noen beslutninger om å videreføre utredning og planlegging av disse godsterminalene mens den brede samfunnsanalysen av godstransport pågår. Dette sammenfaller med Kystverkets holdning på området.</p> <p>Kystverket etterlyser en kort omtale av status for godsterminal i Drammen.</p> <p>Kystverket viser til omtalen av KVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo, s. 76, som synes å være konsentrert om persontransport. Kystverket viser til at godstransport på bane, særlig mellom Oslo havn og Alnabru ikke bør svekkes, men tvert i mot styrkes som en følge av denne KVUen.</p>	<p>Potensial og muligheter for ytterligere intermodal transport vil ventelig bli belyst i den nasjonale godsanalysen som nå pågår</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Konklusjoner omkring godsterminal i Drammen vil avvente den nasjonale godsanalysen, herunder vurderinger av terminalstruktur for Østlandet.</p>
<p>Statens jernbanetilsyn, datert 12.12.13. Statens jernbanetilsyn har blant annet ansvar i forhold til å behandle søknad om tillatelse til å ta i bruk jernbaneinfrastruktur. Det følger av forskrift 16. juni 2010 nr. 820 om samtrafikkvevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften) §§13 og 18 at før jernbaneinfrastruktur settes i drift skal Statens jernbanetilsyn gi tillatelse til å ta jernbaneinfrastrukturen i bruk.</p> <p>I forbindelse med behandling av plansaker er tilsynets rolle først og fremst å kommentere forhold ved planer som vil kunne være i strid med krav i jernbanelovgivningen samt å gi informasjon om relevante krav i lovgivningen, slik at signaler og føringer for tillatelsesprosessen blir gitt på et tidlig tidspunkt.</p> <p>Tilsynet presiserer viktigheten av at tiltak er med på å opprettholde eller øke det generelle sikkerhetsnivået ved jernbanen. Statens jernbanetilsyn ønsker ikke å kommentere handlingsprogrammet ut over dette.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p>



<p>Norsk Jernbaneklubb, datert 16.12.13. <u>IC- generelt</u> IC forstås vanligvis som Vestfold-, Østfold- og Dovrebanen nær Oslo. Imidlertid er også Stavanger, Bergen og Trondheim med i dette satsingsområdet. Vi ser at det flere steder velges svært kostbare traseer. Dette gjelder gjennom Moss, og er under vurdering for Tønsberg, Hamar og Østre-linje i Ski. Prinsipielt mener vi at man er for ettergivende overfor lokale aktører. Vi ser heller at man får mer bane for bevilgede midler.</p> <p><u>Korridorer-utbygging</u> Vi mener det legges for lite vekt på de positive forbedringer som IC-utbyggingen og andre tiltak vil ha for den regionale trafikken.</p> <p>6. Utvikling og tiltak på banestrekningene <u>6.2 Østfoldbanen og Follobanen i korridor 1</u> I programmet er det satt av midler til investering på Seut-Sarpsborg. I KVV-utredningen er det imidlertid også vurdert en alternativ trase betegnet 4F direkte fra Råde til Sarpsborg langs europavei E6. Dette vil gi meget stor tidsbesparelse for tog som skal til Sarpsborg og videre sydover. Dessuten er traseen over Greåker svært komplisert og kostbar. Vi kan ikke se hvor det er besluttet at denne traseen er utelukket og foreslår at den tas opp til ny vurdering.</p> <p><u>6.4 Vestfold- og Sørlandsbanen i korridor 3</u> På grunn av hyppigere forekomst av ekstrem nedbør legges det stadig sterkere vekt på rassikring. Spesielt vil vi fremheve linjen gjennom Drangsdalen vest for Moi. Saken har versert siden 90-tallet. Nå må man komme i gang med omleggingen.</p> <p><u>6.5 Bergensbanen i korridor 5</u> Det er besluttet at planlegging av Ringeriksbanen skal igangsettes i 2014. Målet er byggestart i 2018 og det må avsettes midler til bygging fra dette tidspunkt.</p> <p><u>6.6 Gjøvik-, Dovre- og Rørosbanen i korridor 6</u> Vi har forstått at man ikke vil fortsette utbyggingen kontinuerlig nordover når parsellen Langset-Kleverud er ferdig. Vi finner dette særdeles uheldig da man her har en strekning med svært lav kjørehastighet. Vi anmoder derfor om at man fortsetter umiddelbart med neste parsell Kleverud-Sørli.</p> <p>Solør- og Rørosbanen har vist seg å være svært viktige baner for avlastning av Dovrebanen. Disse strekningene bør elektrifiseres i løpende NTP.</p> <p>Nå har vi sett at Raumabanen er svært utsatt. For å opprettholde og øke trafikken bør også denne banen elektrifiseres i løpende NTP. Det vil bety betydelig kostnadsreduksjon for godstrafikken. Banen vil også bli langt mer attraktiv for de reisende uten togbytte på Dombås. Det kan enkelt oppnås ved at tog til Otta kjøres helt til Åndalsnes og/eller at tog til/fra Trondheim deles på Dombås.</p> <p><u>6.7 Nordlandsbanen i korridor 7</u> Vi er tilfreds med at Trondheim-Steinkjer og Meråkerbanen skal elektrifiseres. Vi gjør oppmerksom på at dette må slutføres tidlig i perioden 2018-23. Da kan eksisterende dieseltogsett holdes i drift inntil man går over til elektriske togsett.</p> <p>8. Planlegging og utredning <u>IC-strekninger</u></p>	<p>Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av det som er definert som Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP. Det er en forutsetning i NTP at videre planlegging skal legge til grunn prinsippene for de valgte konseptene, inkludert sentral stasjonslokalisering.</p> <p>KVV anbefaler konsept som betjener alle Østfoldbyene, og derfor går traseen innom Fredrikstad som også har et stort marked som skal betjenes.</p> <p>Vegvesenet har invitert Jernbaneverket til å starte felles planarbeid for å løse utfordringene i Drangsdalen. Jernbaneverket er positive til dette samarbeidet, og avventer videre prosess.</p> <p>Jernbaneverket har mottatt bestilling for videre utredning av Ringeriksbanen av Samferdselsdepartementet. SD konkluderte med at Ringeriksbanen skal være en del av Intercity-strekningene. Utredning i regi av Jernbaneverket skal bringe Ringeriksbanen opp på samme nivå som de øvrige tre IC-strekningene .</p> <p>JBV har igangsatt en utredning for de gjenværende ikke elektrifiserte banene (dieselstrekningene) som en del av den nasjonale godsanalysen.</p>
---	--



<p>Det er viktig at utbyggingen gjennomføres så raskt som mulig. Som det også har fremkommet fra politisk hold må man derfor effektivisere selve planleggingsprosessen for å oppnå raskere beslutninger.</p> <p>De nye strekningene bør planlegges for en hastighet på minst 250 km/t og stasjonene utformes så langt det er mulig for stor gjennomkjøringshastighet. Dette er viktig for effektiv fremføring av fremtidige høyhastighetstog og godstog.</p> <p>Som nevnt innledningsvis skal man planlegge for hele I C-triangelet. Det er nødvendig å starte planleggingen av videreføring forbi Fredrikstad, Tønsberg og Hamar tidlig i perioden.</p>	<p>Jernbaneverket har opprettet en egen prosjektenhet med samlet ansvar for all videre planlegging av Intercity-strekningene, og legger stor vekt på effektiv planlegging.</p> <p>Videre planlegging skal legge til grunn prinsippene for de valgte konseptene, inkludert reisetid, med traseer tilrettelagt for 250 km/t der dette ikke innebærer vesentlige merkostnader.</p> <p>Jernbaneverket legger opp til å planlegge med sikte på ferdigstilling i 2030. Den mest detaljerte planleggingen vil de første årene konsentreres om de strekningene som skal bygges først, men det legges opp til planinnsats på overordnet nivå helt ut til Halden/Gøteborg, Larvik og Lillehammer allerede i 2014.</p> <p>NTP stadfester de anbefalte konseptene fra KVVU.</p>
<p><u>Østfoldbanen</u></p> <p>Vi har ovenfor nevnt at det bør bygges bane direkte fra Råde til Sarpsborg. Kjøretiden Oslo til Sarpsborg er beregnet til 0:56 om Fredrikstad. Med direktelinjen fra Råde blir kjøretiden 0:44. Det er tvilsomt om en bane om Fredrikstad har tilstrekkelig konkurransekraft i forhold til privatbiler og bussruter på strekningen Sarpsborg/Halden - Oslo. En direktebane vil være et viktig og riktig element i «kontinentalbanen» som nå har fått ny aktualitet.</p>	<p>Videre planlegging skal legge til grunn de valgte konseptene, inkludert sentral stasjonslokalisering og bane via både Fredrikstad og Sarpsborg. (Tidligere ble det i høyhastighetsutredningen konkludert med det samme, altså at første byggetrinn skulle gå via Fredrikstad og Sarpsborg, og sagt at en direkte linje mellom for eksempel Ski og Sarpsborg kunne tenkes som et eventuelt senere byggetrinn.)</p>
<p><u>Vestfoldbanen</u></p> <p>Å anlegge en bane under kanalen i Tønsberg over til Nøtterøy er særdeles komplisert med helt uoversiktlige kostnader. Vi mener dagens linje vil være tilstrekkelig langt inn i fremtiden. Når man får bygget Grenlandsbanen kan det tenkes man vil spare inn tiden det tar å kjøre sløyfen ned til dagens stasjon. Da har man imidlertid alternativet med en stasjon på Jarlsberg nord for byen.</p>	<p>NTP stadfester de anbefalte konseptene fra KVVU. Videre planlegging skal legge til grunn prinsippene for de valgte konseptene, inkludert trasé under Vestfjorden på strekningen Tønsberg – Torp.</p>
<p><u>Dovrebanen</u></p> <p>I Hamar er det flere alternative traseer hvorav ett med tunnel under byen. Etter vårt skjønn er dette alt for kostbart og tilfører ikke banen videre nordover noen fordeler.</p>	<p>I mulighetsstudien for Sørli – Brumunddal gjenstår nå kun to alternativer; ett med dagens stasjon og ett med stasjon ved Vikingeskipet.</p>
<p><u>Bergensbanen</u></p> <p>Det virker som Stortinget har vurdert Ringeriksbanen som en IC-strekning. Gjennom Ringerike skal man også anlegge ny E16. Statens Vegvesen må derfor også delta i planleggingsprosessen. I området er det betydelig landbruks, natur, miljø og arkeologiske hensyn som må ivaretas.</p> <p>I konseptvalgutredningen fra Jernbaneverket av 19.9.2008 er det to alternative traseer over Kroksund og en over Åsa mot Hønefoss. Siden banen nå har en langt viktigere funksjon i regional sammenheng enn tidligere, antar vi at alternativet om Åsa bortfaller.</p> <p>I vestre Bærum vil banen være et gunstig kollektivtilbud. I 2008 regnet man med stasjon på Økri eller Bjørum. Vi antar Økri er mest gunstig for befolkningen.</p> <p>Det viktigste nå er at Ringerike, Hole og Bærum kommune bestemmer seg for valg av stasjoner med traseer</p>	<p>Jernbaneverket har mottatt ett oppdrag om utredning fra Samferdselsdepartementet i desember 2013: Ringeriksbanen skal være en Intercity-strekning. Det er ikke nødvendig med ny KVVU. JBV skal se på utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høyere hastighet og i hvor stor grad alternativene fra KDP/KVVU kan benyttes. Byggestart så tidlig som mulig i siste seksårsperiode av NTP. JBV skal se på samarbeidsformer med E16-utbyggingen og vurdere statlig (regulerings)plan og OPS.</p> <p>Utredningen skal bringe Ringeriksbanen opp på samme nivå som de tre andre strekingene i løpet av 2014. Jernbaneverket og vegvesenet jobber tett og godt sammen i det pågående arbeidet med Ringeriksbanen. Jernbaneverket legger til</p>



	grunn at dette arbeidet vil forsette.
<p>Norsk Bergindustri, mottatt 16.12.13.</p> <p>Norsk Bergindustri krever at den nasjonale strategien for mineralnæringen og nasjonal transportplan følges opp ved at det etableres 30 tonns aksellast mellom Ørtfjell og Mo i Rana (Dunderlandsbanen). Arbeidet med dette må tas inn i Jernbaneverkets Handlingsprogram for 2014-2023.</p> <p>Det vises til Jernbaneverkets handlingsprogram som er lagt ut til høring. Jernbaneverkets investeringer og tiltak påvirker i stor grad muligheten for verdiskapning i mineralnæringen. Det vises i tillegg til møte mellom Jernbaneverket, Norsk Bergindustri og Rana Gruber den 18. november 2013.</p> <p>Norges Geologiske Undersøkelse har i 2012 beregnet verdien av jernmalforekomstene i Dunderlandsdalen i Rana til over 250 mrd. kr. Den nasjonale Strategi for mineralnæringen, som det i hovedsak er tvverpolitisk enighet om, tilsier at det skal legges til rette for utvikling av mineralnæringen slik at disse verdiene kan bidra til å trygge framtida. Norske mineralbedrifter må ha mulighet til å konkurrere på like vilkår. Rana er i norsk sammenheng et viktig tyngdepunkt for mineralfaglig kompetanse, som er et nasjonalt satsingsområde.</p> <p>Rana Grubers produksjon er avhengig av frakt av malm på jernbanen mellom Ørtfjell og Mo i Rana. Denne jernbanestrekningen har i dag en begrensning på 24 tonns aksellast, og kapasiteten er fullt utnyttet. Dette hindrer vekst og salg til nye markeder. Ved en økning til 30 tonns aksellast, som på Ofoibanen, økes transportkapasiteten med rundt 50 %. Rana Gruber har allerede investert i moderne malmvogner som er bygd for 30 tonns aksellast, og en oppgradering av jernbanen vil derfor få umiddelbar effekt.</p> <p>Nasjonal Transportplan viser i kapittel 15.8.3 til behovet for 30 tonns aksellast på strekningen Ørtfjell-Mo i Rana. Jernbaneverkets arbeid med dette må prioriteres, og det må tas inn i Handlingsprogrammet for 2014-2023, da denne oppgraderingen vil bidra til meget stor verdiskapning over mange tiår framover.</p> <p>Norsk Bergindustri er kjent med at det skal ligge samfunnsøkonomiske beregninger til grunn ved prioritering av jernbaneinvesteringer, og at økonomisk nytte for mineralbedrifter i Norge skal regnes med i denne beregningen. Norsk Bergindustri krever at den store og langsiktige verdiskapningen som muliggjøres ved 30 tonns aksellast mellom Ørtfjell og Mo i Rana tas i betraktning. Den direkte verdiskapning vil kunne øke med flere hundre millioner kroner per år eller mer, i form av eksportinntekt som i sin helhet kommer nasjonen til gode. Dette vil også skape store økonomiske ringvirkninger.</p> <p>Statlig infrastruktur må i framtida ha en slik standard at økonomisk vekst i Norge med basis i våre mineralressurser styrkes.</p>	JBV har startet planlegging av tiltaket. Gitt at tiltaket ikke har for omfattende kostnader og en får på plass en finansieringsløsning, vil JBV anbefale at dette forsøkes innplassert i første periode.
<p>LO Norge, datert 17.12.13. <u>Vedlikehold</u></p> <p>LO er generelt sett fornøyd med at bevilgningene til jernbanesektoren har økt, slik at aktivitetsnivået både i forhold til investeringer i ny infrastruktur og ved likehold av eksisterende infrastruktur kan holdes på et høyt nivå.</p> <p>Det er imidlertid en kjensgjerning at bevilgninger til vedlikehold av infrastrukturen har vært forsømt igjennom mange år, og at det derfor eksisterer et stort etterslep for å få den eksisterende infrastrukturen opp på et nivå som er akseptabelt i forhold til å oppnå en tilfredsstillende punktlighet og</p>	Vedlikehold og fornyelse er styrt av de økonomiske rammene i NTP. JBV er enige i at disse rammene burde vært høyere og dette er omtalt i endelig handlingsprogram.



regularitet. Dette etterslepet gir spesielt negative utslag overfor godstrafikken på jernbane, noe som har medført at gods har blitt overført fra bane til vei, og ikke motsatt som er den politiske målsetningen.

Regjeringen la i NTP frem en godsstrategi i, hvor det blant annet skal legges til rette for økt godstransport på jernbane ved å øke driftsstabiliteten, samt bedre punktligheten og regularitet. Situasjonen for godstransporten er etter vårt syn såpass kritisk at første fireårsperiode vil være helt avgjørende for godstransportens fremtid. Derfor må det legges betydelig vekt på vedlikeholdssiden i første del av planperioden.

LO mener at det må gå klart frem i handlingsprogrammet at satsing på vedlikehold av dagens infrastruktur har høyest prioritet. Det er uheldig at infrastrukturen ikke fungerer optimalt og konsekvensene dette medfører svekker tilliten til jernbanen. Manglende midler til vedlikehold går spesielt ut over godstransporten og konsekvensene blir at man velger alternative fremføringsveier. Infrastrukturen har derfor stor betydning for målet om mer gods på bane. LO er derfor skuffet over at det ikke legges opp til en mer offensiv strategi for vedlikehold og oppgradering av infrastrukturen i første del av planperioden som handlingsprogrammet omhandler.

LO mener at det avsatte beløpet på 150 mill. kr til ulike beredskapstiltak for godstransporten i første del av planperioden, bør økes vesentlig.

LO vil:

- ha tilstrekkelig med dieseltrekraft tilgjengelig ved avvikssituasjoner for å opprettholde godstrafikken mellom Oslo og Trondheim når Dovrebanen er stengt. Jernbaneverket bør avsette midler til dette.
- at arbeidet med å bytte ut og fornye stikkrenner slik at det oppnås kapasitet til å ta unna store vannmengder når ekstremvær slår til må intensiveres, og avsatte midler til dette økes betydelig for alle banestrekninger.
- at arbeidet med ras og fjellsikring bør økes betydelig på de banestrekninger som er mest utsatt, og at det avsettes midler til dette.

Ringeriksbanen

Samtlige politiske partier har uttalt at de ønsker byggestart på Ringeriksbanen i 2018. LO mener at det må legges inn økonomiske midler til planlegging av Ringeriksbanen i første del i Jernbaneverkets handlingsprogram.

Se merknadene til Norsk lokomotivmannsforbund.

Jernbaneverket har mottatt ett oppdrag om utredning fra Samferdselsdepartementet i desember 2013:
-Ringeriksbanen skal være en Intercity-strekning.
-Det er ikke nødvendig med ny KVVU.
-JBV skal se på utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høyere hastighet og i hvor stor grad alternativene fra KDP/KVVU kan benyttes.
-Byggestart så tidlig som mulig i siste seksårsperiode av NTP.
-JBV skal se på samarbeidsformer med E16 utbyggingen og vurdere statlig (regulerings)plan og OPS.

Jernbaneverket utarbeidet i 2010 en Kompetansestrategi som frem til 2014 har dannet grunnlaget for det kompetansesarbeidet som har funnet sted.

Jernbaneverket har gjennomført en rekke tiltak for å sikre kompetanse og kapasitet innen jernbanefagene, både på fagarbeidernivå og ingeniørnivå.

- Økt antall lærlinger innen jernbanefag til ca. 80 hvert år
- Opprettet et opplæringsprogram for nyansatte



<p><u>Kompetanse</u></p> <p>Jernbanene står overfor store utskiftninger av personell de nærmeste 10 årene. En stor del av jernbanens kompetanse er spesiell, det gjelder innenfor sikkerhet, banemontør, signalmontør, elektrofag og en rekke stillinger i trafikkdivisjonen. I tillegg er Jernbaneverket sterkt avhengig av å sikre seg mennesker med høyskoleutdanning, spesielt innenfor planlegging, utbygging og ved likehold.</p> <p>LO vil påpeke viktigheten av at Jernbaneverket påtar seg ansvar for utdanning, kompetanseheving og etterutdanning i yrker knyttet til jernbanefag.</p>	<p>signalingeniører, ca 20 deltagere hvert år</p> <ul style="list-style-type: none">• Etablert jernbanefag på 2 høyskoler, Oslo og Telemark• Etablert et etter- og videreutdanningsprogram på NTNU på masternivå• Gitt et gaveprofessorat til NTNU innen jernbaneteknikk• Opprettet et Opplæringskontor for jernbanesektoren• Styrket kapasiteten ved Norsk Jernbaneskole• Jernbaneverkets interne trafikkutdanning er lagt til Norsk Jernbaneskole <p>I 2014 oppretter Jernbaneverket et Kompetansesenter for jernbane for ytterligere å styrke arbeidet med kompetanse, kapasitet og utdanning.</p>
<p>KS Bedrift Havn, datert 18.12.13.</p> <p>I forhold til handlingsprogrammet til Jernbaneverket er KS Bedrift Havn særskilt opptatt av godstransport. I Nasjonal Transportplan 2014- 2023 og i Solberg-regjeringens erklæring er det definert ambisiøse målsettinger om å flytte godstransport fra vei til sjø og bane. Skal vi lykkes med denne strategien må både sjø og banetransport innrettes slik at intermodale løsninger kan utnyttes der dette gir de mest hensiktsmessige og kostnadseffektive transportløsningene. Både sjøtransport og jernbane har store konkurransefortrinn ved store volumer over lange avstander, og det er etter vårt syn viktig å utnytte de knutepunkter som har forutsetninger for å skape sammenhengende transporter mellom sjø og bane.</p> <p><u>Planressurser</u></p> <p>Å sikre at mest mulig transportarbeid kan skje i intermodale transportkjeder med sjø og bane vil betinge målrettet innsats på å utvikle gode godsterminaler, og sikre at slike terminaler fungerer som effektive omlastingsterminaler mellom transportformene. Nær lokalisering mellom bane- og sjøterminal, eller samterminal i havn er ofte en suksessfaktor for å lykkes i konkurranse med veitransport. Dette krever at Jernbaneverket i sitt planarbeid jobber tett inn mot havnene og går i aktiv dialog med dem om utredning av løsninger og prioritering av prosjekter.</p> <p>Det er viktig å følge opp regjeringens ambisjoner om mer effektive planprosesser som står i forhold til utviklingen av vei infrastruktur og havneinfrastruktur. De fleste utrednings- og planprosesser har ikke ført fram til konkrete tiltak for å styrke godstransport på bane eller i kombinasjon med andre transportformer, og selv der det tas beslutninger administrativt har det</p>	<p>Dette vil bli nærmere vurdert i den nasjonale godsanalysen.</p> <p>JBV er enig i dette og har satt i gang aktiviteter for å effektivisere JBV's del av planprosessen.</p>



<p>ikke blitt fulgt opp i en gjennomføring.</p> <p>I Østfold har det vært mange planprosesser og vedtatte løsninger uten at dette er realisert. Vi forventer sterkere prioritering framover for å følge opp gode løsninger som næringsaktører har fremmet gjennom å se på avlastingsterminal i Folloregionen (Vestby), banetilknytning i Moss ved planlegging av Sandbukta-Såstad og en mulighet for gods på bane på begge sider av Oslofjorden.</p> <p>Vi registrerer at det tar lengre tid enn først forutsatt å igangsette Follobaneprosjektet, der det fra Moss havn lenge har blitt jobbet for å finne samfunnsnyttig gjenbruk av overskuddsmasser til blant annet utvikling av havneterminalen i Moss med tilstøtende banespor.</p> <p>Et annet eksempel på behov for jernbanetilknytning er Risavika havn utenfor Stavanger. De har utviklet en moderne containerterminal med stor kapasitet. Ved å koble jernbane til denne havnen vil det kunne bli tilrettelagt for mer miljøvennlig transport på sjø og bane. På tilsvarende måte er det viktig at Jernbaneverket ser muligheten for banetilknytning til en mulig fremtidig havn på Flesland utenfor Bergen. Å se slik infrastruktur i sammenheng er viktig. Skal vi lykkes med mer sjøtransport må det inn i langtidsplanene for Jernbaneverket og det arbeidet kan like gjerne starte med et sjøtransportkapittel i Handlingsprogrammet for 2014- 2023.</p> <p><u>KS Bedrift Havn foreslår:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• At det i handlingsprogrammet inngår forslag om hvordan jernbanen kan bidra til å bedre koblingen mellom sjøtransport og jernbane.• At Jernbaneverket synliggjør i handlingsprogrammet utbyggingsprosjektene, og drift- og vedlikeholdsprosjektene, som bidrar til mer sjøtransport	<p>JBV vil avvente den nasjonale godsanalysen og vurderingene omkring terminalstruktur.</p> <p>Jernbaneverket har deltatt som bidragsyter i Hordaland Fylkeskommunes utredningsarbeid, og vil gjennom det kommende KVVU-arbeidet for logistikkknutepunkt i Bergensområdet vurdere Flesland som ett av flere mulige alternativer/ konsepter.</p>
<p>Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, datert 18.12.13.</p> <p><u>Status</u></p> <p>FFO konstaterer at det ikke foreligger noen samlet oversikt over hvor langt man har kommet i arbeidet med universell utforming i det norske transportsystemet, herunder jernbaneområdet. Vi etterlyser en tydeligere kobling mellom visjonen om at Norge skal være universelt utformet innen 2025 og handlingsplanene som utarbeides på grunnlag av Nasjonal Transportplan 2014-2023.</p> <p>I forbindelse med rulleringen av Nasjonal Transportplan 2010-2019, ble det i utredningsfasen nedsatt en tverretattlig arbeidsgruppe, med representanter fra Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor, som skulle gi innspill til det videre arbeid med universell utforming. Det ble i arbeidet lagt stor vekt på dialog med brukerorganisasjonene.</p> <p>Arbeidsgruppen skulle utrede status og utfordringer for arbeidet med å oppfylle målet om et universelt utformet transportsystem. Arbeidsgruppen mente at det burde legges vekt på en strekningsvis oppgradering der hele reisekjeder kartlegges og oppgraderes systematisk for å oppnå størst mulig effekt av tiltakene som iverksettes. FFO deler dette synet, og vi er derfor glad for at «å bidra til at hele reisekjeder skal bli universelt utformet» ble etappemålet i ny NTP.</p> <p>Utbygging av IC-trianglet, har vært et fokusområde for FFO i flere år. Innkjøp av rullende materiell som Flirt-tog er et godt valg og vil gjøre inn- og utstigning uproblematisk forutsatt at plattformhøyden er 76cm på alle stasjoner.</p> <p>Jernbanen har 358 stasjoner og holdeplasser, hvorav to stasjoner er universelt utformet og 30 % er tilgjengelig for alle per dagsdato. Her gjenstår det med andre ord mye.</p>	<p>Handlingsprogrammets innsats i forhold til ambisjonene om et universelt utformet Norge, har tatt utgangspunkt i avsatte økonomiske rammer til dette i NTP.</p> <p>I utgangspunktet skal alle nye plattformer ha høyde lik 76 cm.</p>



<p><u>Universell utforming lite synlig i dokumentet</u> De viktigste formuleringene i dokumentet om universell utforming omtales på side 43, med overskrift «Stasjoner og knutepunkter», i kapittel fem om «Programområder».</p> <p>FFO ser også i dette dokumentet at arbeidet med universell utforming er integrert i det generelle forbedringsarbeidet og derfor ikke beskrevet særskilt. Etter vår oppfatning burde universell utforming få et eget kapittel, særlig sett i lys av at universell utforming er ett av fire hovedmål i NTP 2014-2023. Et eget kapittel vil øke bevisstheten om viktigheten av universell utforming og synliggjøre arbeidet for de som skal benytte handlingsplanen som sitt grunnleggende arbeidsverktøy.</p> <p><u>Begrepsbruk</u> FFO er av den oppfatning at det kunne vært hensiktsmessig om dokumentet inneholdt en definisjon av begrepene universell utforming og tilgjengelighet.</p> <p>FFO mener at en togstasjon er universelt utformet når flest mulig i størst mulig utstrekning skal kunne benytte stasjonen uten å være avhengig av spesielle innretninger eller hjelpemidler. Når en stasjon defineres som tilgjengelig forstås det oftest som at den er fremkommelig for rullestolbrukere, det vil si når adkomst til plattform er hinder-fri og man kan benytte heis/rampe fra plattform og inn i toget. Jernbaneverket benytter begrepet tilgjengelig for alle (TFA) for å beskrive denne tilgjengelighetsstandard.</p> <p>FFO konstaterer at TFA-begrepet har sitt utspring i tidligere strategiske dokumenter fra Jernbaneverket og også dette dokumentet benytter dette begrepet. Dette mener vi er uheldig. Vi mener at TFA som begrep kan forveksles med begrepet universell utforming og at denne begrepsbruken skaper forvirring. Vi mener dessuten at det er uheldig å benytte universell utforming av informasjonssystemer som et selvstendig begrep, siden vi mener at universell utforming skal omfatte alle områder.</p> <p>Under prioriteringskriterier på side 43 er tilgjengelighet prioritert som nummer fire og målet er «tilgjengelig for alle». Vi ber om at dette begrepet erstattes med begrepet «tilgjengelig» og skulle samtidig gjerne sett at dette var høyere prioritert.</p> <p><u>Universell utforming av togstasjoner</u> FFO mener det er behov for en tydelig og synlig satsing i arbeidet med universell utforming av jernbanen. I den sammenheng er det viktig å øke kompetansen på tilgjengelighet og universell utforming. Derfor mener vi det er behov for et eget kompetanseutviklingsprogram for universell utforming av jernbanen.</p> <p>I kapittel 2 «Mål og prioriteringer» under avsnittet om universell utforming står det at «det endelige målet er at transportsystemet skal være universelt utformet, noe som vil øke kvaliteten for alle reisende». På veien mot et universelt utformet jernbanesystem innen 2025 mener FFO det vil være et viktig delmål å få alle knutepunkter og stasjoner på et brukbart tilgjengelighetsnivå så raskt som mulig.</p> <p>Dokumentet beskriver videre-satsing på: - å utforme alle nye stasjoner universelt - 40-80 stasjoner med økt tilgjengelighet - å bygge ut digitale anvisere og monitorer.</p> <p>Vi mener at å utbedre 40-80 stasjoner er et svært omtrentlig mål og for lite til å sikre en god måloppnåelse innen 2025. I likhet med den tverretatlige arbeidsgruppen vi viste til tidligere, mener FFO at ambisjonsnivået burde være at 90 % av definert infrastruktur skal være universelt utformet innen utløpet av NTP perioden frem til 2023.</p> <p>FFO ønsker at det i handlingsplanen synliggjøres at det foreligger oversikt over hva som må gjøres for å sikre god tilgjengelighet på den enkelte</p>	<p>Begrepet "tilgjengelighet for alle" er erstattet med begrepet "tilgjengelig".</p> <p>Fordelingen mellom første og andre periode er styrt av NTP.</p>
--	---



<p>stasjon. Vi mener videre at det er uheldig at den største delen av satsingen på tilgjengelighet/universell utforming legges til andre del av planperioden. Det er lagt inn totalt 3,064 mrd. Kroner til tilgjengelighet hvorav kun 449 mill. kroner i de første 4 år.</p> <p>Det informeres om at sikkerhet på stasjoner og holdeplasser ses i sammenheng med universell utforming og inngår i programområdet «Stasjoner og knutepunkter». Vi ønsker en tydelig synliggjøring av det planlagte arbeidet med universell utforming.</p> <p>Utbygging av I C-trianglet innebærer at en del stasjoner blir nybygget og får universell utforming-standard. I dag tilfredsstiller to stasjoner kravene til universell utforming og 30 stasjoner regnes som tilgjengelige. Antall universelt utformede stasjoner vil øke fra 5 til 31 i perioden. Med dette gjennomføringstempoet vil under 10 % av alle stasjoner være universelt utformet innen utgangen av NTP-perioden i 2023. Dette illustrerer at vi ikke vil nå det oppsatte målet.</p> <p>Vi vil i tillegg understreke viktigheten av at handlingsplanen sikrer godt vintervedlikehold, slik at de tilgjengelighetstiltakene som er iverksatt har kan brukes hele året.</p> <p><u>Oppsummering</u> FFO ønsker seg en tydeligere beskrivelse av arbeidet med universell utforming på jernbaneanrådet. Denne beskrivelsen bør inneholde en situasjonsbeskrivelse per i dag, en oversikt over behov i perioden og forslag til strategier og virkemidler/tiltak for å nå målet om en universelt utformet jernbane innen 2025.</p>	<p>Jernbaneverket legger til grunn gjeldende lover og forskrifter om universell utforming i all planlegging og bygging av ny infrastruktur.</p> <p>JBV har utarbeidet slik beskrivelse, men finner det ikke naturlig å ta denne inn i handlingsprogrammet. Handlingsprogrammet skal ta utgangspunkt i NTP og beskrive aktiviteter som skal gjennomføres i perioden 2014-23 i henhold til føringer i NTP.</p>
<p>Cargolink, datert 19.12.13. <u>Pkt. 2.1 Transportmål</u> I planperioden mener CL at punktlighet for 2023 bør heves fra 90,0 % til 95 %. CL begrunner vårt syn med at jernbaneverket må kunne ha mål høyere krav mot slutten av perioden. Regulariteten bør også defineres for godstog. For å redusere klimagassutslipp bør Rauma-, og Rørosbanen elektrifiseres.</p> <p><u>Pkt. 2.4 Togtilbud og rutemodell</u> Ny grunnrutemodell legger beslag på mye kapasitet slik at eksisterende kapasiteten for godstrafikken blir redusert. Dette bidrar ikke til mer gods på bane. CL mener JBV tydelig må prioritere godstrafikken i store deler av døgnet.</p> <p><u>Pkt. 2.6 Stavanger-, Bergen- og Trondheim-området</u> Den høye togfrekvensen med persontog hindrer godstog å få konkurransedyktige ruter. JBV må prioritere godstog i ruteleier som er attraktive for godskundene. Elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen vil ha begrenset effekt for godstrafikken. Midler til elektrifisering av strekninger vil bidra med effektiv godstrafikk fordi togoperatører ikke trenger å ha diesellok i lokflåten, samtidig som utslippet av NOX-gasser reduseres.</p> <p><u>Pkt. 5.1 Kapasitet, gods og tekniske tiltak</u> CL mener at Bergen og Heggstadmoen må prioriteres som laste og losse spor. Dette bør gjennomføres slik at man så tidlig som mulig kan bruke sporene uavhengig av delprosjekter. Gjennomføringen bør gjennomføres på en slik måte at sporene kan nyttes til godstrafikk uten at alle installasjoner må være ferdige. Heggstadmoen bør prioriteres fordi strekningen Oslo-Trondheim er den mest konkurransutsatte mot lastebilen. Mange kunder til godstogoperatørene har nærhet til Heggstadmoen. Kostnadene for en transportløsning med tog vil bli redusert mellom 10-15 %. Resultatet er at tungtransporten gjennom Trondheim sentrum blir redusert. Dette vil redusere framføringstiden og fremføringskostnadene for togselskapene.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Elektrifisering av Rauma- og Rørosbanen blir vurdert i en egen utredning for ikke elektrifiserte baner.</p> <p>Jernbaneverket er i gang med reguleringsarbeid på Bergen godsterminal i den hensikt å øke kapasiteten på kort sikt, som vil doble kapasiteten innenfor dagens areal..</p> <p>Tiltak på Heggstadmoen og Heimdal ligger inne i perioden 2018-23.</p>



Kapasitet for hensetning og vending må legges til rette for godstrafikken.

Kapasiteten på terminalen Nygårdstangen i Bergen må prioriteres fordi det er svært liten mulighet for å øke antall TEU på nåværende terminal. Heggstadmoen bør prioriteres og startes i 2014 for å ferdigstille det som er nødvendig for å ta i bruk terminalen. Planleggingen bør skje slik at terminalen kan tas raskt i bruk uten at alle endringer er ferdigstilt.

Pkt. 5.2 Sikkerhet og miljø

CL mener at blandingen mellom sikkerhet og miljø i samme punkt bidrar til uheldig sammenblanding av begrepene.

CL støtter forslaget om flere ATC kryssingsbarrierer og full hastighetsovervåkning. De strekninger med størst trafikk og flest innmeldte feil på signalsystemet og/eller tilløp til sammenstøt tog mot tog må prioriteres.

CL etterlyser oversikt for togselskapene på kontinuerlig oppdatering av farer langs etter jernbanetraséen. Organisering av faste møter mellom toppledernivå i jernbaneforetakene for å utveksle erfaring mellom alle relevante parter som kan gjøre noe med usikkerheten på norsk jernbane. Statens jernbanetilsyns tilsynsrapporter reiser tvil om jernbanebransjen drives forsvarlig. Harmonisering av regelverket og praksis for bransjen bør JBV i større grad ta ansvaret for og bli en pådriver i større grad enn i dag.

JBV bør etter CLs mening være den aktør som bidrar med aktiv og oppdatert informasjon av risikobilde. Dette fordi JBV har en koordineringsrolle ved ulykker på jernbanen. JBV utsteder trafikkregler for jernbanen, samtidig som det enkelte togselskap har egne bestemmelser som kan være annerledes enn trafikkreglene. Togledere og TXP kjenner ikke til jernbaneforetakets egne bestemmelser. Jernbanebransjen bør arbeide sammen om felles harmonisering i jernbanebransjen i Norge.

Pkt. 6.7 Nordlandsbanen

CL har siden 1. januar 2010 vært operatør for malmtrafikken mellom Ørtfjell og Mo i Rana, en strekning på om lag 35 km langs Nordlandsbanen. Denne strekningen kalles også Dunderlandsbanen, da dette navnet ble brukt på den opprinnelige malmbanen som ble anlagt her ca. 1904. På denne strekningen fraktes det jernmalm i fra Rana Grubers gruve til oppredningsverket i Gullsmedvik, Mo i Rana. Vi stiller med trekraft, mens oppdragsgiver stiller med vognmateriell. Infrastrukturen tillater 35 vogner per togsett.

Vår oppdragsgiver Rana Gruber AS har økt sin produksjon vesentlig i den perioden vi har vært operatør, fra drøyt 2 millioner tonn råmalm i 2010 til 3,8 millioner tonn i 2013. For 2014 er det planlagte volumet 4,2 millioner tonn. Ved å kjøre døgnet rundt alle dager i uka vil man teoretisk kunne kjøre 42 rundturer i uka mellom Ørtfjell og Gullsmedvik, altså 6 per døgn. Men da er ikke behov for vedlikehold på materiell hensyntatt. Derfor er praktisk kapasitet maksimalt 40 rundturer per uke. Produksjonsplanen for 2014 krever at det kjøres 40 rundturer i uka i 49 uker i året. Erfaringsmessig vet vi at enkelte avganger blir kansellert av ulike årsaker. Eksempelvis er det hittil i 2013 kansellert 112 avganger, hvor årsakene er rimelig jevnt fordelt mellom oss som operatør, oppdragsgiver og Jernbaneverket. Vi kan med stor grad av sannsynlighet si at Rana Grubers produksjonsplan for 2014 i praksis neppe lar seg gjennomføre på grunn av kapasitetsbegrensninger på jernbanen.

Det ovenstående er basert på dagens begrensning på 24 tons maksimal aksellast.

Maksimal tillatt aksellast må økes til 30 tonn, som på Ofotbanen, av følgende grunner:

- Godskapasiteten vil øke med nærmere 50 %. Dette vil kunne tillate en effektiv transport som imøtekommer forventet behov for vekst i malmtrafikken i årene som kommer. Uten en slik kapasitetsøkning, vil dette begrense malmproduksjonen i Ørtfjellet i all overskuelig framtid.

Se kommentar under Norsk Bergindustri.



<ul style="list-style-type: none">• Det vil bli en mye mer rasjonell og miljøvennlig drift, da ressursbehovet per tonn fraktet malm synker. Dette innvirker på vår og vår oppdragsgivers konkurranseevne. Man må kunne tilby en moderne logistikk-løsning også ved innenlands behov for malmfrakt.• Vi er kjent med at vår oppdragsgiver allerede har gått til anskaffelse av moderne vognmateriell som er konstruert for 30 tonns aksellast. Disse vognene tilsvarer i hovedsak de som benyttes på Ofotbanen. De er dog noe lettere og reduserer derved miljøpåvirkningen.• Ved at man kan unngå å kjøre hele døgnet og alle dager vil det bli lettere å ivareta vedlikehold og annen bruk av sporet rasjonelt. <p>Vi mener at en plan for etablering av 30 tonns aksellast og tilsvarende metervekt på strekningen Ørtfjell – Mo i Rana må inn i Jernbaneverkets handlingsprogram. Vi frykter at denne nødvendige moderniseringen kan bli satt opp mot andre prosjekter som gjelder for eksempel passasjertrafikk i befolkningsrike områder. I den grad det i det hele tatt er mulig å vurdere så ulike problemstillinger opp mot hverandre, mener vi at det i alle fall må ligge ordentlig samfunnsøkonomiske analyser til grunn for en prioritering.</p>	
<p>Norges Skogeierforbund, datert 20.12.13.</p> <p>Som følge av at antallet treforedlingsbedrifter i Norge er redusert de siste årene, har transportavstandene fra skog til industri økt betydelig. Skogbruket trenger avsetning for sitt massevirke, og treindustrien trenger avsetning for flis. Uten avsetning av disse sortimentene vil lønnsomheten i næringen bli så lav at aktiviteten stopper opp. Derfor har jernbanen og de muligheter den gir for leveranser til treforedlingsindustrien i Karlstad-området blitt helt avgjørende for at skognæringen kan opprettholde sin aktivitet. Spesielt gjelder dette Innlandet hvor avstandene til kai er store.</p> <p>Vest og sør for Oslo var transpottavstandene fra skog til industri tidligere så korte at det aller meste av virket gikk på bil direkte til industri. Etter nedleggelsene av Follum, Peterson og Tofte er forutsetningene endret, og nå leveres det virke både fra Buskerud og Telemark til Sverige. Dermed har jernbanen fått økt betydning for skognæringen på hele Øst- og Sørlandet. Den utviklingen som har skjedd har ført til at virkestransporten på bane er fordoblet siden 2006, og i 2013 vil transportert kvantum med bane sannsynligvis passere 1,8 mill. m³. I denne forbindelse er det også grunn til å gi Jernbaneverket ros for det arbeidet som er gjort inneværende år for å legge til rette for ny virkestransport bl.a. fra Kvam, Sokna og Bø, og fra Flesberg hvor jernbanen var nedlagt. Samtidig viser de endringene som har skjedd i skognæringen det siste året, behovet for at Jernbaneverket er fleksible, og at etaten klarer å omstille seg raskt når endringer hos transportbrukerne krever det.</p> <p><u>Intercity</u> Myndighetene har en målsetting om å overføre mer gods fra veg til bane. Et av tiltakene som blir gjort for å nå dette målet er å øke kapasiteten ved å bygge ut dobbeltsporet bane i Intercity-området. Fram til nå har mye av oppmerksomheten rundt Intercity utbyggingen vært rettet mot persontrafikk. I den fasen man nå går inn i, er det viktig at hensyn til godstrafikken blir godt ivaretatt slik at det legges til rette for at jernbanen kan bli et strømlinjeformet og konkurransedyktig transportsystem for gods. De valg som nå skal tas vil ha konsekvenser både på kort sikt og langt inn i framtida.</p> <p><u>Tid for framføring av gods</u> Transport av stykkgoods mellom de største byene foregår i stor grad om natta. Det er to grunner til dette. For det første er det på denne tida av døgnet at det er mest ledig kapasitet på jernbanenettet og at framføringshastigheten blir høyest. For det andre er det slik at samlasterne ønsker å legge opp sine togruter slik at gods som leveres til terminal i en by den ene dagen, kan leveres ut i en annen by påfølgende dag.</p> <p>For transport av tømmer er utgangspunktet et annet. Ei treforbrukende</p>	<p>NTP stadfester de anbefalte konseptene fra KVVU.</p> <p>Jernbaneverket legger opp til en helhetlig planlegging av infrastrukturen som inkluderer tiltak som gir tilstrekkelig kapasitet og fleksibilitet for avviklingen av togtrafikken, inkludert godstransport.</p>



<p>industribedrift skal ha jevn inntransport av råstoff og minst mulig håndtering av virket. Et eksempel på en slik bedrift kan være Stora Enso i Karlstad. Bedriften skal hver dag ha inn tre tog som hver transporterer ca. 1700 m³ Togene skal losses innenfor ordinær arbeidstid, og det innebærer at hvert tog får tildelt lossetid fordelt utover dagen. Med et slikt leveringsmønster er det nødvendig at tømmerogene kan komme fram på jernbanenettet på dagtid, og at hvert tog er i rute ved ankomst. På bakgrunn av dette må jernbanenettet planlegges og dimensjoneres slik at deler av godstrafikken kan foregå på dagtid.</p> <p>Muligheter for framføring av godstog på dagtid er også avgjørende for å få god utnyttelse av togmateriellet. God utnyttelse reduserer de faste kostnadene, og gjør jernbanen som transportmiddel mer konkurransedyktig.</p> <p><u>Krysningsspor Omkjøringsmuligheter Forbikjøringsspor</u></p> <p>Ulike hendelser de siste årene med bl.a. flom og ras, har vist at det norske jernbanenettet er sårbart. Så langt i 2013 har Dovrebanen vært stengt i ca. 40 dager. Stenging av banen påfører godstransportørene store kostnader knyttet til etablering av midlertidige transportopplegg. I sum har hyppigheten av slike hendelser ført til at jernbanen som transportmiddel har svekket sin posisjon sammenlignet med vegtransport. Flere samlastere har valgt å overføre gods fra bane til veg.</p> <p>Utbyggingen av dobbeltspor i Intercity-området skal pågå i mer enn 15 år framover. Siden kapasiteten på jernbanenettet i utgangspunktet er godt utnyttet, vil det være utfordrende å utvikle trafikken gjennom anleggsperioden. Det gjelder spesielt parseller der det nye sporet skal følge eksisterende trasé. Utbyggingsperioden for dobbeltspor i Intercity-området vil være en kritisk fase for utviklingen av godstransporten på bane.</p> <p>Etableringen av dobbeltspor skal i utgangspunktet gi en kraftig økning av kapasiteten på banenettet. Samtidig er det forutsatt at persontog på banen skal ha en hastighet på 250 km/t, mens godstog har en hastighet på ca. 90 km/t. Store forskjeller i kjørehastighet mellom gods- og persontog vil gi utfordringer og begrense kapasiteten. For å imøtekomme både gods- og persontrafikkens behov, er det derfor viktig at det planlegges tilstrekkelige krysningsspor og forbikjøringsspor, og at det legges til rette omkjøringsmuligheter. Krysnings- og omkjøringsmuligheter bør så langt det er mulig bygges ut på forhånd eller tidlig i anleggsperioden.</p> <p>I Østfold vil Østre linje kunne avlaste Vestre linje. På Vestfoldbanen går det ikke godstrafikk, så hovedutfordringen er sannsynligvis knyttet til Dovrebanen. Avlastning av Dovrebanen kan skje gjennom en rask elektrifisering av Solør- og Røros-banen. Dersom det lar seg gjøre å elektrifisere strekningen Kongsvinger- Elverum - Hamar før anleggsarbeidene starter opp nord for Tangen, ville man ha et mye mer robust transportsystem og stå bedre rustet for å utvikle godstrafikken gjennom anleggsperioden. Tilsvarende bør elektrifisering av strekningen Elverum - Støren på plass før utbyggingen nord for Hamar starter opp. Det vil etablere omkjøringsmuligheter som vil være viktige både gjennom anleggsperioden og etter at utbyggingen er ferdig. Samtidig kan deler av en slik investering tjenes inn gjennom mer effektiv gjennomføring av anleggsarbeidet, billigere godstransport gjennom anleggsfasen og økt godstransport på bane. For tømmertransporten vil elektrifisering bety reduserte transportkostnader.</p> <p><u>Tilsvinger</u></p> <p>For at jernbanen skal bli et mest mulig konkurransedyktig transportmiddel, må det legges til rette for strømlinjefonnede transportopplegg. Det innebærer bl.a. at man bygger ut tilsvinger ved de viktige knutepunktene i jernbanesystemet.</p> <p>Når man i dag skal kjøre tømmer fra Sørli til Karlstad via Hamar, Elverum og Kongsvinger, må lokomotivet kobles fra, kjøres rundt toget og kobles på i motsatt ende av toget ved alle tre stasjonene. Slik omkobling tar tid og</p>	<p>Det inngår i JBV's strategi for utvikling av kapasitet på nettet at større deler av godstrafikken bør spres over døgnet</p> <p>JBV deler disse betraktningene og vil derfor prioritere høyt tiltak for økt driftsstabilitet i rasutsatte områder innenfor de rammer som stilles til rådighet for drift og vedlikehold.</p> <p>JBV er enig i disse vurderingene og har som ambisjon i tilknytning til IC-utbyggingen å bygge ut tilstrekkelig med forbikjøringsspor for å ivareta kapasitetsbehovet for godstransporten.</p> <p>JBV ser på omkjøringsmuligheter og nødvendige tiltak for å få til dette.</p>
---	--



<p>beslaglegger kapasitet på stasjonsområdet. Når man nå skal planlegge det framtidige transportsystemet, er det viktig at man tar tilstrekkelig hensyn til godstransporten og får på plass tilsvingere ved alle viktige knutepunkter.</p> <p><u>Oppfølging av rapporten Økt virkestransport på jernbane</u> Ei arbeidsgruppe bestående av representanter for Jernbaneverket, Statens landbruksforvaltning og flere aktører i skognæringen utarbeidet i 2010 rapporten Økt virkestransport på bane. Utgangspunkt for rapporten var Regjeringens ønske om økt aktivitet i skogbruket og målet om å doble godstransporten på bane. For å styrke både skogbruket som næring og jernbanen som transportmiddel for tømmer, foreslo arbeidsgruppa at følgende tiltak burde prioriteres: Terminaler: <ul style="list-style-type: none">• Norsenga• Vestmo• Koppang• Hovemoen• FormofossKrysningsspor <ul style="list-style-type: none">• KongsvingerbanenPå dette tidspunktet var det ikke aktuelt å bruke jernbane til transport av tømmer vest for Oslo.</p> <p>Så langt er det gjennomført noe arbeid på Norsenga og planlegging av tiltak på Koppang. Ut over det ser det ut som om rapporten i liten grad er fulgt opp. Sett i forhold til den omtalen som er gitt av tømmerterminaler bl.a. i Prop.1S (2011-2012) fra Samferdselsdepartementet er det skuffende.</p> <p>Norges Skogeierforbund mener at Jernbaneverket nå må fullføre igangsatte prosjekter, men at øvrige tiltak som skal gjennomføres innenfor den rammen som er satt av til tømmerterminaler på 50 mill. kr, må drøftes med næringen.</p> <p><u>Ny strategi for utviklings av tømmertransport på jernbane</u> Økningen i transportert tømmer- og flisvolum på bane innebærer at volumet er fordoblet siden 2006. Denne endringen har skjedd gradvis, men aller størst har endringen vært det siste året. Skognæringen på hele Øst- og Sørlandet er nå interessert i jernbanen som transportmiddel for tømmer og flis.</p> <p>Tidligere er det beregnet at terminalene bør ligge med ca. 10 mils avstand, og langs Dovre-, Solør- og Rørosbanen er det etablert terminaler ut fra slike forutsetninger. På bakgrunn av nedleggelsene i norsk treforedlingsindustri, store endringer i virkestrømmene og den kraftige veksten i bruken av jernbane, mener Norges Skogeierforbund at det nå er tid for å lage en ny strategi for virkestransport på bane som inkluderer områdene vest og sør for Oslo. Vi konstaterer derfor med tilfredshet at Jernbaneverket ønsker å se nærmere på tømmer-terminalstrukturen sammen med næringen. Norges Skogeierforbund vil ta kontakt med Jernbaneverket for å drøfte hvordan et slikt samarbeid bør legges opp.</p>	<p>Vi imøteser et videre samarbeid med skognæringen omkring disse spørsmålene.</p>
<p>Jernbanealliansen, datert 20.12.13. Jernbanealliansen har følgende kommentarer:</p> <p>Vi forventer at handlingsprogrammet blir et tydelig styringsdokument for utvikling og forvaltning av jernbaneinfrastrukturen i Norge. Det er viktig med et handlingsprogram som skaper forutsigbarhet, som er viktig for alle aktører, inkludert behovet for å bygge opp jernbanespesifikk kompetanse i sektoren.</p> <p>Tabellen på side 12 i handlingsprogrammet viser mål for punktlighet, regularitet og oppetid. Tabellen mangler et regularitetsmål for godstrafikken. Jernbanealliansen mener det er svært viktig at det settes et offensivt regularitetsmål også for godstrafikken, da avbrudd i den trafikken har store negative samfunnsmessige effekter.</p>	<p>Tas til orientering.</p>



<p>Den vanskelige driftssituasjonen på jernbanenettet tilsier at vedlikeholdsinnsatsen må økes betydelig. Vi oppfatter at det er en politisk forståelse for at rammene må økes. Derfor ber vi Jernbaneverket planlegge for en ressursinnsats på det nivået som transportetatene la opp til i sitt forslag til NTP.</p> <p>Jernbanealliansen støtter forslaget om at økt driftsstabilitet og mer effektive terminaler blir viktige godstiltak i første fireårsperiode. Det er også bra at det gjennomføres tiltak ved midlertidig stenging av baner, som etablering av alternative omlastingssteder planlegging av alternative ruter for kjøring over Rørosbanen når Dovrebanen må stenges, inkludert grep som gir operatørene tilgang til diesellok. Det er også bra at det gjennomføres tiltak på lengre sikt, som gir muligheter for bruk av alternative strekninger for godstrafikken både ved avvikssituasjoner og for å øke den totale kapasiteten.</p> <p>Jernbanealliansen finner det riktig at investeringer i kapasitetstiltak oppprioriteres i første fireårsperiode på bekostning av stasjoner og knutepunkt.</p> <p>Det er viktig at arbeidet med å utbedre og bygge ut Alnabru godsterminal kommer i gang raskt. Den skisserte planen med kortsiktige og langsiktige tiltak virker logisk. Vi vil samtidig etterlyse at det snarlig avklares hvor en framtidig godsterminal i Trondheims-regionen skal ligge. Lokalisering nord/øst for Trondheim anser vi som uaktuelt.</p> <p>Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP) legger opp til at kapasiteten for godstrafikken skal økes med 20–50 prosent i løpet av perioden. Det er bra, men vi vil samtidig minne om at NTP-prognosene viser en vekst for landbasert transport innenlands på nærmere 30 prosent fra 2013 til 2024.1 Det betyr at den skisserte kapasitetsveksten for gods på bane i verste fall vil resultere i en nedgang i jernbanens markedsandel, i beste fall en svak vekst. Jernbanealliansen ber om at det utarbeides en ambisiøs strategi for jernbanen mellom landsdelene, som ser person- og godstrafikken i en sammenheng og skisserer kortsiktige og langsiktige tiltak for å gjøre toget konkurransedyktig i de aktuelle korridorene og som legger rammer for øvrig planlegging. Strategien må bli et viktig innspill til Nasjonal transportplan 2018–2027.</p> <p>Jernbanealliansen etterlyser igangsetting av en formell utredningsprosess for jernbanen sør for Halden (for korridoren Oslo–Göteborg–København), som også må ses i sammenheng med korridoren Oslo–Stockholm. Utredningen må skissere både kortsiktige og langsiktige tiltak.</p> <p>Det er bra at handlingsprogrammet har fokus på effektivisering av egen virksomhet, slik at mest mulig av bevilgningene brukes til drift, vedlikehold, fornying og utbygging av en sikker, miljøvennlig og konkurransedyktig jernbane.</p>	<p>Den Skandinaviske Arenan, et regionalt samarbeidsforum Oslo – Göteborg – Øresund, har gjennom interregprosjektet COINCO 2 gjennomført flere utredninger for å forbedre gods- og persontrafikk på strekningen. Jernbaneverket er med i dette arbeidet. Videre er det diskutert spørsmålet om å igangsette grenseoverskridende planarbeid, men JBV har foreløpig ikke mottatt noen beskjed om at dette skal startes. Det kan imidlertid forventes at spørsmålet om grenseoverskridende transport på jernbane får betydelig større fokus i arbeidet med nasjonal Transportplan 2018-27</p>
<p>NHO, datert 20.12.13. <u>Drift og vedlikehold viktig for næringslivet</u> I Norge har godstrafikk på jernbane tidligere vært en suksesshistorie, med økte volumer de tre siste tiår. Fra 2008 og frem til i dag har det imidlertid vært en årlig reduksjon i godsvolumet på jernbane. NHO mener denne utviklingen må snus og etterlyser bedre driftsstabilitet på jernbanen. Dette kan bl.a. sikres gjennom økt satsing på drift og vedlikehold. Vi mener det er uheldig at man i forslaget til i handlingsprogram har lagt opptil en profil der størstedelen av midlene på post 23 er lagt til perioden 2018-2023. For å unngå at mer gods flyttes fra bane til vei, må det gjøres tiltak som øker driftsstabiliteten. Vi ber derfor om at en større del av midlene til drift og vedlikehold kommer tidligere i NTP perioden enn det som foreslås i handlingsprogrammet.</p>	<p>Vedlikehold og fornyelse er styrt av de økonomiske rammene i NTP. JBV er enige i at disse rammene burde vært høyere og dette er omtalt i endelig handlingsprogram.</p>



Savner en egen leverandørstrategi

Økte rammer til jernbanesektoren vil gi økt aktivitet innenfor jernbanesektoren. For å sikre at de økte rammene gir mest mulig igjen for samfunnet, mener vi det må komme på plass en egen leverandørstrategi. Dette er viktig for å skape forutsigbarhet for de entreprenørene som skal utføre selve byggingen og vedlikeholdet av infrastrukturen.

Jernbaneverket skriver i handlingsprogrammet at det er nødvendig med god kontakt med leverandørmarkedet. Videre står det at de selv er i ferd med å utvikle seg til å få en mer ren byggherrerolle. Dette mener vi er en positiv utvikling, men vi savner at jernbaneverket er tydeligere på hvordan de ser for seg denne utviklingen skal bli. Skal vi få til et løft innenfor jernbanesektoren så kreves en organisatorisk opprydding i sektoren og betydelig med økonomiske midler.

NHO mener det må ligge til grunn en leverandørstrategi for hvordan disse midlene blir fordelt, hvilken rolle jernbaneverket skal ha, når prosjektene legges ut på anbud, osv. Dette vil bidra til at leverandørene har noe mer konkret å forholde seg til og kan bygge opp tilstrekkelig kapasitet for å møte de nye oppdragene som kommer de neste årene. Dette er også viktig for at det skal utvikles et fungerende leverandørmarked.

Utbygging av nytt signalsystem ERTMS

NHO mener den foreslåtte utbyggingen og utskiftingen av dagens signalanlegg, som i hovedsak er basert på reléteknologi fra 50-tallet, er helt nødvendig. Det er bestemt at det nye signalsystemet skal bygges ut etter såkalt ERTMS standard. Totalkostnadene er beregnet til om lag 20 mrd. kroner. I handlingsprogrammet er det lagt opptil å bruke 1,3 mrd. kroner i perioden 2014-2017 og om lag 5 mrd. kroner i perioden 2018-2023. Det betyr at det er behov for om lag 14 mrd. kroner når gjeldene NTP-periode er over. Målet til Jernbaneverket er å bygge ut dette nye signalanlegget i løpet av 15-20 år. Vi stiller spørsmål ved realismen i denne planen, gitt de føringer og prioriteringer som nå ligger inne i handlingsprogrammet.

Programområdene godskapasitet

For å øke konkurransekraften til jernbanen innenfor person- og godsreiser er det nødvendig med økt driftsstabilitet. Jernbaneverket forventer økt transportkapasitet på 20-50 prosent for gods på bane i NTP-perioden. Samtidig vises det til at godskapasiteten på nettet (unntatt Ofotbanen) vil være det samme i 2018 som i dag. Vi stiller derfor spørsmålstegn ved realismen i disse målene, da det kun er funnet rom til å prioritere mindre tiltak for godstrafikken de første fire årene. Økt kapasitet kan bl.a. sikres gjennom forlenging av eksisterende kryssningsspor og bygging av nye. Det er etter vår vurdering svært uheldig at det i perioden 2014-2017 ikke er planlagt bygging av noen nye kryssningsspor. Her mener vi det bør gjøres en omprioritering, som sikrer bedre kapasitet for godstransporten.

Utbygging av effektive godsterminaler

Effektiv fremføring av gods krever samtidig effektive godsterminaler som håndterer godsmengde på en tjenlig måte. Det krever også planlegging for å håndtere fremtidige godsmengder.

I handlingsprogrammet er det satt av lite midler til utvikling av nye godsterminaler i Trondheim og Bergen. Årsaken er bl.a. usikkerhet knyttet til lokalisering. Vi frykter at jo lenger tid det tar for man får avklart lokalisering, desto mer vil godstransport på bane tape markedsandeler til godstransport på vei.

Se kommentar under Maskinentreprenørens forbund.

Merknaden tas til orientering.

Det er avsatt betydelige midler til utbygging av kryssingsspor og andre kapasitetsøkende tiltak i perioden 2018-23. JBV mener derfor at målsettingen om å bygge ut nettet til å kunne håndtere en godsvekst på 20-50% er realistisk fram til 2023, men den er ikke realistsk for perioden 2014-17.

JBV ønsker å få avklart lokalisering av nytt logistikkcenter i Trondheim så raskt som mulig. Jernbaneverket vil få i oppdrag å utrede fremtidig logistikknutepunkt i Bergensområdet. Arbeidet skal utrede ulike konsepter og lokaliseringalternativer for en ny godsterminal. Jernbaneverket viser også til pågående arbeid med reguleringsplan for Nygårdstangen med tilhørende intensjonsavtale med Bergen kommune.



<p>Alnabru godsterminal er avgjørende for godstransporten og for næringslivet. I følge Jernbaneverket selv, har nåværende anlegg på Alnabru-terminalen en levetid frem til 2019. I handlingsprogrammet er det i perioden 2014-2017 satt av 200 millioner til strakstiltak og om lag 160 millioner kr til fornyelsestiltak. Oppstart av byggetrinn 1 er planlagt i perioden 2018- 2023. Vi mener dette prosjektet er av så stor nasjonal betydning at det må forseres og bygges ut med oppstart i første fireårsperiode. Vi mener det er helt nødvendig for å forhindre at terminalen må stenges, med etterfølgende sammenbrudd i godstrafikken på jernbanen.</p>	<p>Se kommentar under NSB</p>
<p>Forbrukerrådet, datert 20.12.13. <u>To innledende betraktninger:</u> - Forbrukerrådet vil understreke at vi i alle våre innspill mener at utbedringer må prioriteres først der hvor det er flest reisende og behovet er størst. - Handlingsprogrammet illustrerer at rammene i Nasjonal Transportplan ikke er tilstrekkelig for å møte nødvendig økt kapasitet og pålitelighet.</p> <p><u>Pålitelighet</u> Så langt i 2013 har togpendlerne på Østlandet møtt historisk svikt i infrastruktur og økt antall signalfeil. Mange av forsinkelsene rammer i rushtiden. Med økte passasjertall er det mange «passasjertimer» for hver «forsinkelsestid» i Jernbaneverkets statistikker.</p> <p>Forbrukerrådet mener at rammene til vedlikehold og drift av jernbanen i begynnelsen av perioden er for lave til å håndtere behovene innen vedlikehold. Vi frykter at togforsinkelser vil ramme enda flere i tiden framover. Vedlikehold som bidrar til mer pålitelig persontogtilbud må derfor prioriteres raskere og sterkere.</p> <p>Videreføring av dagens punktlighetsmål ut tiårsperioden er for lite offensivt. Når mye av togtilbudet allerede tangerer dette punktlighetsmålet, med alle de forsinkelsene det innebærer for kundene, etterlyser Forbrukerrådet sterkere ambisjoner for tiårsperioden.</p> <p>Forbrukerrådet er glade for at Jernbaneverket gjennom økte målsetninger signaliserer økt oppetid og regularitet i slutten av tiårsperioden. Vi ser imidlertid med bekymring at målene for oppetid og regularitet for 2014 faktisk går i feil retning og er lavere enn målene for 2013.</p> <p><u>Kapasitetsøkning</u> Kapasiteten på togene på Østlandet er allerede presset, samtidig som passasjervekst forventes. Den planlagte kapasitetsøkningen de neste årene møter ikke behovet. Derfor må infrastrukturinvesteringer som kan bidra til økt kapasitet der behovet er størst, forseres så raskt som mulig.</p> <p>Forbrukerrådet mener at hele Intercity-utbyggingen må gjennomføres innen 2025. Vi vil understreke behovet for langsiktig og forutsigbar finansiering og at prosjektet gjennomføres helt til Halden, Lillehammer og Skien.</p> <p><u>Kundeinformasjon</u> Det er positivt at bedre publikumsinformasjonssystemer omtales i handlingsprogrammet. Forbrukerrådet mener at Jernbaneverket må gjøre enda mer for å sørge for at kundene får tidlig og entydig informasjon ved avvik. Når det gjelder informasjon på stasjonene, mener Forbrukerrådet at de stasjonene hvor det er flest reisende og hvor informasjonen i dag er for dårlig, må prioriteres først.</p>	<p>For drift og vedlikehold er JBV/ HP styrt av de økonomiske rammene i NTP. JBV er enige i at disse rammene burde vært høyere og dette er omtalt i endelig handlingsprogram.</p> <p>Meknaden tas til orientering.</p> <p>Rammebetingelsene for dette er et politisk spørsmål, men ikke gjennomførbart innenfor rammene i NTP. Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP.</p> <p>Jernbaneverket fremhever forutsigbar finansiering som en viktig forutsetning for å lykkes med Intercity-satsingen.</p> <p>Det pågår et betydelig arbeid for å bedre kundeinformasjonen gjennom nye teknologiske løsninger.</p>
<p>Norges Rederiforbund, datert 20.12.13. <u>Klare politiske målsettinger om å flytte last fra land til sjø og bane</u> Om lag 90 % av godset som inngår i Norges utenrikshandel transporteres på skip. Av godstransportarbeidet innenlands har sjøtransporten en</p>	



<p>markedsandel på 41 %. Prognosene for økonomien og for befolkningsutviklingen indikerer en vekst i godstransporten på 35-40 % målt i tonnkilometer fram mot 2040. Transportsystemet må ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere denne veksten, samtidig som det legges til rette for at mer gods transporteres på sjø og bane.</p> <p>I Nasjonal Transportplan 2014-2023 er det uttrykt et klart mål om å få mer av godstrafikken over på sjø og jernbane, samt bedre koblinger mellom de ulike transportformene. Regjeringen Solberg har klare målsettinger om å flytte gods fra vei til sjø og jernbane.</p> <p><u>Infrastruktursatsingen mot havnene må styrkes i Jernbaneverkets handlingsprogram</u> Effektive knutepunkter hvor sjø-, vei- og banetransport møtes er en forutsetning for å lykkes med transportpolitikken og for å oppnå målsettingen med å flytte gods fra land til sjø og jernbane. Målet må være mest mulig effektive transportkjeder, og effektiv omlasting mellom transportformene.</p> <p>Både sjø- og jernbanetransportens konkurransefortrinn er transport av store volumer over lange avstander. Sjøtransportens konkurranseevne svekkes imidlertid av en fragmentert havnestruktur i kombinasjon med svak utbygging av infrastruktur på landsiden.</p> <p>Norges Rederiforbund mener det er behov for en styrket infrastruktursatsing mot havnene på landsiden, hhv. gjelder dette både vei- og jernbanetilknytning til havnene. Videre vil nær lokalisering av havneterminaler og jernbaneterminaler, evt. en samlokalisering av terminalene i havn være suksessfaktor for mer effektiv transportavvikling. For å lykkes med dette er det nødvendig at Jernbaneverket styrker samarbeidet med aktørene innenfor sjøtransporten, i hovedsak gjelder dette havnene.</p> <p><u>Samarbeidet mellom transportetatene må styrkes</u> Norges Rederiforbund anbefaler Jernbaneverket å styrke samarbeidet med de øvrige transportetatene, og Kystverket spesielt. Transportplanleggingen i Norge er i dag svært fragmentert. Kystverket har i lengre tid hatt utfordringer med knappe planressurser og har i hovedsak ansvaret for infrastrukturen på kysten som ligger på sjøsiden. Jernbaneverket vil i så måte kunne bidra positivt inn i planleggingsfasen for å få mer gods fra land til sjø.</p> <p>Vi ser positivt på endringen i departementsstrukturen som trådte i kraft fra 2014, hvor alle transportformene nå samles inn i et felles Samferdselsdepartement. Vi har forventninger til at dette vil bidra til en mer helhetlig samferdselspolitikk, planlegging og konkrete prosjekter som gir resultater i retning av mer gods på sjø og jernbane.</p> <p><u>Det bør opprettes et eget kapittel om sjøtransport med konkrete tiltak for å flytte gods fra land til sjø i handlingsprogrammet</u> Det har lenge vært politiske målsettinger om å flytte gods fra land til sjø og jernbane. Hittil har vi ikke lyktes, og utviklingen går i feil retning. Jernbaneverket er en sentral aktør for at vi nå lykkes med dette. Norges Rederiforbund oppfordrer derfor Jernbaneverket til å inkludere et eget kapittel i handlingsprogrammet som fokuserer på sjøtransport. Handlingsprogrammet bør inneholde konkrete tiltak for bedre og mer effektiv samordning mellom jernbane og sjøtransport. Handlingsprogrammet bør synliggjøre hvilke prosjekter som faktisk bidrar til å nå målet om økt sjøtransport. Dette vil også være i trå</p>	<p>Dette vil bli nærmere vurdert i den nasjonale godsanalysen.</p> <p>Dette samarbeidet er etablert i den nasjonale godsanalysen.</p>
<p>Spekter, datert 20.12.13. <u>Kapittel 1. Jernbanen i tiden</u> Samarbeidsbehov og byggherrerollen: Jernbaneverket svarer på den økte utbyggingsmengden ved å sette seg høyere i verdikjeden og overlate mer av gjennomføringsansvaret til leverandørene. Spekter mener dette er en klok strategi. Den frigjør kapasitet, så det kan holdes høyt tempo i planlegging og utbygging. Ved å åpne for større bruk av totalentrepriser og funksjonsbaserte kontrakter istedenfor detaljerte anbud mener vi også at det åpnes for bedre</p>	



<p>løsninger gjennom større grad av innovasjon og kostnadsbesparelser.</p> <p>Samtidig vil vi påpeke inkonsekvensen i at man synes å ville bruke en helt annen strategi for å takle de økte vedlikeholdsmengdene. På side 27-28 fremgår det at Jernbaneverket planlegger å fornye sin egen park av vedlikeholdsmaskiner for 2,2 milliarder kroner i NTP-perioden. Spekter mener at disse midlene i hovedsak burde vært brukt til å kjøpe vedlikeholdstjenester fra tilbydere i markedet, vedlikehold som ville kommet jernbanen direkte til gode.</p> <p><u>Kapittel 2. Mål og prioriteringer</u></p> <p>Flytting av gods fra vei til bane er et tverrpolitisk mål i Norge - og klart omtalt i NTP 2014-2023. Det burde reflekteres i målene i handlingsprogrammet også. I handlingsprogrammets kapittel 2.1 <i>Transportmål</i> er godstransporten på jernbane knapt nevnt. NTP har bedret pålitelighet i transportsystemet som et etappemål, med bedret regularitet for godstog som en av indikatorene (NTP s.77), og målet om bedret regularitet for godstog omtales også fire andre steder i stortingsmeldingen (s.20, 117, 176 og 183). NTP kvantifiserer imidlertid ikke mål for hva regulariteten for godstog skal økes til, slik man gjør for persontog. Spekter mener at Jernbaneverket bør etablere mål for regularitet for godstog i første fireårsperiode. Som minimum bør man starte offisielle målinger av regularitet for godstogene, og jobbe for å få etablert "Regularitet for godstog" som kvantifisert mål i NTP 2018- 2027. Avvikshåndtering er mer krevende for gods enn for passasjerer, og godstrafikken er således enda mer avhengig av god regularitet enn passasjertrafikken. Måltallet bør derfor minimum være det samme som for persontog, det vil si 99,0 prosent i 2017, og 99,2 % i 2023.</p> <p>Det er bra at det er tallfestet mål for 6kt setekapasitet og færre innstilte tog. Det er også positivt at punktlighetsmålet for godstog er hevet fra 80 til 90 %. Det er imidlertid betenkelig at punktlighetsmålene for persontrafikken ikke er hevet - tross store investeringer og vedlikeholdsinnsetts i perioden. Det er slik Spekter ser det, ikke akseptabelt at målene for punktlighet for persontog generelt og på Gardermobanen for 2017 og 2023 er satt lavere enn man klarte å oppnå i 2012.</p> <p>Spekter savner også tallfestede mål for reisetidsreduksjon på strekninger der det investeres tungt. Når man investerer så mye som det skal gjøres i perioden, bør man vise at man har en konkret plan for reisetidsgevinster, som kan komme til uttrykk gjennom konkrete mål.</p> <p><u>Planlegging av Ringeriksbanen (s. 13 og 56):</u> I tråd med vedtaket om Nasjonal transportplan, legger handlingsprogrammet opp til at det skal brukes 1,5 mrd kroner på oppstart av Ringeriksbanen i siste seksårsperiode. Gitt en normal opptrappingskurve på investeringene tilsier det en anleggsstart i 2022 eller 2023. Spekter anbefaler at Jernbaneverket gjennomfører planleggingen raskt nok til at man er klar til oppstart tidligere, dersom Stortinget skulle bevilge midler eller godkjenne alternativ finansiering tidligere enn forutsatt i NTP.</p> <p><u>Utbyggingstrinn for Intercity-strekningene (s. 15):</u> Jernbaneverket har i tråd med NTP lagt opp til en fullføring av Intercity-triangelet i 2030. Spekter synes det er positivt at man her presenterer et konkret fullføringsår. Samtidig ønsker vi oss at fullføringstidspunktet skulle vært satt tidligere. Dette er et finansieringsspørsmål som Stortinget må avgjøre, og vi beklager at ressurstilgangen så langt ikke har vært større. Vi bemerker at en raskere utbygging kunne spart en del fornyingstiltak som er planlagt på IC-strekningene i perioden. Samtidig som man i siste seksårsperiode er i siste stadiet av planlegging eller allerede er i gang med å bygge nytt dobbeltspor, legger forslaget til handlingsprogram opp til at man på eksisterende spor</p>	<p>Disse maskinene skal erstatte eksisterende gamle og skal støtte opp under JBV's strategi om å ivareta drift, korrektiv og delvis forebyggende vedlikehold i egen regi, mens fornyelse skal ut på anbud.</p> <p>Jernbaneverket har som mål at punktligheten for godstog skal forbedres fra oppnådd 81 % i 2012 til 90 % .</p> <p>Jernbaneverket har mottatt ett oppdrag om utredning fra Samferdselsdepartementet i desember 2013:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ringeriksbanen skal være en Intercity-strekning.- Det er ikke nødvendig med ny KVVU.- JBV skal se på utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høyere hastighet og i hvor stor grad alternativene fra KDP/KVVU kan benyttes.- Byggestart så tidlig som mulig i siste seksårsperiode av NTP.- JBV skal se på samarbeidsformer med E16 utbyggingen og vurdere statlig (regulerings)plan og OPS. <p>Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP.</p> <p>Jernbaneverket fremhever forutsigbar finansiering som en viktig forutsetning for å</p>
---	--



<p>foretar:</p> <ul style="list-style-type: none">• Utskifting av kontaktledningsanlegget fra Hamar til Lillehammer (s.58)• Fornyelse av bruer mellom Hamar og Lillehammer (del av Hamar - Dombås, s.58)• Utskifting av kontaktledningsanlegget fra Tønsberg til Larvik (s.52) <p>I tillegg oppgis det at man vil fornye kontaktledningsanlegget på strekningen Moss - Fredrikstad – Sarpsborg tidlig i perioden (del av Moss - Kornsjø, s.50), enda det skal bygges ny bane til Fredrikstad (Seut) innen 2024 og Sarpsborg innen 2026.</p> <p>Vi spør om disse fornyelsestiltakene på strekninger som er i ferd med å fases ut er riktig prioritering av knappe midler. Potensialet for innsparinger ved forsert utbygging bør i tillegg kommuniseres tydeligere.</p> <p>Kapittel 3. Signalplan Spekter synes det er positivt at det nå er lagt en tidfestet signalplan for overgang til ERTMS-systemet, og fremhever det som viktig at strekningsrekkefølgen bestemmes etter faglige kriterier. Vi skulle gjerne sett at omleggingen hadde gått enda raskere, men ser at dette er et finansieringsspørsmål. Spekter ser det som positivt at overgangen til ERTMS frigjør arbeidskraft som i dag brukes til trafikkstyring. Vi savner omtale av hvordan nødvendig ERTMS-relatert utstyr for det rullende materiellet hos operatørene planlegges finansiert.</p> <p>Kapittel 4. Drift og vedlikehold av infrastrukturen <u>Det mangler en klar leverandørstrategi for drift og vedlikehold</u> Det kommer ikke tydelig frem hvilken strategi Jernbaneverket har for sin virksomhet i egen regi innen drift og vedlikehold, verken med hensyn til omfang, eller rolle i forhold til leverandørmarkedet. De strekningsvise oversiktene er ikke konkrete nok på gjennomføringstidspunkt og volum innen drift og vedlikehold til at leverandørmarkedet kan planlegge sin satsing med hensyn til kapasitet og kompetanseutvikling. Spekter mener det er viktig at dette forbedres, for å bidra til at Jernbaneverket skal kunne oppnå de ambisiøse målene i NTP, både hva gjelder fysiske tiltak og effektivisering av kostnadene. Spesielt bør man bli mer konkrete for første del av perioden (2014-2017).</p> <p><u>Behov for kompetanse i sektoren</u> Handlingsprogrammet foreslår tiltak på høyskole og universitetsnivå, men sier lite om utdanning av fagarbeidere, som for enkelte faggrupper er kritisk allerede i dag. Spekter ønsker en tydelig strategi for hvordan kapasiteten for utdanning av fagarbeidere skal kunne økes betydelig. Eierskapet til Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbaneskoles rolle som kompetanseleverandør til sektoren bør utredes.</p> <p><u>Avgjørende med en rask økning i vedlikeholdsinnnsatsen, og deretter et jevnt høyt nivå</u> Vi er glade for at det legges opp til høy innsats på drift og vedlikehold. Det er gledelig at man i så stor grad satser på å styrke vedlikeholdet av underbygningen, fjerne foreldede anlegg med høy feilprosent, og erstatte dem med ny og mer effektiv teknologi, som ERTMS signalsystem og akseltellere. Vi anbefaler sterkt at ressursbruken til formålet økes raskt. Det må gjøres en jevnt høy innsats i hele tiårsperioden, i stedet for å skyve så mye til siste seksårsperiode. Denne anbefalingen har vi også formidlet til Transportkomiteen på Stortinget og til politisk ledelse i Samferdselsdepartementet. Konsekvensene for både godstrafikken på bane og leverandørmarkedet av vedlikeholdstjenester vil være svært alvorlige dersom nivået på vedlikeholdsinnnsatsen ikke økes raskt til det faglig anbefalte nivået fra etatenes NTP-forslag, og deretter opprettholdes i årene som kommer. Denne vedlikeholdsinnnsatsen er også avgjørende for at persontransporten på jernbane skal kunne oppnå sine målsetninger.</p> <p><u>Ønsker helhetlige vedlikeholdsgrep, som gir forutsigbarhet for kunder og</u></p>	<p>lykkes med Intercity-satsingen.</p> <p>Jernbaneverket vil foreta en fortløpende vurdering av behov for fornyelsestiltak på eksisterende bane langs Intercitystrekningene, ut fra den faktiske fremdriften på Intercity-utbyggingen.</p> <p>Det pågår en prosess for avklaring av finansieringen.</p> <p>Se kommentarer under Maskinentreprenørens forbund.</p> <p>Jernbaneverket utarbeidet i 2010 en Kompetansestrategi som frem til 2014 har dannet grunnlaget for det kompetansearbeidet som har funnet sted. Jernbaneverket har gjennomført en rekke tiltak for å sikre kompetanse og kapasitet innen jernbanefagene, både på fagarbeidernivå og ingeniørnivå.</p> <ul style="list-style-type: none">• Økt antall lærlinger innen jernbanefag til ca. 80 hvert år• Opprettet et opplæringsprogram for nyansatte signalingeniører, ca 20 deltagere hvert år• Etablert jernbanefag på 2 høyskoler, Oslo og Telemark• Etablert et etter- og videreutdanningsprogram på NTNU på masternivå• Gitt et gaveprofessorat til NTNU innen jernbaneteknikk
--	---



leverandører

Vi vil påpeke at det er sterkt ønskelig med større grad av strategiske fornyelser og helhetlige vedlikeholdsgrep for hele strekninger, framfor mange mindre brudd i togtrafikken. Det vil være bedre for både person- og godstogkunder å få et godt annonsert, konsentrert, langvarig brudd i togtrafikken, med en påfølgende merkbar bedring i standarden, heller enn å måtte orientere seg om og takle mange mindre brudd over flere år for å oppnå samme standard. Det bidrar også til å tilfredsstille behovet hos vedlikeholdsleverandørene for større forutsigbarhet. Her vil vi henvise til løsningene som er valgt for T-banen i Oslo, hvor man gjennomfører helhetlige oppgraderinger for en og en bane om gangen, en løsning som synes vellykket.

Konkret om ballast: Når 60 % av ballasten i hovedspor (det vil si rundt 2500 kilometer) kan karakteriseres som dårlig, framstår det som åpenbart for lite ambisiøst kun å rense 600 kilometer av ballasten i tiårsperioden. Inntrykket av en for lite ambisiøs plan forsterkes ytterligere av at det de siste to-tre årene nesten ikke er gjennomført ballastrensing, slik at etterslepet har vokst. Økt innsats til ballastrensing er viktig for å bedre situasjonen for togtrafikken og redusere kostnadene til andre typer vedlikehold av sporet.

Drifts- og vedlikeholdsplan for Gardermobanen?

Gardermobanen er lite omtalt i Handlingsprogrammet. Det angis at man vil bruke 15,5 millioner til fornyelse i perioden 2014-2017, og 1244 millioner i perioden 2018-2023 (s.28). Vi savner omtale av hva som planlegges gjort for disse pengene. I planleggingen bør det være tett involvering og kommunikasjon med togselskapene som trafikkerer Gardermobanen og finansierer driften og vedlikeholdet med betaling av kjørevegsavgift.

Vi merker oss erklæringen om at målsettinger for oppetid og punktlighet vil

nås

Vi merker oss med tilfredshet at Jernbaneverket gir følgende løfte, gitt at vedlikeholdsplanen følges opp: "målsettinger for oppetid og forsinkelsestimer vil nås" (s.28).

Spekter roser omprioriteringer til godstiltak

Vi vil rose Jernbaneverket for å flytte penger for godstiltak fra siste seksårsperiode til første fireårsperiode, sammenlignet med NTP. Det haster for godstrafikken. Samtidig bør Jernbaneverket fortsette å gjøre det klart for bevilgende myndigheter at det i NTP er satt av alt for lite midler til vedlikehold og kapasitetstiltak, sammenlignet med det som er nødvendig for å skape grunnlag for en lønnsom godstransport på norsk jernbane - forutsetningen for å realisere målet om flytting av gods fra vei til bane.

Kapittel 5. Programområdene

Programområdene er viktige

Programområdene skal sørge for at det blir ruteplanmessig effekt av de store investeringene. Nest etter å opprette en driftsstabil jernbane, mener vi at tiltak med ruteplanmessig effekt må være Jernbaneverkets viktigste oppgave. Det er derfor viktig at programområdene skjermes for kutt, og sikres forutsigbar og langsiktig finansiering.

Det må tilrettelegges også for Flytogets behov for parkering av tog

Flytoget vurderer anskaffelse av 12 togsett à 110 meter, alternativt 6 togsett à 220 meter. Dialogen mellom Jernbaneverket og Flytoget må ha som siktemål å etablere plasser for nattparkering m.m. av disse togsettene i tide til anskaffelsen. Dette for å unngå en gjentakelse av forsinkelsene NSB opplevde i tilknytning til Ruteplan 2072. Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram har ikke avsatt penger til slike arbeider før i perioden 2018-2023, selv om det tar tid å prosjektere og bygge nødvendige anlegg. Spekter mener man bør omprioritere penger til nødvendige arbeider i perioden 2014-2017.

Programområde kapasitet og gods

Vi mener det er riktig å tenke langsiktig om godstrafikken i Norge, Norden og

- Opprettet et Opplæringskontor for jernbanesektoren
- Styrket kapasiteten ved Norsk Jernbaneskole
- Jernbaneverkets interne trafikkutdanning er lagt til Norsk Jernbaneskole

JBV vil igangsette planlegging av nye hensettingsarealer for nye flytog i første planperiode.



om globale godsstrømmer. Samtidig vil vi oppfordre til at langsiktig planlegging ikke må forsinke tilretteleggingen og utbyggingen for godstrafikken på bane som allerede er i gang, og andre tiltak som trengs nå. Det er gjort mye planlegging og foreligger allerede kunnskap nok til å gå videre med en rekke tiltak som bedrer punktlighet, regularitet og kapasitet, og dermed reduserer kostnadene og bedrer konkurransekraften for gods på jernbane. Vi minner her om alle de kapasitetstiltakene som ble planlagt i 2007 og som enda ikke er gjennomført. Næringen er ikke i tvil om at disse fortsatt er nødvendige. Det er derfor lite tilfredsstillende at disse er foreslått utsatt helt til perioden 2018-2023.

Tekniske tiltak / mobildekning og internett i tog (s.38): Jernbaneverket, NSB og mobil- og internettoperatørene deltar i samarbeidsprogrammet. Vi minner her om at andre togselskap også kan være interessert i å delta, eksempelvis Flytoget.

Sikkerhetstiltak i tunneler (s.40): Så langt vi vet, skal det gjøres sikkerhetstiltak i Romeriksporten i perioden handlingsprogrammet omhandler. Vi savner omtale av disse tiltakene.

Toglengder og for korte plattformer (s.43): Dette er et område Spekter ønsker at skal prioriteres i større grad, for at man bedre skal kunne utnytte kapasiteten som fins i baner som allerede er bygget. Dette gjelder plattformforlengelser på Klepp og Øksnavadporten på Jærbanen, samt en rekke tiltak for hensetting av tog og plattformforlengelser på Østlandet, Vossebanen og i Trondheim. Vi henviser til NSBs høringsuttalelse for detaljer. På dette området må også Flytoget konsulteres, for å kartlegge deres behov og planer.

Kapittel 6. Utvikling og tiltak på banestrekningene

Oslo-området

Det er positivt at fornyelsesarbeidet fortsetter i Oslo-området, for å sikre stabil togdrift i navet for togdriften i Norge. KVVU-arbeidet for kapasitet gjennom Oslo sentrum er viktig for det totale togopplegget, både godstog, lokaltog og fjerntog i tillegg til Intercity. Planleggingen av Oslo S bør ta høyde for en bussterminal plassert over spor.

Trøndelag: Ny godsterminal og fullføring av Trondheim stasjon

Kommentar til kapittel 6.7 om Nordlandsbanen/Trønderbanen og Meråkerbanen, samt omtale side 8, 14, og samfunnsøkonomiske beregninger side 70.

Nasjonalt transportplan har lagt inn oppstart for elektrifisering av Meråkerbanen i første fireårsperiode, med fullføring i siste seksårsperiode. Prosjektet er svært ulønnsomt samfunnsøkonomisk sett, og det mest ulønnsomme av de kvantifiserte prosjektene som presenteres i Handlingsprogrammet s. 68-60. Prosjektet gir nytte for svært få passasjerer. Elektrifisering av Meråkerbanen er heller ikke prioritert av godsnæringen. Næringen har i stedet bedt om en forgang i etableringen av en ny godsterminal sør for Trondheim, og ikke minst at man etablerer trygg regularitet på Dovrebanen. Ved å utsette elektrifiseringen av Meråkerbanen, hadde man hatt et bidrag på 800 millioner til etablering av den nye terminalen. Ved hurtig etablering av denne, slik at man slapp å oppgradere de gamle terminalene i Trondheim i mellomtiden, hadde man fått ytterligere et bidrag på 200 millioner, altså til sammen omkring én milliard kroner til etablering av den nye terminalen. For samfunnsregnskapet kunne man også lagt til forsert realisering av byutviklingsgevinster fra frigjorte areal i Trondheim.

Først etter ny terminal sør for Trondheim er etablert, begynner det å bli interessant å elektrifisere Meråkerbanen. Av hensyn til godsnæringen bør det gjøres et lokaliseringvedtak, og legges en tidsplan for når godsterminalen sør for Trondheim skal etableres, slik at samlasterne, som snart må ta en flyttestruktur, kan samlokalisere seg med den framtidige jernbaneterminalen. Elektrifiseringen i Trøndelag bør også få en tidfesting,

Det er avsatt betydelige midler til utbygging av kryssingsspor og andre kapasitetsøkende tiltak i perioden 2018-23. JBV mener derfor at målsettingen om å bygge ut nettet til å kunne håndtere en godsvekst på 20-50% er realistisk fram til 2023, men den er ikke realistisk for perioden 2014-17.



<p>slik at anskaffelsesplanen for elektriske tog kan synkroniseres med utbyggingen.</p> <p>Vi ser at byggetrinn2 av Trondheim Sentralstasjon i utkastet til handlingsprogram er skjøvet til siste del av planperioden. Handlingsprogrammets punkt 5.3 sier at igangsatte prosjekter skal gis første prioritet. Byggetrinn 1 og2 er to deler av samme prosjekt, der trinn 2 må fullføres for at stasjonen igjen skal bli fullt funksjonell etter byggeperioden. Vi ber på denne bakgrunn om at det kommer midler til å få realisert mest mulig også av byggetrinn 2 i første periode, det vil si 2014-17.</p> <p>Kapittel 9. Effektiviseringsprogram: Generelt vil vi bemerke at det er viktig å synliggjøre de mest sentrale kostnadsdriverne og hvordan disse kan påvirkes. Allerede nå vil vi bemerke at en effektiv måte å effektivisere vedlikeholdet på, kan være å konkurranseutsette flere av de funksjoner som Jernbaneverket ikke er nødt til å utføre selv. Med riktige innkjøpsstrategier, vil konkurransen i markedet sørge for innovasjon og effektivisering.</p> <p>For oppgaver som fortsatt skal beholdes innenfor Jernbaneverket, er det helt nødvendig å etablere en reell benchmarking, for å kunne måle hvorvidt det skjer effektivisering, og hvor stor denne er.</p> <p>Andre avsnitt under 9.1 <i>Effektiviseringskrav</i> synes å være feil formulert, mens som står øverst på samme side er riktig. Kravet som Samferdselsdepartementet formulerte i NTP var et kutt på 10-15 % av kostnadene (justert for en referansebane som senere skulle konkretiseres), ikke å kutte 10-15 % av den projiserte kostnadsveksten.</p> <p><u>Jernbaneverkets interne strategiarbeid:</u> Det henvises til åtte fastsatte innsatsområder for Jernbaneverket. Vi henstiller til Jernbaneverket om å ta initiativ til en reformulering, med ett hovedinnsatsområde:</p> <ul style="list-style-type: none">• Tilfredsstillte kundenes og markedets behov nå og for framtiden. <p>Alle andre innsatsområder bør utledes fra dette. Hva slags innsatsområder, og hvordan det skal prioriteres mellom de ulike områdene, må bestemmes av hva som skal til for å oppnå suksess innen hovedinnsatsområdet.</p> <p>Slik det er nå er kundenes og markedets behov satt som ett av åtte ulike innsatsområder, et stykke ned i listen. Etter vår oppfatning gir de andre innsatsområdene liten mening hvis man ikke lykkes med å tilfredsstillte kundenes behov.</p>	<p>Kap 9 er gjennomgått og justert ift JBV's forståelse av effektiviseringskravet.</p>
<p>Posten Norge AS, datert 20.12.13. Postens ambisjon er å utnytte potensialet for godstransport på jernbane så mye som mulig. Denne ambisjonen er en vesentlig del av konsernets miljøstrategi. I de senere årene har vi imidlertid erfart store problemer med stabiliteten og punktligheten på jernbanen. Vi har derfor måttet redusere jernbanetransporten av hensyn til våre kunders krav til forutsigbarhet i fremføringen. Samtidig er det også en tendens til at jernbanen blir mindre konkurransedyktig for godstransport ettersom priskonkurransen også innenlands fra utenlandske aktører innen vegtransport blir stadig sterkere.</p> <p>For å snu denne negative tendensen haster det med å gjennomføre effektive tiltak for å forbedre driftsstabiliteten og øke godstransportkapasiteten på de viktigste banestrekningene. Vi er bekymret for at handlingsprogrammet ikke svarer på denne utfordringen med tilstrekkelig tyngde og trykk, når målrettede kapasitets-/godstiltak og et kraftig løft innen drift og vedlikehold, først er prioritert i den siste seksårsperioden. Samtidig er det oppløftende at regjeringen har signalisert økt satsing på transportinfrastruktur ut over rammene i Nasjonal Transportplan. Med økte rammer til jernbanen må det legges opp til en raskere opptrapping av drift og vedlikehold og en forsett satsing på målrettede godstransporttiltak.</p> <p>Spesielt viktig er det å forsere tiltak som vil styrke robustheten på</p>	<p>Økning i godstransportkapasiteten og vedlikehold og fornyelse er styrt av de økonomiske rammene i NTP. JBV er enige i at disse rammene burde vært høyere og dette er omtalt i endelig handlingsprogram.</p>



<p>Bergensbanen og Dovrebanen/Rørosbanen og dermed regulariteten for godstransportene. Vi peker spesielt på følgende typer tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bedret regularitet gjennom drift, vedlikehold og forsterkninger av infrastrukturen, bl.a. tiltak som gjør banene mer robuste til å tåle effekter av klimamessige endringer/ekstremvær (ras, flom, store snøfall, mv).• Styrket evne til å håndtere avvik ved hjelp av omlastingspunkter mv.• Raskere korreksjon av avvik ved bedre reparasjonskapasitet og -beredskap• Nye kryssingsspor <p>Når tilfredsstillende regularitet oppnås, vil vi og våre kunder i større grad kunne ta i bruk de gradvise økningene i godstransportkapasiteten det legges opp til i handlingsprogrammet.</p> <p>Effektive godsterminaler med tilstrekkelig kapasitet til å tåle volumvekst er nødvendige forutsetninger for å kunne styrke jernbanens posisjon i godstransportmarkedet, samt for effektive intermodale transportløsninger. Spesielt viktig er utbygging og effektiv organisering av Alnabru, som er selve det nasjonale navet i godstrafikken på jernbanen. Utbyggingen av Alnabruterminalen bør derfor forseres og startes opp i første fireårsperiode. Samtidig bør det legges opp til en organisering av terminalene som sikrer effektiv drift og konkurranse på terminaltjenester.</p> <p>Kapasitetsøkninger og effektivisering på de eksisterende terminalene i Trondheimsregionen og Bergen bør ikke utsettes i påvente av endelige avklaringer om fremtidig lokalisering, men gjennomføres så snart og langt som mulig. Vi er tilfreds med at det legges opp til kapasitetsøkninger på Heimdal i Trondheim i første fireårsperiode, men mener handlingsprogrammet for øvrig må være langt mer offensivt for å sikre så god terminalkapasitet som mulig. Spesielt bør tiltak som vil forbedre driftssituasjonen og øke kapasiteten på Nygårdstangen i Bergen, forseres i planperioden. Terminalen bør rustes opp så langt som mulig til å kunne håndtere potensialet for økt godstrafikk på Bergensbanen når utbyggingen av dobbeltsporet Bergen- Arna etter planen vil stå ferdig i 2020.</p>	<p>Tiltak som vil øke robustheten, bedre regulariteten og redusere risiko knyttet til klimarelaterte hendelser er prioriterte oppgaver.</p> <p>JBV ser på kapasitetsøkende strakstiltak på Alnabru med investeringer på 200 mill. kr. Større utbygging av terminalområde er avsatt i annen planperiode med 3,5 mrd. kr.</p> <p>For godsterminalken i Bergen arbeides det i første omgang med planavklaring knyttet til effektiviserende tiltak for å kunne øke kapasiteten på terminalen.</p> <p>Tiltak på Heggstadmoen og Heimdal ligger inne i perioden 2018-23.</p>
<p>Ruter, datert 20.12.13. <u>-Mål og prioriteringer</u></p> <p>Ruter er opptatt av at jernbanen skal være en integrert del av kollektivsystemet i Oslo og Akershus. Nytt pris og sonesystem, felles billettsystem og ny grunnrutemodell for NSB har bidratt til å styrke integreringen de siste årene. 10-minutters frekvens på de knutepunktstoppende togene og høy kapasitet gjør det mulig for busstrafikken å styrke det lokale kollektivtilbudet i stedet for å kjøre parallelt med jernbanen inn mot Oslo. Denne strategien har gitt stor økning i kollektivtrafikken både på tog og buss. For å kunne fortsette med denne strategien vil 1. prioritet være å tilby høy frekvens og høy kapasitet. For at koordinert bytte mellom tog og buss skal fungere i praksis, er det helt avgjørende med høy regularitet og punktlighet på togene. Jernbanenettet har i dag for lite stabilitet. Vedlikeholdsoppgaver bør således få høyere prioritet enn nybygging.</p> <p><u>Programposter</u></p> <p>Ruter mener det er avgjørende at JBV prioriterer de programområdene som skal til for å gjennomføre full ny grunnrutemodell med dobbeltsett på samtlige avganger i rush.</p> <p><u>Kongsvingerbanen</u></p> <p>For Ruter er det viktig at NSB kan øke sin kapasitet på de togene som er fulle i 10-minutter systemet mellom Lillestrøm og Asker. I praksis betyr dette fokus på innkjøp av materiell og bruk av dobbeltsett på avgangene i rush. Det er derfor viktig å prioritere de tiltakene som muliggjør innkjøp av flere tog og dobbeltsettkjøring på alle baner i Oslo-området. Spesielt er det kritisk at tiltak gjennomføres så raskt som mulig på Kongsvingerbanen. I planen har Jernbaneverket fordelt tiltakene på Kongsvingerbanen til begge perioder. Ruter mener stasjonstiltakene på Kongsvingerbanen bør gjennomføres i</p>	<p>I endelig handlingsprogram legger JBV opp til at dersom de økonomiske rammene øker, vil slike tiltak prioriteres.</p> <p>JBV har vurdert at de prioriterte tiltakene vil gi</p>



<p>perioden 2014-2017 i sin helhet, da nytten først kommer når alle stasjoner er utbygd.</p> <p><u>Planlegging og utredning</u> Nytten av ny infrastruktur er størst nærmest Oslo. Hovedsakelig vil pendling skje innenfor en reiseavstand av 1 time. Lokaltogene i Osloområdet har en viktig rolle som grunnstamme i kollektivtrafikken utenfor Oslo by. I dag har disse togene stort sett timesfrekvens med ekstra avgang i rush. Ruter mener lokaltogene til Jaren, Kongsvinger, Mysen, Moss, og Kongsberg bør få økt sin frekvens til 30. minutters frekvens på dagtid, slik at de i større grad blir grunnstammen i kollektivtrafikken i sin korridor. Derfor bør Jernbaneverket vurdere om disse strekningene bør prioriteres med dobbeltspor og kryssningsspor, slik at 30 minutters frekvens oppnås, før ytre del av Intercity nettet utbygges.</p>	<p>økt nytte i første periode.</p> <p>Dette skal vurderes nærmere i rulleringen av NTP.</p>
<p>Flytoget, datert 5.2.14 <u>Programområde Kap. 5, side 32, avsnitt 4</u> <i>NSB har planer om ytterligere anskaffelser av nytt materiell..... Flytoget har planer om kjøring av flere tog som trenger hensettingsområder. Det er ikke avsatt midler til å bygge ut fasiliteter for ytterligere hensetting av nye togsett i perioden 2014-2017. Full realisering av disse tiltakene er lagt inn i perioden 2018-2023.</i></p> <p>Dette er ikke i tråd med Flytogets behov.</p> <p>Flytogets behov for hensettingskapasitet fra 2017:</p> <p>Flytoget har, i forbindelse med introduksjon av nye Flytog, identifisert følgende behov for toghensetting:</p> <p>Ukedagene</p> <ul style="list-style-type: none">• Mandag – fredag, natthensetting i Lodalen øker fra 11 til 14 togsett.• Mandag – fredag, daghensetting (beredskap) i Lodalen øker fra 1 til 2 togsett.• Mandag – fredag, natthensetting i Drammen øker fra 5 til 10 togsett.• Mandag – fredag, daghensetting Drammen ingen tog (som i dag). <p>Helgene</p> <ul style="list-style-type: none">• Lørdag/ søndag daghensetting i Lodalen øker fra 8 til 11 togsett.• Lørdag/ søndag daghensetting i Drammen øker fra 0 til 5 togsett.• Natt til lørdag og natt til søndag – samme behov som nettene på ukedagene (dvs. 14 i Lodalen og 10 i Drammen) <p>I tillegg kan det på helligdager, og/eller ved større avvik, bli behov for å hensette inntil 20 togsett hele døgnet.</p> <p>Forutsetningene er som følger:</p> <ul style="list-style-type: none">• Utgangspunkt R14.1• Basert på «dobbeltsett i alle avganger» mandag – fredag.• Dobbeltsett i reserve alle dager (hensatt i Lodalen).• Første tog til vedlikehold må være omtrent som i dag .• Uendret bruk lørdag – søndag.• Ingen overnattende tog på Gardermoen.• Alt vedlikehold og klargjøring foregår i Lodalen, også for nye tog.• Toghensetting for eksisterende materiell er OK og forutsettes videreført.• Økningen forutsettes fordelt på Lodalen og Drammen.	<p>JBV er klar over behovet, men det har ikke vært mulig å avsette tilstrekkelige rammer i første periode. Det pågår vurdering av lokalisering i pågående hensettingsprosjekt for Østlandsområdet.</p>



Handlingsprogram 2014-2023 innkomne merknader fra fylkeskommuner

Sammendrag av innkommende merknader med kommentarer

Høringsinstans sine merknader	JBV sine kommentarer
Fylkeskommuner	
<p>Østfold fylkeskommune, datert 13.12.13.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 04.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">Østfold fylkeskommune er positiv til de tiltak som er foreslått for Østfoldbanen i Jernbaneverkets utkast til handlingsprogram for perioden 2014 - 2017.Jernbaneverket må sikre en tett dialog med fylkeskommunen og kommunene langs Vestre linje for å sikre en helhetlig og samfunnsnyttig koordinering og utbygging av Østfoldbanen. Særlig gjelder dette i forbindelse med planlegging av vei, kollektiv og gang- og sykkelveier i kommunene. Dette er helt vesentlig i byområdene. I dette arbeidet vil premissdokumentet være et nyttig hjelpemiddel. Dersom det ikke blir enighet lokalt om gjennomføringen på bakgrunn av de tidligere gitte flertallsføringer er fylkestinget åpne for at det gjennomføres en statlig regulering.Jernbaneverket må videreføre en tett dialog med fylkeskommunen og kommunene langs Østre linje, for å sikre en god utvikling av stasjoner og knutepunkter langs banen. Det er viktig at KVVU arbeidet for påkoblingen av Østre linje på Ski stasjon i tråd med vedtak i NTP.Østfold fylkeskommune er positiv til at Samferdselsdepartementet har startet samtaler med svenske myndigheter vedrørende sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Gøteborg. Det forutsettes at dette gjenspeiles i arbeidet med Jernbaneverkets handlingsprogram.	<p>Jernbaneverket vil jobbe for tett dialog og god koordinering for å sikre helhetlig og forutsigbar planlegging og for å sikre god utvikling av stasjoner og knutepunkter.</p> <p>JBV har startet arbeidet med en KVVU for tilkoblingen mellom Østre linje og Follobanen.</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p>
<p>Akershus fylkeskommune, datert 07.01.14.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 16.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">Full utbygging av Intercity-triangelet til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet for å løse transportutfordringene på Østlandet. Intercity-utbyggingen må derfor gjennomføres så raskt og rasjonelt som mulig. Full effekt av Intercity-utbyggingen er også avhengig av bedre jernbanekapasitet gjennom Oslo. Planlegging og utbygging av en ny jernbanetunnel gjennom Oslo må samordnes med Intercity-utbyggingen.Forutsigbarhet er avgjørende for effektiv planlegging og utbygging.Overføringen av gods fra bane til veg må stanses. Mer midler må bli tilgjengelig for utbedring og utbygging av eksisterende jernbanenett, inkl. flere kryssningsspor. Det er dessuten nødvendig med en betydelig økning i midlene til drift og vedlikehold av jernbanen.	<p>Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP.</p> <p>Jernbaneverket fremhever forutsigbar finansiering som en viktig forutsetning for å lykkes med Intercity-satsingen.</p> <p>NTP stadfester de anbefalte konseptene fra KVVU. Jernbaneverket legger opp til en helhetlig planlegging av infrastrukturen som inkluderer tiltak som gir tilstrekkelig kapasitet og fleksibilitet for avviklingen av togtrafikken, inkludert godstransport.</p> <p>Det er gitt føringer om å se på strekningen til grensa.</p>



<p>4. Intercity-benet Oslo-Halden bør utbygges med dobbeltspor til svenskegrensen og videre til Trollhättan (Missing Link) for å få et helhetlig og sammenhengende jernbanesystem helt fram til Gøteborg. En forbedret grensekryssende jernbanestrekning vil bidra til en betydelig økning av både jernbanebasert passasjer- og godstransport i denne befolknings- og næringsmessige tunge transportkorridoren Oslo-Gøteborg-København. Det bør derfor, så raskt som mulig, igangsettes et felles planarbeid mellom Norge og Sverige for å planlegge, og utbygge en samordnet grensekryssende jernbaneparsell mellom Halden og Trollhättan.</p> <p>5. Arbeidet med krysningsspor på Kongsvingerbanen bør forseres.</p>	<p>JBV har avsatt midler til en helhetlig vurdering av behov for krysningsspor på Kongsvingerbanen. Arbeidet starter opp i 2014. I Handlingsprogrammet er det lagt inn betydelige midler til gjennomføring i perioden 2018-23.</p>
<p>Hedmark fylkeskommune, datert 11.12.13.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 11.12.13:</u></p> <p>1. Fylkestinget konstaterer at Jernbaneverkets forslag til Handlingsprogram 2014-2023 i all hovedsak oppfyller de vedtak som Stortinget gjorde 11.6.2013 om Nasjonal Transportplan 2014-2023 og at det er rimelig samsvar mellom Stortingets vedtak og handlingsprogrammet. Fylkestinget er tilfreds med den betydelige satsingen som skjer i forbindelse med utbygging av dobbeltspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar. Fylkestinget mener imidlertid at utbyggingen av dobbeltspor på Dovrebanen mellom Hamar og Lillehammer må forseres slik at hele IC-strekningen Gardermoen-Lillehammer er utbygd med dobbeltspor innen utgangen av 2024. Fylkestinget viser til Jernbaneverkets utredninger om at prosjektet kan fullføres på ti år med fem år til planlegging og fem år til bygging.</p> <p>2. Fylkestinget mener at Røros- og Solørbanen må elektrifiseres slik at robustheten i jernbanenettet styrkes og at det må avsettes midler til gjennomføring av dette. Fylkestinget understreker spesielt viktigheten av å få elektrifisert Røros- og Solørbanen før 2018, slik at disse banene kan brukes som avlastningsbane mens utbyggingen av dobbeltspor på Dovrebanen foregår. Dette vil dessuten være av stor betydning for framføringssikkerheten av både person- og godstransport mellom nord og sør i landet og for tømmertransporten fra Innlandet til Sverige.</p> <p>3. Fylkestinget mener at det må avsettes mere midler til utbedring av Kongsvingerbanen ved utbygging av flere og lengre kryssingsspor, sanering av planoverganger og forlengelse av plattformer langs banen. Dette er spesielt viktig for at nye Flirt-tog kan settes inn på banen for å bedre kapasiteten.</p> <p>Fylkestinget ber om at det igangsettes utredningsarbeid for å bedre utviklingen av tømmertransporten på Røros-, Solør- og Kongsvingerbanen samt Värmlandsbanan. Fylkestinget mener at det må etableres ny tømmer- og godsterminal i Glåmdalsregionen for å avlaste Alnabruterminalen og unngå at store godsmengder på jernbane må transporteres gjennom Osloområdet.</p>	<p>Forsering av Dovrebanen er ikke gjennomførbart innenfor rammene i NTP.</p> <p>Det vil, i henhold til NTP, bli satt i gang en formell planleggingsprosess der JBV får i oppdrag å utrede konsekvensene av å elektrifisere de gjenværende dieselstrekningene.</p> <p>I andre periode er det satt av 600 millioner for økt hastighet og fremføringskapasitet på Kongsvingerbanen. Det skal også igangsettes utredning for fremtidig utvikling av Kongsvingerbanen i 2060-perspektiv.</p> <p>Handlingsprogrammet setter av midler til enklere tilpasninger til kjøring av doble sett på Kongsvingerbanen. I dette ligger også plattformforlengelser. JBV har avsatt midler til en helhetlig vurdering av behov for krysningsspor på Kongsvingerbanen. Arbeidet starter opp i 2014.</p> <p>Det vil, i henhold til NTP, bli satt i gang en formell planleggingsprosess der JBV får i oppdrag å utrede konsekvensene av å elektrifisere de gjenværende dieselstrekningene.</p> <p>Tømmernæringen i Norge har vært i</p>



<p>4. Fylkestinget er bekymret over den negative utviklingen for godstransport på jernbane. Fylkestinget ser frem til at det utarbeides en bred samfunnsanalyse av godstransport som skal foreligge før rullering av NTP perioden 2018-2027 - slik det er beskrevet i handlingsprogrammet.</p>	<p>omstruktureringen som følge av endringer i markedet for tømmertransport. Jernbaneverket er opptatt av å imøtekomme nye behov innen de finansielle rammene i NTP. I høringsutkastet til handlingsprogrammet er det satt av 40 millioner i første periode i programområde kapasitet og gods til tiltak for tømmertransporten. En del av disse pengene må gå til slutføring av arbeidene på Norsenga (internt veisystem, opprusting av to spor nærmest E16, vei mot terminal for 30 tonn). Det er allerede gjennomført tiltak for økt kapasitet på Norsenga. Resterende tiltak er rettet mot ytterligere forbedringer og rasjonell drift.</p> <p>På tømmerterminalene Koppang og Vestmo er det som kjent igangsatt prosjekter for økt kapasitet og generell standardheving. På Vestmo er prosjektet forsinket på grunn av utfordringer knyttet til signalanlegget. Man er i slutfase av planlegging på Koppang. Det benyttes bundne midler fra programområde .</p> <p>Som et første strakstiltak, settes det av en pott (150 millioner kr) til «Støtte til sidespor» for hele perioden 2014-2023. Pengene er forutsatt å benyttes til «umiddelbare» behov/tiltak i for eksempel tømmerterminaler for rask gjennomføring.</p> <p>Den brede samfunnsanalysen av godstransport er godt i gang. Analysen skal gi grunnlag for NTP 2018-2027 Godstransport - strategi og gjennomføringsplan. Den forventes ferdigstilt 1. juli 2015.</p>
<p>Buskerud fylkeskommune, datert 19.12.13.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 05.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Buskerud fylkeskommune gir sin tilslutning til jernbaneverkets forslag om betydelig satsing på drift vedlikehold og oppgradering av bl.a. nye signalsystemer.2. Buskerud fylkeskommune er opptatt av å øke jernbanekapasiteten i retning Kongsberg. Fylkeskommunen ønsker at dette også prioriteres i planlegging og gjennomføring av jernbanetekniske tiltak på strekningen Drammen - Kongsberg. Buskerud fylkeskommune forventer at det settes av tilstrekkelig midler til tiltak som gjør det mulig med to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund fra 2017, for deretter å videreføre dette til Kongsberg. Stasjonstiltakene på Mjøndalen og Hokksund stasjoner gjennomføres i første tiltaksperiode, 2014 - 2017.	<p>Jernbaneverket er enig i at det viktigste tiltaket på strekningen i første omgang er to tog i timen til Hokksund. Vi vil starte opp planlegging av dette i løpet av året og parallelt med avslutningen av utredningen "Spor og arealbehov i Buskerudbyen" sommeren 2014. Utredningen gjøres i samarbeid med kommunene og andre interessenter og skal gi en langsiktig avklaring av arealbehov i området. Dette vil være en viktig forutsetning for videre planlegging av sentrumsutvikling og stasjoner i Drammen, Gulsbogen, Mjøndalen og Hokksund. JBV har satt av penger for nødvendig planarbeid ved Hokksund og Mjøndalen stasjoner. Utredningen vil også gi avklaringer for videre planlegging av Lierstranda.</p>



<p>3. Buskerud fylkeskommune anmoder om at planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen forseres. Det vises til at denne banen vil bidra til kortere reisetid både for pendlere mellom Ringerike og Oslo, reiselivets transportbehov i Hallingdal, og for de som reiser mellom Norges største byer Oslo og Bergen. Det kreves flere og lengre kryssingsspor på Bergensbanen for å øke kapasiteten. Når Ringeriksbanen er på plass, videreutvikles Ransfjordbanen til å bli en bane for lokaltog mellom Hønefoss og Drammen.</p> <p>4. Buskerud fylkeskommune støtter utbyggingsplanene i IC-triangelet, herunder nytt dobbeltspor mellom Drammen og Tønsberg innen 2024 med forlengelse til Skien innen 2026.</p> <p>5. Buskerud fylkeskommune ber om at arbeidet med kapasitetsøkende tiltak i hovedstadsområdet forseres.</p> <p>6. Uttalelsene fra Østlandssamarbeidet og Forum Nye bergensbanen støttes fullt ut.</p> <p>7. Buskerud fylkeskommune ber Jernbaneverket vurdere en ny høringsprosess i fremtiden som gjør det mulig for fylkeskommunen å koordinere innspill fra kommunene i fylket. Dette er ikke mulig med den prosess det er lagt opp til i forbindelse med handlingsprogrammet der kommunene skal uttale seg direkte til Jernbaneverket.</p>	<p>Jernbaneverket har mottatt ett oppdrag om utredning fra Samferdselsdepartementet i desember 2013: Ringeriksbanen skal være en Intercity-strekning. Det er ikke nødvendig med ny KVU. JBV skal se på utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høyere hastighet og i hvor stor grad alternativene fra KDP/KVU kan benyttes. Byggestart så tidlig som mulig i siste seksårsperiode av NTP. JBV skal se på samarbeidsformer med E16-utbyggingen og vurdere statlig (regulerings)plan og OPS.</p> <p>Utredning i regi av Jernbaneverke skal bringe Ringeriksbanen opp på samme nivå som de tre andre IC-strekingene i løpet av 2014</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>JBV mener Fylkeskommunen står fritt i å koordinere og samordne innspillene fra kommunene i fylket dersom dette er ønskelig.</p>
<p>Vestfold fylkeskommune, datert 12.12.13.</p> <p><u>Vedtatt i fylkestinget, gjort 12.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Raskest mulig utbygging av Inter City til Skien. Nærmere 2024 en 2030. Tidligst mulig avklare koblingen til Sørlandsbanen fra Porsgrunn.2. Raskest mulig planlegging og bygging av Barkåker – Nykirke og Drammen – Kobbervikdalen3. Helhetlig og forutsigbar planlegging av Tønsberg og Larvik. I Tønsberg, på Torp og gjennom Larvik, inkludert tilknytning til Larvik havn, vil trasé- og stasjonsplassering ha store konsekvenser for veiplanlegging, kollektivtrafikk og byutvikling. Det er derfor viktig at det skjer en samordnet og helhetlig planlegging tidlig slik at ikke øvrig utvikling stopper opp.4. Dagens stoppmønster gjennom Vestfold opprettholdes.	<p>Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP.</p> <p>Jernbaneverket legger opp til raskest mulig planlegging og bygging av strekningene Barkåker – Nykirke og Drammen – Kobbervikdalen.</p> <p>Jernbaneverket vil jobbe med stasjoner og knutepunkter i samarbeid med de andre aktørene. Arbeid med hvordan legge rammene for dette, blant annet gjennom tett dialog, god koordinering og avtaler, er igangsatt og skal videreføres.</p>
<p>Telemark fylkeskommune, datert 17.12.13 og Grendlandssamarbeidet, datert 16.12.13.</p> <p>Telemark fylkesting og Grendlandsrådet (Bamble, Kragerø, Drangedal, Siljan, Porsgrunn og Skien) har gjort likelydende vedtak:</p>	<p>Tas til orientering.</p>



Overordna synspunkt

I Nasjonal Transportplan 2014-2023 er det lagt til grunn tre viktige hovedmålsettinger for transportpolitikken: Fokus på reduksjon i avstandskostnader, regional utvikling og regionsforstørring gjennom transportkorridorar samt effektive knutepunkt som legg til rette for kollektiv, gange og sykkel. Det er viktig at handlingsprogrammet bygger opp under desse satsingane slik at det blir lagt til rette for spreining av den sterke befolkningsauken som NTP ser føre seg vil kome, robuste bu- og arbeidsmarknader utanfor det sentrale Oslo området og utvikling av miljøvenlege og attraktive byområde. Generelt vil vi peike på den store utfordringa det er med båndlegging av areal over lang tid i påvente av formelle planprosessar.

IC-triangelet Oslo - Skien- Lillehammer - Halden

Satsinga på IC-triangelet vil vere eit viktig grep for å oppnå hovudmålsettingane, men for å oppnå målet om regional utvikling for store deler av Austlandsområdet må det vere ein kontinuitet i arbeidet med å fullføre heilt fram til Skien, Lillehammer og Halden. Det vil òg i større grad dempe pressproblema i det sentrale Oslo området. Jernbaneverket har sagt at 13 år vil vere den optimale tida for planlegging og utbygging av IC-triangelet. Planarbeidet og kapasiteteten bør bli lagt opp slik at det blir mogleg å følgje dette opp. For Telemark er det positivt at Eidangerparsellen opprettheld den planlagde framdrifta med ferdigstilling 2018. Med ei tidssparing på 22 min, vil det gje heilt nye moglegheiter for transporten mellom Grenland og Vestfold og vidare til Oslo.

Dagens framdriftsplan for planarbeidet innanfor IC-triangelet skaper store problemar for dei områda som ligg utanfor det indre triangelet. Dersom det ikkje blir gjort avklaringar utover det som står i Konseptvalsutgreiinga vil arealplanlegginga i sentrale byområde bli gjort vanskeleg på ein uakseptabel måte.

For Telemark sin del gjeld dette stasjonsområda i Porsgrunn og Skien, samt avklaring av lineval og antal liner mellom desse byane. Det er viktig at ein kan få ei nærare avklaring av arealbruken slik at kommunane kan utvikle stasjonsområda til miljøvenlege og effektive knutepunkt for å handtere den auka trafikken når IC-triangelet blir utbygd, og samstundes bygge oppunder desse knutepunkt gjennom sin arealpolitikk.

Grenlandsbanen

Transport- og kommunikasjonskomiteen si einstemmige innstilling om at det skulle utarbeidas ein KVVU for Grenlandsbanen ser Telemark fylkesting som svært viktig og støtter sterkt oppunder komiteen sitt vedtak om at det fullførast i første fireårsperiode. Etter vårt syn må arbeidet med ein slik KVVU starte opp i 2014, slik at ein har ein KS1 klar i god tid før rulleringa av NTP i 2017.

Grenlandsbanen, som vil kople saman Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, vil ha stor betydning for regionforstørring og samhandling: særleg mellom Telemark, Vestfold og Agderfylka, og gjev og ein time kortare reisetid mellom Oslo og Stavanger.

Telemark fylkesting vil og peike på at Vestfoldbanen, som ein del av IC-triangelet, vil få same funksjon i nasjonal samanheng med ei vidareføring mot Stavanger, som strekninga til Lillehammer har med Dovrebanen og til Halden med vidare samband til Sverige.

Det er òg peikt på at nærare avklaring for Porsgrunn - Skien må sjåast på ved ein KVVU for Grenlandsbanen, og dette vil gje moglegheiter for ei raskare avklaring av arealbruken i dette området.

Bratsbergbanen

Telemark fylkeskommune er svært oppteken av at Bratsbergbanen infrastrukturmessig blir styrka, slik at regulariteten kan betrast. Dette er ein svært viktig banestrekning for Telemark av di den knyter saman Grenland, Midt- og Aust-Telemark og Kongsbergregionen. Telemark fylkeskommune ber om at naudsynte midlar blir sett av til å gjennomføre elektrifisering av dei

Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP.

Jernbaneverket vil jobbe med stasjoner og knutepunkter i samarbeid med de andre aktørene. Arbeid med hvordan legge rammene for dette, blant annet gjennom tett dialog, god koordinering og avtaler, er igangsatt og skal videreføres.

JBV er i henhold til NTP pålagt å gjennomføre en KVVU for strekningen innen neste NTP-periode.



<p>siste 800m på Notodden (slik at elektrisk materiell kan kjøyrast til kollektivterminalen på Notodden) i dette handlingsprogrammet. Det er i dag ein svært sårbar situasjon med bare to diesellokomotiv i drift. Desse er i ein svært dårleg forfatning og avvikssituasjonar oppstår svært ofte. Buss for tog brukar vesentleg lengre tid og er svært ugunstig for passasjerutviklinga! Det er ikkje grunn til å utgreie denne dieselstrekninga i samband med gjennomgangen av alle dieselstrekningane som er att i heile landet. slik det er omtalt i St.mld. om NTP 2014-23. Årsaka er at det kun er tale om 800 meter, og at det på oppdrag frå Telemark fylkeskommune nyleg er gjort ei grundig utgreiing om kostnader ved elektrifisering av denne strekninga (Railconsult AS august 2013). Hovudutvalet for samferdsel vedtok i september ei tilråding om vidare arbeid med ein av fire ulike scenarie på bakgrunn av nemnde rapport. Kostnadene er ifølgje rapporten berekna til 30 mill og vil gjere mogleg ei realisering av eit særst framtidretta og robust alternativ ved å forskyve E134 og dagens spor nokre meter mot nord.</p> <p><u>Gods</u> Det har over tid vore eit uttrykt ønskje om å få meire gods over på jernbane frå vei. Men Telemark fylkeskommune er bekymra over den negative utviklinga i godstransport på bane. Det er få konkrete tiltak som byggjer opp under dette i handlingsprogrammet. Det må så raskt som mogleg bli satsa på tiltak som kan betre pålitelegheit og regularitet for godstransport med jernbane.</p> <p><u>Sikkerhet og vedlikehald</u> Infrastrukturen for jernbane har hatt eit betydeleg etterslep for vedlikehald både på skinnegangar og sikkerhetsanlegg. Det er viktig at det blir lyfta til ein forsvarleg standard som gjer jernbane til eit foretrekt miljøvenleg, effektivt og trygt transportmiddel som bind regionar saman. Dette vil være særleg viktig for fortsatt drift av sørlandsbanen. Med mange signalfeil på eit teknisk utdatert signalsystem må difor det nye felles europeiske signalsystemet ERTMS ha ei raskare innføringstid enn føreslege.</p>	<p>Jernbaneverket har deltatt i en arbeidsgruppe med blant andre Fylkeskommunen, Notodden kommune og SVV i den hensikt å kartlegge ulike løsninger for det fremtidige togtilbudet til Notodden. Det er ikke satt av midler til elektrifisering i Handlingsprogrammet.</p> <p>Utbygging av ERTMS vil skje i henhold til Nasjonal signalplan</p>
<p>Aust-Agder fylkeskommune, datert 20.12.13.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 10.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Fylkestinget tar forslag til handlingsplan til orientering.2. Gjennom behandlingen av Nasjonal transportplan ble det vedtatt å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det må settes av midler allerede i 2014 slik at dette arbeidet kan slutføres før neste rullering av Nasjonal transportplan. Dette er viktig for å sikre at utbygging kan starte når Eidangerparsellen er ferdig i 2018. Grenlandsbanen vil få stor betydning for nye bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen.3. Fylkestinget mener at det er viktig å få gods på jernbane for å avlaste det øvrige veinettet. Fylkestinget ber derfor Jernbaneverket om å prioritere sidespor til regulerte industriområder, hvor det er naturlig adkomst til banenettet. Jordøya industriområdet i Åmli kommune og Vatnestrøm industriområde i Iveland kommune er eksempler på slike områder i Aust-Agder.4. Fylkestinget støtter uttalelsen til Jernbaneforum Sør som sier:<ol style="list-style-type: none">a. Planlegging og utbygging av Vestfoldbanen til full IC standard må gjennomføres på en sammenhengende, effektiv og kostnadsoptimal måte.b. KVU Jærbanen med dobbeltspor til Egersund må gjennomføres raskt. Regionen har en kraftig befolkningsvekst, og en moderne og godt utbygd jernbane vil bidra til en god og miljøvennlig transportløsning for regionen.	<p>JBV er i henhold til NTP pålagt å gjennomføre en KVU for strekningen innen neste NTP-periode.</p> <p>Jernbaneverket har dialog med Åmli kommune angående saken. Jernbaneverket vurderer fortløpende tiltak knyttet til tømmertransport, og har etablert egne støtteordninger for å etablere/ reetablere private sidespor.</p> <p>Jernbaneverket har fått i oppdrag å planlegge dobbeltsporet på Jæren videre fra Sandnes til Nærbø og vil i første omgang starte arbeid med kommunedelplan for strekningen. Planleggingen av prosjektet er igangsatt. Videre planlegging til Eigersund skal</p>



<p>c. Møtespor og forsterking av elforsyning kommer for sent i planperioden. Sørlandsbanen risikerer å tape markedsposisjon. Dette vil kunne svekke tilliten til jernbanen som transportmiddel</p>	<p>vurderes.</p> <p>Jernbaneverket fortsetter arbeidet med banestømforsyning på Sørlandsbanen med 177 millioner i planperioden</p> <p>Angående utvikling av Jærbanen og strømforsyning se kommentar Rogaland Fylkeskommune.</p>
<p>Rogaland fylkeskommune, datert 27.12.13.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 10.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Jærbanen og Sørlandsbanen må styrkes i Jernbaneverkets Handlingsprogram 2014-2023.2. Plattformforlengelse på Klepp stasjon og Øksnevadporten og utbygging av vendespor på Ganddal må prioriteres i første planperiode, dvs 2014-2017. I samme periode må innfartsparkeringen langs Jærbanen oppgraderes.3. Det i NTP varslede arbeid med KVVU for dobbeltspor på strekningen Sandnes- Egersund må igangsettes snarest, og senest i 2015.4. For å opprettholde og forbedre jernbanens konkurransevne innen godstransport må antall kryssningsspor med tilstrekkelig sporlengde økes så rask som mulig.5. Rogaland fylkeskommune har lenge foreslått utbedring av jernbanestrekningen gjennom Drangsdalen. Planlegging og oppstart av tunnel må gjennomføres i første planperiode.6. Rogaland fylkeskommune vil at Jernbaneverket tar en aktiv rolle sammen med aktuelle samarbeidsparter for å utvikle tilbudet med «Park and Ride» i tilknytning til Jærbanen, slik en ser ved stadig flere banestrekninger på Østlandet. Videre bør det tilrettelegges for sykkelparkering og bedre tilrettelegging for sykkel på tog.7. KVVU Grenlandsbanen må gjennomføres raskest mulig i første del av planperioden, slik at utbygging kan starte når Eidangerparsellen er ferdig i 2018. Grenlandsbanen vil bli en katalysator for nye bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen.8. Planlegging og utbygging av Vestfoldbanen til full IC standard, må gjennomføres på en sammenhengende, effektiv og kostnadsoptimal måte.9. Møtespor og forsterking av elforsyning kommer for sent i planperioden.	<p>Plattformtiltak på Klepp og Øksnevadporten stoppesteder er etterspurt av flere høringsinstanser. Tiltakene vil gi et vesentlig bedre tilbud for de reisende. Jernbaneverket planlegger å gjennomføre utbygging på disse stedene innen utgangen av 2015.</p> <p>Jernbaneverket ønsker også oppstart av planleggingen rundt Ganddal stasjon i første 4-års periode, dette vil foregå i samarbeid med lokale myndigheter.</p> <p>Jernbaneverket har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å planlegge dobbeltsporet på Jæren videre fra Sandnes til Nærbø. Strekningen videre mot Egersund skal vurderes i dette arbeidet. Planleggingen av prosjektet er igangsatt.</p> <p>Det er utarbeidet tekniske planer for Bryne, Vigrestad, Ognå og Nærbø. Utbygging av disse er avhengig av resultatene fra kommunedelplaaarbeidet med dobbeltspor på Jæren. Transportetatene jobber også med ny Nasjonal godsutredning. Arbeidet med dette vil foregå ut i 2015 og danne grunnlag for videre prioriteringer av banestrekningene.</p> <p>Vegvesenet har invitert Jernbaneverket til å starte felles planarbeid for å løse utfordringene i Drangsdalen. Dette er Jernbaneverket positive til.</p> <p>Vurderinger knyttet til innfartsparkering vil tas inn i den videre planleggingen av dobbeltspor på Jærbanen.</p> <p>JBV er i henhold til NTP pålagt å gjennomføre en KVVU for strekningen innen neste NTP-periode.</p> <p>Jernbaneverket skal i 2014 delta i arbeidet med en større godsutredning som skal se på</p>



<p>Sørlandsbanen risikerer å tape markedsposisjon.</p>	<p>godsstrømmer og behov for tiltak både nasjonalt og til/fra utlandet. Utredningen skal være ferdig i 2015, og vil legge grunnlaget for prioriteringer av godsrelaterte tiltak videre. Resultatene av denne vil klargjøre videre utbygging av kapasitetsøkende tiltak.</p> <p>Jernbaneverket startet i 2012 arbeidet med fornyelse av deler av strømforsyningen til Sørlandsbanen. Dette arbeidet vil fortsette også inn i kommende 4-års periode.</p>
<p>Hordaland fylkeskommune, datert 16.12.13.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 10.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Fylkestinget i Hordaland er nøgd med at handlingsprogrammet 2014-2023 for Jernbaneverket legg opp til oppstart og ferdigstilling av dobbeltsporet mellom Arna og Bergen tidleg i planperioden. Vidare ser fylkestinget positivt på at programmet legg opp til omfattende fornying og opprusting av den eksisterande Bergensbanen.2. Fylkestinget etterlyser ein konkret plan for utvikling av Vossebanen. Kryssingsspor og spor for å parkera og snu nytt vognmateriell er viktige tiltak Midlane som er sette av til desse foremåla må prioriterast iførste del av planperioden. Handlingsprogrammet må vidare ha ein omtale av planframdrifta for ein ny Vossebane som oppfølging av det pågåande KVVU-arbeidet for Vossebanen og E16.3. Ved handsaminga av Nasjonal transportplan i juni i år stod Stortinget samla om å krevja ei effektiv planlegging av Ringeriksbanen med sikte på byggestart tidleg i siste seksårsperiode 2018-2023. Fylkestinget i Hordaland viser til dette og føreset at planlegginga av Ringeriksbanen vert starta opp snarast mogeleg og seinast tidleg på året i 2014. I det endelege handlingsprogrammet må det avsettast tilstrekkeleg med planleggingsmidlar til Ringeriksbanen i førsie del av planperioden slik at prosjektet er organisert og i full planframdrift tidleg i 2014.4. Det er stort behov for nytt vognmateriell på strekninga Arna-Bergen og Vossebanen, og fylkestinget legg til grunn at det kjem på plass i løpet av planperioden 2014-2023. Fylkestinget føreset at det vert teke høgde for dette i handlingsprogrammet og avsett nødvendige midlar til infrastruktur som utbetring av stasjonar, straumforsyning og auka sporkapasitet.	<p>Transportetatene jobber med Nasjonal godsutredning. Arbeidet med dette vil foregå ut i 2015 og danne grunnlag for vidare proiriteringer av banestrekningene.</p> <p>Jernbaneverket har mottatt ett oppdrag om utredning fra Samferdselsdepartementet i desember 2013:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ringeriksbanen skal være en Intercity-strekning.- Det er ikke nødvendig med ny KVVU. <p>JBV skal se på utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høyere hastighet og i hvor stor grad alternativene fra KDP/KVVU kan benyttes.</p> <ul style="list-style-type: none">- Byggestart så tidlig som mulig. <p>JBV skal se på samarbeidsformer med E16 utbyggingen og vurdere statlig (regulerings)plan og OPS.</p> <p>Utredning i regi av Jernbaneverket skal bringe Ringeriksbanen opp på samme nivå som de andre tre strekingene i løpet av 2014</p> <p>Det er NSB som operatør som håndterer beslutninger knyttet til materiellbruk på Vossebanen.</p>
<p>Oppland fylkeskommune, datert 20.12.13.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 10.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Fylkestinget konstaterer at jernbaneverkets forslag til Handlingsprogram 2014-2023 i hovedsak oppfyller de vedtak som Stortinget gjorde 11.6.2013 om Nasjonal Transportplan 2014-2023.2. Fylkestinget er tilfreds med den betydelige satsingen som skjer i forbindelse med utbygging av dobbeltspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar.	<p>Forsering av Dovrebanen er ikke gjennomførbart innenfor rammene i NTP.</p>



<p>Fylkestinget mener imidlertid at utbyggingen av dobbeltspor på Dovrebanen mellom Hamar og Lillehammer må forseres, slik at hele IC-strekningen Gardermoen-Lillehammer er utbygd med dobbeltspor innen 2026.</p> <p>Fylkestinget viser til Jernbaneverkets utredninger om at planlegging og utbygging av prosjektet kan fullføres optimalt på 13 år.</p> <p>3. Fylkestinget er bekymret for den negative godstransportutviklingen på jernbanen mellom Oslo - Trondheim / Åndalsnes. Det er derfor behov for økte klimatiltak som sikrer jernbanens punktlighet og regularitet.</p> <p>Fylkestinget vil også her understreke betydningen dobbeltspor til Lillehammer har for økt kapasitet og framføringssikkerhet av både person- og godstransport mellom nord og sør i landet, og som helt avgjørende for å kunne overføre godstransport fra veg til bane - både for innenlands transport men også for eksport/import.</p> <p>Fylkestinget vil derfor understreke betydningen av en helhetlig planlegging av dobbeltspor helt fram til Lillehammer, og betydningen av økte rammer til planlegging av IC-triangelet.</p> <p>4. Fylkestinget krever at infrastrukturtiltak på Gjøvikbanen - som økt strømforsyning, nytt kryssningsspor og tiltak ved Nittedal stasjon - må gjennomføres i første 4-årsperiode.</p> <p>Fylkestinget vil bemerke at konkurranseutsettingen på Gjøvikbanen har vært vellykket, med bl.a. en svært positiv trafikkutvikling. Fylkestinget forutsetter at det i en ny konkurranseutsetting stilles krav om nytt togmateriell - nye Flirt-tog - på Gjøvikbanen, og som igjen krever at de nevnte tiltakene er på plass før konkurranseutsettingen iverksettes (2016 evt. 2018).</p> <p>Fylkestinget vil understreke behovet for en utredning for en «ny» Gjøvikbane Oslo - Hadeland - Gjøvik, hvor dagens IC-standard legges til grunn. Dette planarbeidet må være gjennomført innen kommende revisjon av NTP.</p> <p>5. Fylkestinget er bekymret over den negative utviklingen det er på godstransport med jernbane. Fylkestinget mener det derfor er behov for en nasjonal strategi på dette området, og ber Jernbaneverket iverksette et planarbeid som må være gjennomført innen kommende revisjon av NTP.</p>	<p>For å nå målene er det høyt prioritert i Jernbaneverket å gjennomføre tiltak som gjør jernbanen mindre sårbar for klimaendringer. Dette inkluderer tiltak for forebyggende vedlikehold og fornyelse primært av drensanlegg og overflatebehandling av større bruer innenfor de rammene som vi er gitt av SD, samt robustiserende tiltak . I tillegg er satt av et investeringsbeløp på 150 mill. kr i til ulike beredskapstiltak for godstransporten.</p> <p>JBV igangsetter i 2014 et utredningsarbeid for utvikling av Gjøvikbanen på lang sikt.</p> <p>Transportetatene jobber med Nasjonal godsutredning. Arbeidet med dette vil foregå ut i 2015 og danne grunnlag for videre proiriteringer av banestrekningene.</p>
<p>Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 16.12.13.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 11.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Det er avgjerande for Møre og Romsdal at Gudbrandsdalen blir vald som trase ved ei framtidig bygging av høgfartsbane mellom Oslo og Trondheim. Møre og Romsdal fylke ser det som avgjerande at Intercitybanen går heilt til Lillehammer og at banenettet blir bygt slik at det kan vere starten på ei framtid høgfartsbanesatsing i resten av Sør-Noreg. Likeeins er det avgjerande for lønsemda i høgfartsbanesatsinga at nettet blir bygt ut etter eit fleirbrukskonsept slik at regionaltrafikk, langdistansetrafikk og godstrafikk går på same bane.2. Det er positivt at utredning om konsekvensar av elektrifisering av Raumabanen skal starte.3. Eksisterande kryssingsspor på Raumabanen må utbetrast og tas i bruk for å få betre fleksibilitet.4. Dovrebanen mellom Dombås og Oslo må prioriterast for nye kryssingsspor i perioden.	



<p>5. Både turist- og godstrafikken er avhengige av betra fleksibilitet og kapasitet på Raumabanen og Dovrebanen. Dette må prioriterast høgt.</p> <p>6. Dovrebanen og Raumabanen må få innført ERTMS i planperioden 2014 – 2023.</p> <p>7. I NTP er det varsla at Jernbaneverket vil legge til rette for skreddersydde reiselivsprodukter på Raumabanen. Dette bør konkretiserast i handlingsprogrammet. Raumabanen vil vere godt egna som forsøksstrekning for ei ny satsing på «Nasjonale Turistbaner».</p> <p>8. Møre og Romsdal fylkeskommune forventar at nødvendige tiltak blir sett i verk slik at godstrafikken til og frå Møre og Romsdal på bane kan fortsette. Eit aktuelt tiltak vil vere å sjå på mulegheita for at Raumabanen kan bli eit nasjonalt pilotprosjekt for meir gods på bane, der mellom anna betra rammevilkår for gods på bane blir vurdert. Fleire samferdselsaktørar bør vere ein del av dette prosjektet.</p>	<p>Viser til signalplanen i handlingsprogrammet.</p> <p>Transportetatene jobber med Nasjonal godsutredning. Arbeidet med dette vil foregå ut i 2015 og danne grunnlag for vidare proiriteringer av banestrekningene.</p>
<p>Fylkestinget Nord-Trøndelag, datert 09.12.13.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 04.12.13:</u></p> <p>1. Fylkestinget er fornøyd med at Stortinget i juni vedtok elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Dette prosjektet har blitt ført opp som høyeste prioritet fra begge Trøndelagsfylkene ifm høring til Nasjonal Transportplan. For å sikre så rask realisering av dette prosjektet som mulig er det viktig at dette blir ansett som et særskilt prioritert prosjekt, og at det blir satt av tilstrekkelig med planleggingsmidler på budsjettet for 2014. Fylkestinget i Nord-Trøndelag har merket seg at dagens regjeringspartier i behandlingen av NTP i juni uttrykte en klar målsetting om ferdigstillelse av elektrifiseringen i første del av planperioden 2014-2023, og både støtter en slik ambisjon og har forventninger om at dette vil bli fulgt opp i handlingsprogrammet. Handlingsprogrammet til jernbaneverket må synliggjøre en samordning mellom ferdigstillelse av elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen og NSB's planlagte kjøp av elektriske togsett.</p> <p>2. Det er nødvendig med økte midler til vedlikehold av jernbanen. Manglende vedlikehold over flere år har ført til mye driftsstans flere steder med den konsekvens at mer av godstransporten som skulle gå på bane er blitt flyttet over på vegene, noe som igjen har bidratt til økt slitasje og forsterket forfallet på vegnettet. Det er behov for å se utnyttelsen av all infrastruktur i en bedre sammenheng enn hva tilfellet har vært så langt.</p> <p>3. Fylkestinget støtter planene om forlengelse av Trønderbanen sør for Trondheim til Melhus. Dette vil gjøre Trønderbanen bedre i stand til å dekke økende behov for kollektivtransport i Trondheimsregionen, som vil ha en sterk befolkningsvekst i årene fremover.</p> <p>4. Fylkestinget er fornøyd med at handlingsprogrammet for riksveger har avsatt planleggingsmidler for E6 på strekningen Kvithamar – Åsen. Handlingsprogrammet for jernbane må konkretisere planleggingsmidler for samtidig og forpliktende overordnet planlegging av jernbanen på strekningen.</p>	<p>JBV planlegger for oppstart av bygging i 2017.</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p>
<p>Nordland fylkeskommune, fylkestinget, datert 10.12.13.</p> <p><u>Vedtak i fylkestinget, gjort 02.12.13:</u></p> <p>Nordlandsbanen</p> <p>1. Fylkestinget mener at strekningen Eiterstraum - Bodø bør være den første strekningen som får installert ERTMS (European Rail Traffic Management System) etter at ERTMS på Østfoldbanens østre linje er</p>	<p>Nasjonal signalplan viser ERTMS på Nordlandsbanen og Ofotbanen i 2020 (kap. 3</p>



<p>satt under ordinær trafikk sommeren 2015. Oppstart bør skje i første 4-års periode, om mulig også ferdigstillelse. Det bør vurderes å arbeide fra begge ender av strekningen for så raskt som mulig å få øket kapasitet, punktlighet og fleksibilitet på Nordlandsbanen. Fylkestinget viser også til at denne forbedringen av utnyttelsen av Nordlandsbanen er regnet som samfunnsøkonomisk svært lønnsom.</p> <p>2. Fylkestinget mener at det må etableres nye og eller forlengede kryssningsspor for lengre togsett og kortere kryssningsspor på Støver, Oteråga, Valnesfjord og Setså for å ivareta økt trafikk på Saltenpendelen i planperioden. ERTMS antas også å ville øke nytten av bl.a. Tverlandet holdeplass og gi muligheter for bedre tilpassede rutetider for Saltenpendelen, selv om ERTMS bare i noen grad kan kompensere behovet for flere og lengre kryssningsspor.</p> <p>3. Fylkestinget viser videre til at punktlighet og regularitet på Nordlandsbanen har stor betydning for mulighetene for transport av containere med skip mellom Bodø og områdene lenger nord. Rask innføring av ERTMS nord for Mosjøen – og tilstrekkelig mange og lange kryssningsspor – vil dermed også være av vesentlig betydning for å få tilbakeført gods – og særlig containerisert gods – fra veg til pålitelig, konkurransedyktig og miljøvennlig transport med sjø og bane til/fra Nord-Norge, jf. europeiske kunders ønsker om mest mulig «grønn transport», særlig for fersk fisk.</p> <p>4. Fylkestinget forutsetter at Jernbaneverket legger til rette for malmtransporten mellom Mo og Dunderland så raskt som mulig. Rana Gruber er inne i en positiv utvikling og har potensial for stor vekst med påfølgende økt sysselsetting</p> <p>5. Nedleggelsen av containerbåtruten med «Tege» fra Bodø fra 1.10.2013 har medført behov for øket omlastning mellom tog og bil på Fauske godsterminal. Fylkestinget forutsetter at Jernbaneverket ser til at omlastningskapasiteten på Fauske er tilstrekkelig.</p> <p>Ofofbanen</p> <p>6. Ofofbanen har stor betydning for næringslivet i hele Nord-Norge. Daglig går store transporter over Narvik med jernbane, både til og fra Nord-Norge og i tillegg er Narvik en av de største utskipingshavnene i Barents regionen for utskiping av malm. Trafikken med Ofofbanen er stigende. Fylkestinget mener derfor er det viktig å sikre at kapasiteten på Ofofbanen holder tritt med behovet slik at jernbanen ikke blir en unødvendig flaskehals for næringslivet i nord.</p> <p>7. Malmbanan/Ofofbanen ventes å være endelig vedtatt som del av kjernenettverket (Core Network) i TEN-T (Trans-European Network - Transport) høsten 2013. «Joint Barents Transport Plan» av september 2013 trekker frem at det for å møte den ventede vekst på Malmbanan/Ofofbanen er nødvendig å investere i dobbeltspor (JBTP pkt. 5.4.2) Fylkestinget mener at dette må hensyntas i den norske dobbeltsporutredningen for Ofofbanen som ventes ferdigstilt i 2013.</p> <p>8. I Trafikverkets forslag til den svenske Nasjonale transportplan 2014-2025 skal Malmbanan utstyres med ERTMS i 2018/2019. Fylkestinget mener at ERTMS på Ofofbanen må være på plass innen ERTMS for strekningen Kiruna-Riksgränsen på Malmbanan tas i bruk.</p> <p>9. Fylkestinget har ikke forslag til omprioriteringer innenfor Jernbaneverkets foreslåtte tiltak for jernbanene i Nordland. Fylkestingets forslag til (for en stor del forsering av planlagte) forbedringer av jernbaneinfrastrukturen i Nordområdene må dekkes gjennom økte/forserte rammer/bevilgninger.</p>	<p>i Handlingsprogrammet)</p> <p>JBV jobber med strekningsutredning for å se på grunnlaget for bygging av korte kryssningsspor på Saltenpendelen.</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>JBV utarbeider planer for 30 tonn aksellast på strekningen.</p> <p>JBV ferdigstiller Bjørnfjell kryssingspor i 2014, snarlig bygging av Rombak kryssingspor og har startet planlegging av Djupvik kryssingspor. I tillegg arbeides det med dobbeltsporutredning for Ofofbanen.</p> <p>Dette brukes som innspill i arbeidet med utredning av dobbeltspor for Ofofbanen.</p> <p>Nasjonale signalplan viser ERTMS på Nordlandsbanen og Ofofbanen i 2020.</p>



Sør-Trøndelag fylkeskommune, datert 20.12.13.

Vedtak i fylkestinget, gjort 18.12.13:

2. Jernbaneverkets handlingsplan må konkretisere årlige kostnader på alle prosjekter. Det må slås fast når planleggingen av moderniseringsprosjektet starter og elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen er tenkt påbegynt og slutført. Sør-Trøndelag fylkeskommune mener som Stortinget at elektrifiseringen må gjennomføres som raskt som mulig. Fylkeskommunen mener at planleggingen av moderniseringsprosjektet må starte for fullt i 2014, og at elektrifiseringen må være påbegynt i 2015 og ferdig senest i 2018.
3. Regjering og samferdselsetater må bidra til at forfallet på veg- og banenettet i Midt- Norge stoppes allerede gjennom 2014-budsjettet og reduseres i årene fremover gjennom økt satsing på vedlikehold.
4. Jernbaneverket og Statens Vegvesen må avstemme sine handlingsprogram og aktiviteter slik at resultatet blir en helhetlig, samordnet og kostnadseffektiv statliginnsats for å utvikle hele transportsystemet. Sammenslåing til en transportetat der også sjøtransporten inngår må vurderes.
5. For å nå de nasjonale mål om å få mer gods over fra vei til bane må det bygges flere forlengende kryssingsspor på Dovrebanen. Banen må også rustes opp slik at forutsigbarheten for godstransport blir tilfredsstillende. Virkeliggjøring av jernbaneforum for Rørosbanen og Solørbanen sin handlingsplan for utbedring av Rørosbanen som spor 2 til Oslo, vil gi bedre og mer forutsigbart banet tilbud for person og godstransporten og vil være en nødvendighet ved utbedring av Dovrebanen
6. Med status som Utpekt Havn, forventer Sør-Trøndelag fylkeskommunen at midler som er avsatt til utbygging av disse kommer Trondheim Havn til gode. Særlig viktig er det å legge bedre til rette for økt containerlast over Orkanger Havn
- 11 Det er helt nødvendig at Staten tar et større ansvar for drift og investeringer av kollektivtrafikken i storbyregionene. Bypakker som også inkluderer investeringsstøtte må komme på plass raskt. Superbuss må sikres samme andel statlig finansiering som bybane.

Merkanden tas til orientering.

Viser til JBV oppsummering etter høring av Handlingsprogrammet, kap 2.9 om økte ressurser til vedlikehold og fornyelse.



Handlingsprogram 2014-2023 innkomne merknader fra kommuner og organisasjoner fordelt på transportkorridorer

Sammendrag av innkommende merknader med kommentarer

Korridor 1: Østfoldbanen, østre og vestre linje, Follobanen	
Kommuner	
Moss kommune, datert 12.11.13. <u>Vedtak i bystyret, gjort 09.12.13:</u> <ol style="list-style-type: none">1. Moss kommune stiller seg bak fylkestingets vedtak i sak om Jernbaneverkets utkast til handlingsprogram for perioden 2014-2023.2. Moss kommune ser positivt på at handlingsprogrammet legger opp til planlegging og utbygging av strekningen Sandbukta-Såstad i planperioden og ber om at tiltaket fremskyndes ytterligere nå når midler til planarbeidet er stilt til rådighet av Stortinget.3. Moss kommune vil henstille Samferdselsdepartementet om en raskest mulig sluttbehandling av KVV for hovedveisystemet i Moss og Rygge slik at nødvendig samordning av planlegging og utbygging av vei og jernbane gjennom Moss kan ivaretas	Jernbaneverket legger opp til raskest mulig planlegging og bygging av strekningen Sandbukta – Såstad, innenfor de rammene som gis i NTP.
Råde kommune, datert 20.11.13. <u>Vedtak i kommuneplanutvalget, gjort den 20.11.13:</u> <ol style="list-style-type: none">1. Råde kommune stiller seg bak fylkesrådmannens forslag til innstilling og således til Jernbaneverkets utkast til handlingsprogram for perioden 2014-2023.2. Råde kommunes deltagelse i fellesprosjektet «Bolig-, by- og stedsutvikling i «Mossregionen», med rullering av Kommunedelplan for Karlshusområdet, passer inn i Jernbaneverkets handlingsprogram og Østfolds premissdokumentet for IC-satsingen. Kfr. saksutredningen.	Merknaden tas til orientering.
Fredrikstad kommune, datert 05.12.13. <u>Vedtak i bystyret, gjort 05.12.13:</u> <ol style="list-style-type: none">1. Fredrikstad kommune er positiv til de tiltak som foreslås for Østfoldbanen i handlingsplanen for perioden 2014-2023.2. Jernbaneverket må sikre en tett dialog mellom kommunene og Statens vegvesen for en helhetlig og samfunnsnyttig koordinering og utbygging av vei, kollektivtilbud og gang- og sykkelveier. Det må avsettes tilstrekkelig med planleggingsmidler, allerede i 2014 for å starte opp planarbeidene for gjennomføring i byområdet tidligst mulig.	Jernbaneverket vil jobbe for tett dialog og god koordinering, og vil delta med nødvendige utredninger og avklaringer før oppstart av den offentlige planprosessen.
Sarpsborg kommune, datert 05.12.13. Det er viktig å avsette ressurser til planlegging av IC-strekningen Oslo-Halden for å få realisert dobbeltsporet jernbane til Fredrikstad i 2024 og i Sarpsborg i 2026. For Sarpsborg er det spesielt viktig at det avsettes ressurser i perioden 2014-2017 til planlegging av strekningen mellom Sarpsborg stasjon og Hafslund. Dette for å sikre samordning med planlegging av Bypakke Nedre Glomma	Jernbaneverket vil jobbe for tett dialog og god koordinering, og vil delta med nødvendige utredninger og avklaringer før oppstart av den offentlige planprosessen.



<p>Eidsberg kommune, datert 20.12.13.</p> <p><u>Vedtatt i formannskapet, gjort 19.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Eidsberg kommune ser positivt på at det skal gjennomføres en omfattende opprusting av Østfoldbanens Østre linje.2. Eidsberg kommune vil påpeke at utviklingen av Mysen stasjon til en regional kollektivterminal må skje i et langsiktig perspektiv, og planlagt og bygget etter nye statlige normer og målsettinger – også med universal utforming, effektive gangavstander og tilstrekkelig antall parkeringsplasser.3. Eidsberg kommune kan ikke se at handlingsprogrammet omtaler en kapasitetssterk tilkøpling mellom Follobanen og Østfoldbanens Østre linje. Eidsberg kommune forutsetter at konklusjonen i meklingsprotokollen fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus datert 15. januar 2013 ivaretas. <p>Forutsetter at innføringen av ERTMS innen kort tid gir flere, større og raskere tog, samt hyppigere avganger til/fra Oslo/Skøyen</p>	<p>Undergang på Mysen er ikke prioritert i forbindelse med ERTMS og ombygging av stasjonen.</p> <p>JBV er i gang med arbeidet med konkretisering av Parkeringsstrategi der man blant annet har invitert kommunene til dialogmøter. Utvikling av parkeringstilbudet vil i dette arbeidet ses i sammenheng med muligheten for å utvikle et godt sykkel- og busstilbud til stasjonen. I tillegg vil parkeringstilbudet på den enkelte stasjon vurderes opp mot utvikling av tilbudet langs hele strekningen. Jernbaneverkets anbefalinger vil komme på høring i mai. I Handlingsprogrammet er det satt av en ufordelt pott til parkering under programområdet «Stasjoner og knutepunkter».</p> <p>JBV har startet arbeidet med en KVV for tilkoblingen mellom Østre linje og Follobanen.</p> <p>Det kan ikke tilbys høyere frekvens på togene, før Oslo – Ski har bedre kapasitet.</p>
<p><u>Organisasjoner</u></p>	
<p>Glommabanen AS, datert 17.12.13.</p> <p>Glommabanen AS er et ideelt selskap som arbeider for utredning og fremtidig realisering av en bybaneforbindelse mellom Nedre Glomma, Indre Østfold og nye Østfold Sykehus ved Kalnes. Med støtte fra berørte kommuner, Østfold fylkeskommune og næringslivet gjennomfører vi i vinter en mulighetsstudie for etablering av en slik bybane-forbindelse. Mulighetsstudiet vil foreligge i april 2014 og vil være grunnlag for beslutning om eventuell videreføring av prosjektet.</p> <p>Østre linje mellom Askim/Rakkestad og Sarpsborg vil være viktig element for Glommabanen. Strekningen tenkes trafikkert med kombibanemateriell som tilfredsstillende alle krav for det nasjonale jernbanenettet (inkl. ERTMS), og som også kan trafikker en fremtidig bybanetrase mellom Sarpsborg stasjon og Sykehuset.</p> <p>Jernbaneverket skal i perioden frem til 2030 skifte ut signalsystemene over hele jernbanenettet med det europeiske ERTMS-standard. Østfoldbanens Østre linje er valgt som pilotstrekning. ERTMS vil her være operativ fra 2015.</p> <p>Innføring av ERTMS innebærer at alle stasjonene kan fjernstyres og derved</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p>



<p>vil være tilgjengelige hele døgnet. Innføringen innebærer også økt sikkerhet ved planoverganger og økt kapasitet på strekningen. Ved innføring av nytt signalanlegg oppgraderes Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen stasjoner.</p> <p>Innføringen av ERTMS på Østre linje innebærer en betydelig statlig investering i denne banen og legge grunnlag for revitalisering av transporttilbudet på strekningen. Etablering av Glommabanen mellom Askim/Rakkestad og Sarpsborg vil kunne representere et viktig nyttebidrag for å forsvare denne investeringen.</p> <p>Jernbaneverkets ERTMS-utbygging og etablering av Glommabanen vil sammen utgjøre et viktig bidrag til å knytte sammen regionene Indre Østfold og Nedre Glomma. Glommabanen vil derfor kunne bety mye for Østfolds attraksjonskraft og Østfolds muligheter til avlaste hovedstadsområdet.</p> <p>Statens aktive holdning til regionutvikling, også for å avlaste hovedstaden, kan best skje gjennom et forpliktende samspill mellom Jernbaneverket og aktører som bygger opp rundt tverrforbindelser og mating til kollektive knutepunkter. Glommabanen AS ser frem til et videre samarbeid med Jernbaneverket i videre utvikling av denne viktige kollektivlenken, inkludert noen mindre investeringer på holdeplasser langs Østre linje.</p>	
<p><u>Korridor 2:</u></p> <p>Kongsvingerbanen</p>	
<p><u>Kommuner</u></p>	
<p>Sør-Odal kommune, 11.12.13.</p> <p>Ønsker investeringer til kryssingsspor på Kongsvingerbanen fremskyndet til første planperiode</p> <p>Mener det er sikkerhetsmessig uforsvarlig at Skarnes stasjon ikke er prioritert i første planperiode</p> <p>Ønsker umiddelbar oppstart av varslet utredning for Kongsvingerbanen</p>	<p>JBV har avsatt midler til en helhetlig vurdering av behov for kryssingsspor på Kongsvingerbanen. Arbeidet starter opp i 2014. I Handlingsprogrammet er det lagt inn betydelige midler til gjennomføring i perioden 2018-23.</p> <p>Skarnes stasjon, se kommentar til Jernbaneforum Kongsvingerbanen.</p> <p>JBV starter i 2014 et utredningsarbeid som skal ta for seg utvikling av Kongsvingerbanen i et langsiktig perspektiv.</p>
<p>Nes kommune, datert 12.12.13.</p> <p><u>Vedtak i kommunestyret, gjort 10.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">Nes kommune krever at det må utredes videre før det treffes beslutning på hvor ny stasjon for Rånåsfoss/Auli skal lokaliseres.Nes kommune ønsker at det utredes mulighet og effekt ved eventuell etablering av nytt kryssingsspor i området Bodung.Nes kommune ønsker at Kongsvingerbanen utvikles slik at det blir mulig å etablere et differensiert tilbud til persontrafikken, bestående av både regiontog og lokaltog.	<p>JBV arbeider med en avklaring og vil involvere kommunene i videre planarbeid.</p> <p>JBV har avsatt midler til en helhetlig vurdering av behov for kryssingsspor på Kongsvingerbanen. Arbeidet starter opp i 2014.</p> <p>Vi registrerer kommunens ønske om et differensiert tilbud og vi arbeider kontinuerlig for at tilbudet på Kongsvingerbanen så langt det er mulig skal være tilpasset markedets etterspørsel.</p>



<p>Fet kommune, datert 19.12.13.</p> <p><u>Vedtak fra Planutvalget, gjort 19.12.13:</u> Ønsker bevilgninger til Kongsvingerbanen som muliggjør stopp med doble togsett på alle banens stasjoner</p> <p>Planene om opprusting på Nerdrum og Fetsund stasjon er positive, men det er viktig at det samtidig blir foretatt en forlengelse av plattformen slik at doble togsett kan stoppe der. Fet kommune mener også det er viktig å opprettholde Tuen stasjon.</p> <p>Svingen stasjon har et stort potensial som ikke blir utnyttet. Dagens bruk gjenspeiler ikke potensialet som ville kommet til syne ved flere innfartsparkeringsplasser og økt utbygging i området. Det blir imidlertid feil å satse på en sterk utbygging i området rundt Svingen stasjon, uten klare signaler om at det skal satses på Svingen stasjon. Hvordan biltrafikk fra østsiden av Glomma skal kunne fanges opp og ledes over på bane, vil ellers bli et ubesvart spørsmål.</p>	<p>Handlingsprogrammet setter av midler til enklere tilpasninger til kjøring av doble sett på Kongsvingerbanen. I dette ligger også plattformforlengelser. Handlingsprogrammets økonomiske rammer tillater ikke tilrettelegging for stopp med doble sett på alle stasjonene men så langt det er mulig skal være tilpasset markedets etterspørsel.</p> <p>Jernbaneverket er innforstått med utfordringene knyttet til sikkerhet og parkering ved Svingen stasjon. Sammen med Fet kommune vil vi se på enkle, konkrete tiltak for å forbedre situasjonen. Samtidig er det slik at en løsning på kapasitetsutfordringene på banestrekningen betinger lengre togsett. Dette er ikke mulig å forlenge Svingen stasjon tilstrekkelig på en god måte, så på sikt vil stoppmønsteret der måtte endres. Jernbaneverket går gjennom alle banestrekninger på Østlandet for å avklare parkerings- og sykkeltilkomst, bussmating etc. langs hver enkelt strekning. Dette arbeidet er klart sommeren 2014. Utfordringene med Svingen vil bli et tema .</p>
---	--

<p><u>Organisasjoner</u></p>	
<p>Jernbaneforum Kongsvingerbanen, datert 24.10.13.</p> <p>Jernbaneforum Kongsvingerbanen mener det er spesielt uheldig at Jernbaneverket ikke har avsatt midler til kryssingsspor på Kongsvingerbanen før i perioden 2018-2023. Dette må framskyndes.</p> <p>Det er viktig å prioritere sanering av planovergangen langs Kongsvingerbanen.</p> <p>Inntil utbedringene (innfasing av FLIRT) er på plass, mener Jernbaneforum Kongsvingerbanen at det bør satses på "dørstyring" som en midlertidig løsning.</p> <p>Fra et sikkerhetsmessig syn mener Jernbaneforum Kongsvingerbanen at investeringene på Skarnes stasjon må framskyndes til 1. planperiode.</p> <p>Et alternativ for å øke kapasiteten er anskaffelse av 2-etasjers jernbanemateriell.</p> <p>I handlingsprogrammet for riksveger samt fylkesvegprogrammet for Hedmark</p>	<p>Handlingsprogrammet prioriterer i første periode først og fremst plattformforlengelser og mindre tiltak på stasjonene. Dette vil gjøre det mulig å kjøre doble togsett og gi bedre setekapasitet på banen.</p> <p>JBV følger en prioritert samlet plan for sanering av planoverganger.</p> <p>Handlingsprogrammets programområde «Stasjoner og knutepunkter» foreslår dørstyring som et midlertidig tiltak på mindre stasjoner. For Kongsvinger-banen gjelder dette Tuen, Svingen og Bodung.</p> <p>JBV er kjent med de sikkerhetsmessige utfordringene ved Skarnes stasjon. Vi er i sluttfasen av arbeidet med en hovedplan som blant annet har fokus på sikkerhet og som skal bygge opp under nærområdet.</p> <p>JBV er informert om at Samferdselsdepartementet har gitt NSB i oppdrag å utrede muligheter og konsekvenser knyttet til toetasjes materiell.</p> <p>JBV er involvert i et plansamarbeid sammen</p>



<p>er det avsatt midler til utvikling av stasjonsknutepunktet Kongsvinger stasjon i perioden 2014-17 og dette burde også vært fulgt opp med midler over jernbaneverkets programområder.</p> <p>Jernbaneforum Kongsvingerbanen vil understreke at både Blaker og Svingen stasjon har behov for økt parkeringskapasitet, ikke minst for å ta den stadig økende trafikken fra Aurskog-Høland, og det burde vært avsatt midler til dette i planperioden.</p> <p>Det er viktig at man ser på strategien for utvikling av Kongsvingerbanen/grensebanen i et nordisk perspektiv som en del av det nordiske triangelet.</p>	<p>med fylkeskommunen og kommunen, ROM Eiendom og Statens vegvesen. Konklusjonen av dette arbeidet vil gi føringer for JBV's videre disponeringer.</p> <p>JBV er i gang med arbeidet med konkretisering av parkeringsstrategi der man blant annet har invitert kommunene til dialogmøter. Utvikling av parkeringstilbudet vil i dette arbeidet ses i sammenheng med muligheten for å utvikle et godt sykkel- og busstilbud til stasjonen. I tillegg vil parkeringstilbudet på den enkelte stasjon vurderes opp mot utvikling av tilbudet langs hele strekningen. Jernbaneverkets anbefalinger vil komme på høring i mai. I Handlingsprogrammet er det satt av en ufordelt pott til parkering under programområdet «Stasjoner og knutepunkter».</p> <p>I utredningsarbeidet som skal se på utvikling av Kongsvingerbanen i et langsiktig perspektiv og Kongsvingerbanen som en del av det nordiske triangelet.</p>
<p>Korridor 3:</p> <p>Vestfold- og Sørlandsbanen, Drammensbanen, Askerbanen, Spikkestadbanen, Bratsbergbanen og Arendalbanen</p>	
<p>Kommuner</p>	
<p>Sande kommune, datert 07.11.13.</p> <p>Det er viktig for nordre Vestfold at Holmestrand inngår i IC- utbyggingen, og at stasjonen blir nybygget i fjellet med heis og universell utforming og standard.</p> <p>Sande og Holmestrand: Strekningen er planlagt frigjort til allmennyttige formål i 2015. I den forbindelse vil ordføreren påpeke at Jernbaneverket må sette av nødvendige budsjettmidler til å rydde, klarere og opparbeide jernbanestrekningen langs strandsonen for allmennheten</p>	<p>Blir ivaretatt i den pågående utbyggingen.</p> <p>I Vestfoldprosjektet er det satt av penger til opprydding/fjerning av gammelt spor Sande-Holmestrand.</p>
<p>Sandefjord kommune, datert 02.12.13.</p> <p><u>Vedtak i formannskapet, gjort 02.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Sandefjord kommune ber om at utbygging av dobbeltspor på hele Vestfoldbanen forseres med ferdigstilling innen 2024.2. Planleggingen av jernbaneutbyggingen må gjennomføres i et tempo som sikrer den ferdigstillingen av dobbeltsporstrekninger som handlingsplanen forutsetter.3. Sandefjord kommune ønsker at det vurderes å etablere et eventuelt kryssingsspor mellom Tønsberg og Larvik til øst for Torp for å få en rask avklaring på arealbruk i området. Dette må i tilfelle ikke forsinke planlegging for gjennomføring av to spor på hele strekningen.	<p>Forsering av Vestfoldbanen er ikke gjennomførbart innenfor rammene i NTP.</p> <p>Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP.</p> <p>Jernbaneverket legger i henhold til NTP opp til å planlegge og bygge én dobbeltsporparSELL mellom Stokke og Sandefjord for kryssing av tog frem til ferdig utbygget dobbeltspor på hele strekningen.</p>
<p>Larvik kommune, datert 04.12.13.</p>	



<p><u>Vedtak i kommunestyret, gjort 04.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Larvik kommune slutter seg til den vedlagte høringsuttalelsen fra Plattform Vestfold av 21.11.2013, hvor særlig tre punkt trekkes fram;<ol style="list-style-type: none">a. Raskest mulig utbygging til Skien. Nærmere 2024 enn 2030. Tidligst mulig avklaring av koblingen til Sørlandsbanen fra Porsgrunn. b. Raskest mulig planlegging og bygging av Barkåker - Nykirke og Drammen - Kobbervikdalen. c. Helhetlig og forutsigbar planlegging av Tønsberg og Larvik. I Tønsberg, på Torp og gjennom Larvik, inkludert tilknytning til Larvik havn, vil trase- og stasjonsplassering ha store konsekvenser for veiplanlegging, kollektivtrafikk og byutvikling. Det er derfor viktig at det skjer en samordnet og helhetlig planlegging tidlig slik at ikke øvrig utvikling stopper opp.2. Larvik kommune vil i tillegg uttale følgende:<ol style="list-style-type: none">a. Det er svært viktig at en avklaring av trase og stasjonsplasseringen i Larvik by, inklusiv tilknytning til Larvik havn, gis høyeste prioritet. Mulighetsstudien som skal avklare disse spørsmålene må få den framdriften som er forespeilet fra Jernbaneverket, dvs. at konklusjonene for Larvik by foreligger senest ved utgangen av 1. kvartal 2015. Dette er viktig også ut fra ambisjonen om framdrift i uttalelsen fra Plattform Vestfold, jfr. punkt1.a.b. Larvik kommune forutsetter et tett samarbeid med Jernbaneverket i det kommende arbeidet med mulighetsstudien. I dette ligger bl.a. en koordinering av aktuelle utrednings oppgaver inn mot kommunens arbeid med kommunedelplan for Larvik by og områdeplanen for Indre havn. Det vises til planprogrammene. Det er avgjørende at mulighetsstudiet gir et godt beslutningsgrunnlag både for Jernbaneverket og Larvik kommune.c. Det er avgjørende for Larvik kommune at mulighetsstudiet ivaretar en grundig byplanfaglig vurdering som er samordnet med kommunens utviklingsplaner for Larvik by. Det forventes at Larvik kommune er med å legge premissene for dette utredningsarbeidet, både hva gjelder tema, prosess og kompetanse.d. Larvik kommune og Vestfold fylkeskommune har vedtatt ønske om en statlig KVVU for å utrede helheten i trafikksystemet i Larvik by. Kommunen etterlyser en beslutning fra Samferdselsdepartementet.	<p>Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP. JBV er i henhold til NTP pålagt å gjennomføre en KVVU for strekningen innen neste NTP-periode.</p> <p>Jernbaneverket legger opp til raskest mulig planlegging og bygging av strekningene Barkåker – Nykirke og Drammen – Kobbervikdalen. For fremdriften på Nykirke – Barkåker er det viktig at spørsmålet om planmyndighet avklares snares, jfr. Horten kommunes og Vestfold fylkeskommunes henvendelser til Miljøverndepartementet i juni 2013.</p> <p>Jernbaneverket vil jobbe for tett dialog og god koordinering, og vil videreføre arbeidet med mulighetsstudie for Larvik stasjon og traseen gjennom Larvik, samt sør for Tønsberg i 2014.</p>
<p>Notodden kommune, 04.12.13.</p> <p><u>Vedtak i teknisk utvalg, gjort 04.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. I handlingsprogrammet bør det gis plass for en snarlig elektrifisering av jernbanesporet ned til kollektivterminalen i Notodden. 2. Det bør vurderes tiltak for å legge til rette for tømmertransport med tog fra det gamle stasjonsområdet.	<p>Jernbaneverket har deltatt i en arbeidsgruppe med blant andre Fylkeskommunen, Notodden kommune og SVV i den hensikt å kartlegge ulike løsninger for det fremtidige togtilbudet til Notodden. Det er ikke satt av midler til elektrifisering i Handlingsprogrammet.</p> <p>Som et første strakstiltak, settes det av en pott (150 millioner kr) til «Støtte til sidespor» for hele perioden 2014-2023.</p>



<p>Øvre Eiker kommune, datert 12.12.13.</p> <p><u>Vedtak i kommunestyret, gjort 11.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Øvre Eiker kommune støtter Buskerudbyens arbeid for to tog i timen til Hokksund for å møte det kundegrunnlaget som er tilstede og for å redusere bilbruk i tråd med målene i samarbeidsavtalen med departementet.2. Nødvendige arealavklaringer for Hokksund stasjon må skje raskt slik at Øvre Eiker kommune kan utvikle Hokksund i tråd med kommuneplanen og felles mål i areal- og transportplanen for Buskerudbyen.3. Det må raskt lages hovedplan for Hokksund stasjon og nødvendig opprustning av stasjonen gjennomføres i første planperiode.4. Berørte interesser bør høres når konsekvensene av gjenåpning av Steinberg stasjon er klare.	<p>Jernbaneverket er enig i at det viktigste tiltaket på strekningen i første omgang er to tog i timen til Hokksund. Vi vil starte opp planlegging av dette i løpet av året og parallelt med avslutningen av utredningen "Spor og arealbehov i Buskerudbyen" sommeren 2014. Utredningen gjøres i samarbeid med kommunene og andre interessenter og skal gi en langsiktig avklaring av arealbehov i området. Dette vil være en viktig forutsetning for videre planlegging av sentrumsutvikling og stasjoner i Drammen, Gulskogen, Mjøndalen og Hokksund. JBV har satt av penger for nødvendig planarbeid ved Hokksund og Mjøndalen stasjoner.</p>
<p>Lier kommune, datert 13.12.13.</p> <p><u>Vedtak i Miljøutvalget, gjort 10.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Ruteplan 2014 må legge til rette for forbedringer i rutetilbudet på Lier og Brakerøya stasjoner:<ul style="list-style-type: none">• Økt avgangshyppighet til tre tog i timen vil være det beste enkelttiltaket som kan få flere dagligpendlere til å velge tog fremfor bil. Som en minimumsløsning må ekstra avganger i rush-tid morgen og ettermiddag gjeninnføres• Stopp for regiontoget mellom Kongsberg og Eidsvoll slik at reisende fra Lier kan komme til Gardermoen og Kongsberg uten togbytte underveis.2. Utredning og planlegging av ny stasjon på Lierstranda må tas inn i handlingsprogrammet med oppstart allerede i perioden 2014-2017 slik at utbygging kan starte før 2023. I «Areal og transportplan for Buskerudbyen 2013-23» er Lierstranda vist som Lier kommunes hovedområde for bolig- og næringsutvikling.3. Parkeringskapasiteten på Lier stasjon må økes slik at flere av de over fire tusen som pendler daglig fra Lier mot Oslo får anledning til å velge tog fremfor bil. Det må være et mål å få flere til å ta toget fra et sted nærmere hjemmet og da er økt parkeringstilbud et viktig virkemiddel.4. Utrede matebussordning for å avbøte parkeringsproblemene slik at man kan benytte toget i økende grad.	<p>JBV er i gang med utredning av areal- og sporbehov for nedre Buskerudbyen. Arbeidet omfatter vurderinger knyttet til ny stasjon på Lierstranda.</p> <p>JBV er i gang med arbeidet med konkretisering av parkeringsstrategi der man blant annet har invitert kommunene til dialogmøter. Utvikling av parkeringstilbudet vil i dette arbeidet ses i sammenheng med muligheten for å utvikle et godt sykkel- og busstilbud til stasjonen. I tillegg vil parkeringstilbudet på den enkelte stasjon vurderes opp mot utvikling av tilbudet langs hele strekningen. Jernbaneverkets anbefalinger vil komme på høring i mai. I Handlingsprogrammet er det satt av en ufordelt pott til parkering under programområdet «Stasjoner og knutepunkter».</p>
<p>Kongsberg kommune, datert 18.12.13.</p> <p><u>Vedtak i Formannskapet, gjort 18.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. To tog i timen til Kongsberg fra Drammen. I en periode kan deler av reisetilbudet gis med buss på deler av strekningen. Dette må tidfestes til tidlig i handlingsplanperioden.2. Dobbeltspor til Kongsberg med innkortet toglinje som muliggjør reisetid	<p>JBV er innforstått med kommunens ønske om</p>



<p>under en time til Oslo. Kongsberg kommune ber om at det prioriteres midler til dobbeltspor på strekningen Gulskogen- Daler og planmidler for å igangsette planarbeidet for innkortet toglinje fram til Kongsberg, i første del av planperioden.</p> <p>3. Arealavklaringer ved Kongsberg stasjon. Knutepunktutviklingen i Kongsberg er avhengig av at det gjøres arealavklaringer for å avklare hvilke arealer som kan bygges ut og hvilke arealer som jernbanen må ha i framtida til jernbaneformål. Kongsberg kommune forventer at jernbaneverket prioriterer ressurser til denne helt nødvendige arealavklaringen, slik at knutepunks- og sentrumsutvikling kan fortsette.</p> <p>4. Etablering av togstopp Gomsrud for å betjene Kongsberg Teknologipark. Det er gjennomført en markedskartlegging i samarbeid med Jernbaneverket med rapport av april 2013. Denne viser at det er et godt markedsgrunnlag for etablering av togstoppet. Togstoppet bør etableres raskt, slik at dette kan bli et tilbud mens utbyggingen av ny E134 pågår. På denne måten kan det innarbeidet reisevaner med forsterket bruk av tog. Nødvendige planavklaring gjøres nå av Kongsberg kommune i arealdelen til kommuneplan, dette etter avtale med JBV. I forbindelse med Jernbaneverkets arbeid med stoppmønster på Sørlandsbanen strekning Drammen - Kongsberg, aksepterte Kongsberg kommune at Skollenborg stasjon ble nedlagt under forutsetning av at stoppested Gomsrud skulle etableres. Det er svært beklagelig at Jernbaneverket ikke har fulgt opp denne forutsetningen.</p>	<p>redusert reisetid mellom Kongsberg og Oslo. Innkorting av trasé er imidlertid ikke prioritert i Handlingsprogrammet.</p> <p>Det er satt av planmidler for en utredning om togstopp ved Gomsrud eller Teknologiparken i 2014. Kommunen vil bli invitert i dette arbeidet. Jernbaneverket ser det behovet Kongsberg kommune peker på om raskere/bedre togforbindelse. Vi påregner å starte planlegging av forbedringstiltak i infrastrukturen mellom Hokksund og Kongsberg i 2015.</p>
<p>Porsgrunn kommune, datert 19.12.13.</p> <p><u>Vedtak i formannskapet, 19.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Porsgrunn kommune slutter seg til Grenlandsrådets uttalelse av 15.11. 2013 og vil spesielt følge opp transport- og kommunikasjonskomiteens enstemmige innstilling om at det skal utarbeides en KVV for Grenlandsbanen i den første fireårsperioden.2. Porsgrunn vil i nødvendig grad avsette ressurser for å delta aktivt i denne utredningen for så tidlig som mulig å avklare linjevalg, stasjonsplassering og annen arealbruk for et viktig utviklingsområde for kommunen.3. Porsgrunn kommune understreker at det er viktig og naturlig for å utvikle sentrale stasjonsområder at dobbeltspor føres helt frem til Porsgrunn stasjon i første utbyggingsfase.	<p>JBV er i henhold til NTP pålagt å gjennomføre en KVV for strekningen innen neste NTP-periode.</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p>
<p>Time kommune, datert 02.10.13.</p> <p>Kommunen påpeker at det er et stort potensial i Jærbanen, særlig ved utvidelse av dobbeltsporet på strekningen Sandes – Bryne – Egersund. Kommunen påpeker at det kan ta lang tid før noe slik står ferdig, og derfor viktig å utnytte den infrastrukturen som er der i dag.</p> <p>Kommunen ser at det ikke er funnet rom for plattformprosjektene Klepp og Øksnevadporten i perioden 14-17, til tross for behovet for doble togsett i rushtrafikken. Kommunen mener dette bør prioriteres slik at man kan utnytte den kapasiteten som er på Jærbanen i dag.</p>	<p>Jernbaneverket har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å planlegge dobbeltsporet på Jæren videre fra Sandnes til Nærbø. Strekningen videre mot Egersund skal vurderes i dette arbeidet. Planleggingen av prosjektet er igangsatt.</p> <p>Plattformtiltak på Klepp og Øksnevadporten stoppesteder er etterspurt av flere høringsinstanser. Tiltakene vil gi et vesentlig bedre tilbud for de reisende. Jernbaneverket har derfor besluttet å gjennomføre utbygging på disse stedene innen utgangen av 2015. Jernbaneverket ønsker også oppstart av planlegging avsnuspor på Ganddal i første 4-års periode, dette vil foregå i samarbeid med lokale myndigheter.</p>
<p>Lund kommune, datert 07.10.13.</p> <p><u>Vedtak i kommunestyret, gjort 03.10.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Lund kommunestyre krever at utbedring/omlegging av Sørlandsbanen i	<p>Vegvesenet har invitert Jernbaneverket til å</p>



<p>Drangsdalen medtas tidlig i planperioden. Dette linjestrekk er rasutsatt, og togtrafikken går her kun i 20 km/t nedover og 40 km/t oppover av sikkerhetsmessige grunner.</p> <p>Lund kommune ber om at arbeidet med reguleringsplan for tunnel gjennom Drangsdalen prioriteres.</p> <p>2. Lund kommune legger til grunn at samtlige planoverganger blir sanert gjennom Lund kommune i handlingsprogramperioden selv om dette ikke er nevnt eksplisitt i handlingsplanen.</p>	<p>starte felles planarbeid for å løse utfordringene i Drangsdalen. Jernbaneverket er positive til dette samarbeidet, og avventer videre prosess.</p> <p>Nedlegging av planoverganger prioriteres ut ifra risikoaspektet for hele jernbanenettet. Det foreligger planer om sanering av planovergangene i Lund kommune.</p>
<p>Ordførerne i kommunene: Stavanger, Sandnes, Eigersund, Klepp, Time og Hå, datert 16.10.13.</p> <p>Ordførerne har skrevet uttalelse samlet, i tillegg til uttalelsene fra kommunene de jobber for.</p> <p>Ordførerne påpeker at deres kommuner legger, i sin arealplanlegging, opp til at Jærbanen skal være ryggraden i kollektivtrafikken på Jæren. Dette gir økt kundegrunnlag for jernbanen. Per i dag er kapasiteten på togene sprengt i rushtiden.</p> <p>Ordførerne finner grunn til å understreke viktigheten av å forlenge Klepp og Øksnevadporten så fort som mulig slik at det blir mulig å kjøre doble togsett og gi plass til nye jernbanebrukere.</p>	<p>Jernbaneverket har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å planlegge dobbeltsporet på Jæren videre fra Sandnes til Nærbø. Strekingen videre mot Egersund skal vurderes i dette arbeidet. Planleggingen av prosjektet er igangsatt.</p> <p>Med blant annet bakgrunn i stort engasjement velger Jernbaneverket å skyve plattformforlengelsene på Klepp og Øksnevadporten frem, med planlagt utbygging i 2015.</p>
<p>Sandnes kommune, datert 29.10.13.</p> <p>Kommunen trekker frem at det er svært beklagelig at det ikke er satt av midler til vendespor på Ganddal og plattformforlengelser på Klepp og Øksnevadporten. Rådmannen anbefaler Jernbaneverket til å revurdere prioriteringen av dette på nytt. Rådmannen trekker også frem at det bør gjøres enklere å ta med sykkel på togene.</p> <p>De trekker også frem at det er viktig å opprettholde trykket på videre planlegging av dobbeltsporet sør for Sandnes. Hensetningsprosjektet til jernbanemateriell som kommunen har deltatt i bør slutføres. Innen 4 år må Jernbaneverket avklare med kommune om Vagleområdet skal brukes til dette formålet.</p> <p><u>Vedtak i formannskapet, gjort 29.10.13:</u></p> <p>1. Sandnes kommune vil sterkt anbefale Jernbaneverket å prioritere utbygging av vendespor på Ganddal og forlengelse av plattformene på Klepp stasjon og Øksnevadporten i første planperiode dvs. 2014 – 2017.</p> <p>2. Sandnes kommune er positiv til planlegging og utbygging av dobbeltspor sør for Sandnes. Det bør opprettes en prosjektgruppe med representanter for de berørte kommunene på Jæren og Jernbaneverket for planlegging og gjennomføring av tiltak på og langs Jærbanen, slik at dens rolle som ryggrad i kollektivsystemet videreutvikles.</p> <p>3. Sandnes kommune ber om at Jernbaneverket tar en aktiv rolle sammen med aktuelle samarbeidsparter for å utvikle tilbudet med "Park and Ride" i tilknytning til Jærbanen, slik en ser ved stadig flere banestrekninger på Østlandet. Videre bør det tilrettelegges for sykkelparkering og bedre tilrettelegging for sykkel på tog.</p>	<p>Med blant annet bakgrunn i stort engasjement velger Jernbaneverket å skyve plattformforlengelsene på Klepp og Øksnevadporten frem, med planlagt utbygging i 2015.</p> <p>Jernbaneverket vil igjennom det kommende arealplanarbeidet med dobbeltspor Sandnes – Nærbø også avklare arealbehovet for hensetning i Sandnes kommune.</p> <p>Jernbaneverket er positive til å bidra i planarbeid rundt Ganddal stasjon i de kommende årene.</p> <p>Jernbaneverket har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å planlegge dobbeltsporet på Jæren videre fra Sandnes til Nærbø. Strekingen videre mot Egersund skal vurderes i dette arbeidet. Planleggingen av prosjektet er igangsatt og forutsetter bred og god deltakelse fra kommunene på Jæren.</p> <p>Jernbaneverket har som målsetting å tilrettelegge for de reisende på og ved stasjonene. Dette innebærer også innfartsparkeringer. Jernbaneverket har ikke funnet midler til å jobbe spesifikt med innfartsparkeringer på Jæren i kommende 4-årsperiode, men det vil inngå i planarbeidet</p>



<p>Lindesnesregionen, datert 08.11.13. Regionen peker på at jernbanen er svært viktig kollektiv- og transportmiddel som fremmer regional bosetting, sysselsetting og bedre levekår. I regionen har jernbanen vesentlig kortere reisetid enn ved bruk av bil, og svært viktig for reiser til utdanning og arbeid for befolkningen.</p> <p>Oppussingen av Marnardal var nødvendig og har gitt positive ringvirkninger. Det har vært svært positiv utvikling på Audnedal og Marnardal som følge av dette; antall reiser har økt med hhv. 41 % og 115 % siden 2006.</p> <p>Regionen er svært kritiske til at Jernbaneverket ikke har satt av midler til opprusting av Audnedal stasjon i Handlingsprogrammet. Stasjonen ligger 30 km nord for E39 og for innbyggerne er toget eneste offentlige transporttilbudet til Kristiansand, Stavanger og Oslo. Regionen understreker at Jernbaneverket går imot NTP kapittel 13, Universell utforming, ved ikke å gjøre noe med stasjonen. Personer med nedsatt funksjonsevner er diskriminert fra å bruke toget.</p> <p>Lindesnesregionen forventer også at NSB innarbeider 2 timers frekvens mellom avgangene. De vil også understreke viktigheten av "genistreken" (sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen).</p>	<p>for dobbeltspor Sandnes – Nærbø.</p> <p>JBV er i henhold til NTP pålagt å gjennomføre en KVV for strekningen innen neste NTP-periode.</p> <p>Jernbaneverket har ikke funnet midler til å ruste opp Audnedal stasjon i første fireårsperiode.</p>
<p>Klepp kommune, datert 02.12.13. <u>Vedtak i formannskapet, gjort 02.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Plattformforlengelse på Klepp stasjon og Øksnevadporten og utbygging av vendespor på Ganddal må prioriteres i første planperiode dvs. 2014 – 2017. Plattformforlengelsene bør ut fra økonomiske og praktiske betraktninger gjennomføres samtidig som utskifting av signalanlegget sommeren 2014 for å sikre minst mulig driftsstans.2. Klepp kommune vil understreke at utbygging av dobbeltspor sør for Sandnes er særs viktig. Utbygginga vil ha stor betydning for effektiv miljøtransport, regional utvikling og jordvern. <p>Kommunene på Sør-Jæren har de siste årene hatt stor befolkningsvekst, og prognoser fra SSB viser at veksten vil fortsette.</p> <p>Klepp kommune vil på denne bakgrunn be om at en følger opp Nasjonal Transportplan, og at det blir satt av midler til prosjektet i planperioden 2018 – 2023. Det bør være et klart mål at arbeidet skal starte opp tidlig i denne planperioden.</p>	<p>Med blant annet bakgrunn i stort engasjement velger Jernbaneverket å skyve plattformforlengelsene på Klepp og Øksnevadporten frem, med planlagt utbygging i 2015.</p> <p>Jernbaneverket har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å planlegge dobbeltsporet på Jæren videre fra Sandnes til Nærbø. Strekningen videre mot Egersund skal vurderes i dette arbeidet. Planleggingen av prosjektet er igangsatt og forutsetter bred og god deltakelse fra kommunene på Jæren.</p>
<p>Hå kommune, datert 11.12.13. <u>Vedtak i formannskapet, gjort 03.12.13:</u> Hå kommune ser det som særs positivt på den satsinga på jernbanen som er vedtatt i Nasjonal transportplan for perioden 2014 - 2023 og som nå blir konkretisert gjennom utkast til Handlingsplan for jernbane 2014 - 2023. Hå kommune konstaterer likevel at ei vidare utbygging av Jærbanen ikkje er prioritert i utkastet til handlingsplan.</p> <p>Utbygging av Jærbanen gjennom dei siste 10 - 15 åra, nå sist gjennom bygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes, har lagt til rette for ein massiv vekst i bruken av jernbanen som kollektivtransportmiddel i regionen. Det er derfor viktig at denne utviklinga blir vidareført slik at jernbanen også kan spele ei viktig strategisk rolle i styring av</p>	<p>Jernbaneverket har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å planlegge dobbeltsporet på Jæren videre fra Sandnes til Nærbø. Strekningen videre mot Egersund skal vurderes i dette arbeidet. Planleggingen</p>



<p>utbyggingsmønsteret til uproduktive areal sør i regionen. Planarbeidet for ei vidareføring av dobbeltsporet frå Sandnes til Eigersund må derfor gis høgaste prioritet og startast straks slik at bygging kan startast opp tidleg i andre planperiode.</p> <p>For Hå kommune er Stokkalandsmarka ved Brusand eit hovudsatsingsområde for bustadbygging i åra framover. I forslag til kommuneplan som i nær framtid blir sendt på høyring, vil det bli gjort framlegg om å flytte Brusand stasjon litt nordover for å gi dette nye utbyggingsområdet god tilknytning til Jærbanen som transportalternativ. Hå kommune vil be jernbaneverket medverke til at ei slik flytting kan skje raskast mogeleg.</p> <p>Som eit strakstiltak for å styrke kapasiteten på Jærbanen må Jernbaneverket prioritere ei forlenging av perrongane på Øksnevadporten og Klepp stasjon straks. Gjennom desse enkle tiltaka kan kapasiteten på kort sikt forbeholdt vesentleg.</p>	<p>av prosjektet er igangsatt og forutsetter bred og god deltakelse fra kommunene på Jæren.</p> <p>Jernbaneverket og Hå kommune er i dialog om utviklingen på Brusand. Dette må vurderes i lys av kapasiteten på Jærbanen og vurderes som en del av den vidare planleggingen av dobbeltspor Sandnes - Nærbø</p> <p>Med blant annet bakgrunn i stort engasjement velger Jernbaneverket å skyve plattformforlengelsene på Klepp og Øksnevadporten frem, med planlagt utbygging i 2015.</p>
<p>Eigersund kommune, datert 16.12.13.</p> <p><u>Vedtak i formannskapet, gjort 12.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Det er svært viktig at arbeidet med KVU for dobbeltspor på strekningen Sandnes - Eigersund startes opp så snart som mulig og at en kommer vidare med planlegging av tiltaket.2. Stasjonsutbedring av Eigersund stasjon bør flyttes til første periode da dette er viktig for en fortsatt positiv utvikling som regionalt trafikknutepunkt. Det er behov for plattformforlengelser på stasjonen, hensettingsområder for togsett, økning av parkeringskapasiteten ved stasjonsområdet samt bedring av overgangsmulighetene mellom buss/tog.3. Det er viktig å få prioritert sanering av planovergangene på Sleveland og på Helleland stasjon. Dette bør gjøres i første planperiode.4. En vurderer at Hellvik stasjon bør opprustes i planperioden.5. Rådmannen vil også påpeke at det bør bli lettere for reisende å kunne ta med sykkel på toget samt tilstrekkelig med sykkelparkeringsplasser.6. Jærbanen og Sørlandsbanen må styrkes i Jernbaneverkets Handlingsprogram 2014- 2023.7. Plattformforlengelse på Klepp stasjon og Øksnevadporten og utbygging av vendespor på Ganddal må prioriteres i første planperiode, dvs 2014-2017. I samme periode må innfartsparkeringen langs Jærbanen oppgraderes.8. For å opprettholde og forbedre jernbanens konkurransevne innen godstransport må antall kryssningsspor med tilstrekkelig sporlengde økes så rask som mulig.9. Eigersund kommune har lenge foreslått utbedring av jernbanestrekningen gjennom Drangsdalen. Planlegging og oppstart av tunnel må gjennomføres i første planperiode.	<p>Jernbaneverket har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å planlegge dobbeltsporet på Jæren vidare fra Sandnes til Nærbø. Strekningen vidare mot Eigersund skal vurderes i dette arbeidet. Planleggingen av prosjektet er igangsatt og forutsetter bred og god deltakelse fra kommunene på Jæren</p> <p>Jernbaneverket har avsatt midler til blant annet tiltak på Eigersund stasjon i Handlingsprogrammets 2. periode.</p> <p>Nedlegging av planoverganger prioriteres ut ifra risikoen for hele jernbanenettet. Jernbaneverket er i dialog med Eigersund kommune om de nevnte planovergangene. Prosjektene forutsetter en viss kostnadsdeling.</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Med blant annet bakgrunn i stort engasjement velger Jernbaneverket å skyve plattformforlengelsene på Klepp og Øksnevadporten frem, med planlagt utbygging i 2015.</p> <p>Jernbaneverket og de andre transportetatene gjennomfører for tiden arbeide med ny Nasjonal godsutredning. Dette arbeidet er forventet ferdig i 2015 og vil danne grunnlag for vidare prioritering av godstiltak.</p> <p>Vegvesenet har invitert Jernbaneverket til å starte felles planarbeid for å løse</p>



<p>10. Eigersund kommune vil at Jernbaneverket tar en aktiv rolle sammen med aktuelle samarbeidsparter for å utvikle tilbudet med «Park and Ride» i tilknytning til Jærbanen, slik en ser ved stadig flere banestrekninger på Østlandet. Videre bør det tilrettelegges for og bedre tilrettelegging for sykkel på tog.</p>	<p>utfordringene i Drangsdalen. Jernbaneverket er positive til dette samarbeidet, og avventer videre prosess.</p> <p>Jernbaneverket har som målsetting å tilrettelegge for de reisende på og ved stasjonene. Dette innebærer også innfartsparkeringer. Jernbaneverket har ikke funnet midler til å jobbe spesifikt med innfartsparkeringer på Jæren i kommende 4-årsperiode, men det vil inngå i arbeidet med dobbeltspor Sandnes – Nærbø</p>
<p>Bø, Nome og Sauherad kommuner, datert 16.12.13. Kommunene kommer med samlet uttale til høringsutkastet. Det er viktig for kommunene at det tilrettelegges for minst totimersfrekvenser for fjerntog på Sørlandsbanen. Pendling er viktig for bosetting og næringsutvikling i distriktstelemark.</p> <p>Kommunen trekker frem arbeidet som er langt ned i KVV Buskerudbyen som viktig, og påpeker at man må jobbe videre med dette. Elektrifisering av Brattsbergbanen fra Notodden stasjon til Notodden terminal er viktig. Kommunen påpeker at Jernbaneverket må planlegge tiltak for kapasitet til gods- /tømmeropplasting i Midt-Telemark på kort og lang sikt.</p>	<p>Jernbanetilbudet på Sørlandsbanen koordineres mellom NSB og Jernbaneverket.</p> <p>Jernbaneverket har ikke satt av midler til elektrifisering av Brattsbergbanen i planperioden.</p>
<p>Organisasjoner</p>	
<p>Jernbaneforum sør, datert 11.10.13. KVV Grenlandsbanen må gjennomføres raskest mulig i første del av planperioden, slik at utbygging kan starte når Eidangerparsellen er ferdig i 2018. Grenlandsbanen vil bli en katalysator for nye bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen.</p> <p>Planlegging og utbygging av Vestfoldbanen til full IC standard, må gjennomføres på en sammenhengende, effektiv og kostnadsoptimal måte. KVV Jærbanen med dobbeltspor til Egersund må gjennomføres raskt, slik at utbygging kan møte kravene som en kraftig befolkningsvekst stiller.</p> <p>Jernbaneforum Sør mener at møtespor (kryssingsspor) og forsterking av elforsyning kommer for sent i planperioden. Sørlandsbanen risikerer å tape markedsposisjon.</p>	<p>JBV er i henhold til NTP pålagt å gjennomføre en KVV for strekningen innen neste NTP-periode.</p> <p>Jernbaneverket har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å planlegge dobbeltsporet på Jæren videre fra Sandnes til Nærbø. Strekningen videre mot Egersund skal vurderes i dette arbeidet.</p> <p>Jernbaneverket og de andre transportetatene gjennomfører arbeidet med nasjonal godsutredning. Dette arbeidet er forventet ferdig i 2015 og vil danne grunnlag for videre prioritering av godstiltak.</p>
<p>Buskerudbyen, datert 22.11.13. Buskerudbysamarbeidet er godt fornøyd med at IC-satsingen tidfester satsing på Drammen stasjon og Vestfoldbanen og har forventning til at IC-investeringer vil omfatte nødvendige investeringer på Drammen stasjon og på strekningen fra Lier stasjon til Brakerøya med tilrettelegging med ny stasjon for fjordbyen på Lierstranda.</p> <p>I tråd med utredninger og forberedelser til Buskerudbypakke2 vil Buskerudbysamarbeidet anmode om at i det i første planperiode settes av 600 mill. kr til nødvendige investeringer i sporkapasitet/ dobbeltspor på strekningen Gulslogen – Daler som kan gi mulighet for to tog i timen til Hokksund fra 2017.</p> <p>Det er også svært viktig å få gjennomført stasjonstiltak på Mjøndalen og Hokksund stasjoner før 2017 og vi vil anmode om at disse tiltakene flyttes fram til første planperiode.</p>	<p>Jernbaneverket jobber for en helhetlig plan for utvikling av Drammen stasjon, og ser på nødvendige tiltak på Drammen stasjon for å håndtere det planlagte IC-tilbudet på Vestfoldbanen.</p> <p>Se svar gitt Buskerud Fylkeskommune.</p>



<p>Vest-Agder Pendlerforening, datert 17.12.13. Foreningen trekker frem at tog stort sett er det eneste kollektivmiddelet som gjør det mulig for bosatte i området å pendle. Jernbanen blir trukket frem som viktig bidrag for regional utvikling.</p> <p>Pendlerforeningen mener stasjonsstruktur som viktig satsing i den kommende planperioden, og foreningen forventer klare planer og bevilgninger til opprusting av stasjonene i løpet av planperioden. De mener det er utfordrende at Jernbaneverket ikke har kommet lengre med dette arbeidet.</p>	<p>Jernbaneverket jobber med å prioritere opprusting av stasjoner ut i fra et landsdekkende behov. Det er ikke satt av midler til opprusting av stasjoner i Vest-Agder de kommende fire årene.</p>
<p>Naturvernforbundet i Horten, datert 19.12.13. Ser positivt på IC-utbygging og på satsing på å få gods fra vei til bane. Ønsker å poengtere viktigheten av å legge opp til fremtidsrettet, effektiv og bærekraftig knutepunktsutvikling som i minst mulig grad kommer i konflikt med natur, matjord og kulturminner.</p> <p>Anser trase uten stasjon i Horten som uaktuell da dette vil medføre økt antall biler på E18.</p>	<p>Merknadene tas til orientering.</p>
<p>Knutepunkt Horten Vest, datert 20.12.13. Fremhever jernbanen som regionens mest effektive transportmiddel og støtter en raskest mulig IC-utbygging. Ber om at planarbeidet får tilstrekkelige ressurser til å utrede og synliggjøre muligheter og utfordringer knyttet til</p> <ul style="list-style-type: none">• befolkningsvekst og bomiljø• næringsvirksomhet• høyskole og forskningssenter• samlet sømløs trafikkløsning• naturressurser, kultur og miljø	<p>Jernbaneverket legger opp til raskest mulig planlegging og bygging av strekningene Barkåker – Nykirke og Drammen – Kobbervikdalen.</p> <p>Merknadene tas til orientering og vil inngå i arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning, planprogrammet er under utarbeidelse.</p>

<p>Korridor 5: Bergensbanen</p>	
<p>Kommuner</p>	
<p>Voss kommune, datert 18.10.13. Kommunen synes det er godt at man starter byggingen av ny Ulriken tunnel. Videre planlegging av Vossebanen er viktig for kommunen. Vossebanen er den viktigste IC-strekninga på Vestlandet og den neste strekningen, etter Ringeriksbanen, som bør bygges.</p> <p>Nasjonal transportplan la opp til at Bergensbanen skulle få et godt løft. Voss kommune viser til at Handlingsprogrammet legger opp til at Bergensbanen må vente ytterligere fire år før man starter opp med andre viktige tiltak. Voss kommune mener dette ikke er i tråd med tverrpolitiske ønsker for Vossebanen og Bergensbanen. Kommunen mener at planarbeidet må startes første periode, slik at viktige prosjekter kan bygges i andre periode</p>	<p>Videre behandling av KVVU Voss – Arna vil følge prosess for KVVUer. Utviklingen av Vossebanen vil konkretiseres i den videre prosessen.</p> <p>Jernbaneverket har mottatt ett oppdrag om utredning fra Samferdselsdepartementet i desember 2013:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ringeriksbanen skal være en Intercity-strekning. Det er ikke nødvendig med ny KVVU.- JBV skal se på utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høyere hastighet og i hvor stor grad alternativene fra KDP/KVVU kan benyttes.- Byggestart så tidlig som mulig.- JBV skal se på samarbeidsformer med



	E16 utbyggingen og vurdere statlig (regulerings)plan og OPS.
<p>Bergen kommune, datert 19.12.13.</p> <p>Kommunen er positiv til utbyggingen av ny Ulriken tunnel og den fremdriften det legges opp til. De trekker frem at togtilbudet til Voss må bedres, og at det planarbeidet med Ringeriksbanen blir igangsatt i planperioden. Kommunen ønsker at Bergensbanen prioriteres høyere blant banestrekningene dersom det bevilges mer til jernbane i årene som kommer.</p> <p>Kommunen understreker viktigheten av å fornye Vossebanen, både infrastruktur og materiell. De ønsker videre utvikling på strekningen omtales i Handlingsprogrammet, i lys av KVVU Voss – Arna.</p> <p>Bergen kommune er opptatt av de sentrale arealene på Nygårdstangen og Mindemyren. Gods på bane er viktig for kommune og synes det er synd at det ikke er gitt større prioritering fra Statens side i Handlingsprogrammet. Kommunen mener det det snarest mulig må settes i gang arbeid for å finne nye arealer til ny godsterminal i Bergensområdet slik at de nåværende arealene kan frigis til annen arealbruk</p> <p><u>Vedtak i bystyret, gjort 19.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Bergen kommune avgir høringsuttale til Jernbaneverkets handlingsprogram (2014-2023). slik det framgår av byrådets2. Saken sendes bystyrets kontor til orienterin2.	<p>Jernbaneverket har mottatt ett oppdrag om utredning fra Samferdselsdepartementet i desember 2013:</p> <p>Ringeriksbanen skal være en Intercity-strekning. Det er ikke nødvendig med ny KVVU. JBV skal se på utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høyere hastighet og i hvor stor grad alternativene fra KDP/KVVU kan benyttes. Byggestart så tidlig som mulig i siste seksårsperiode av NTP. JBV skal se på samarbeidsformer med E16 utbyggingen og vurdere statlig (regulerings)plan og OPS.</p> <p>Jernbaneverket vil få i oppdrag å utarbeide konseptvalgutredning (KVVU) for ny godsterminal i Bergensområdet. Jernbaneverket viser også til pågående arbeid med reguleringsplan for Nygårdstangen med tilhørende intensjonsavtale med Bergen kommune.</p>
<p>Hol kommune, datert 27.11.13 og 18.12.13.</p> <p>Hol kommune trekker frem nært og godt samarbeid med Jernbaneverket og andre samferdselsinstanser om utviklingen av Geilo stasjon som knutepunkt. De ber om at prosjektet prioriteres og fremskyndes til 2014.</p> <p>Hol kommune støtter etablering av framtidig godsterminal i ÅL i Hallingdal, i tilknytning til Kleivi Næringspark.</p>	<p>Hol kommune har gjennomført en stor oppgradering av Geilo sentrum. JBV har deltatt i dette arbeidet med sikte på en bedre kobling mellom tettstedet og stasjonen for alle reisende. Dette innebærer at det skal lages gode løsninger for busser, drosjer, taxi og parkering for de reisende. Inkludert i dette er en trapp direkte fra stasjonen og ned på torget i Geilo. Jernbaneverket må bære sin del av kostnadene. Endelig kostnadsfordeling er ikke fremforhandlet, men vil ligge i størrelsesorden 10 mill for JBV's andel.</p> <p>Jernbaneverket skal i 2014 starte arbeidet med en større godsutredning som skal se på godsstrømmer og behov for tiltak både nasjonalt og til/fra utlandet. Utredningen skal være ferdig i 2015, og vil legge grunnlaget for prioriteringer av godsrelaterte tiltak videre.</p>
<p>Aurland kommune, datert 20.12.13.</p> <p><u>Vedtak i kommunestyret, gjort 19.12.13:</u></p> <p>Aurland kommune ser positivt på at Bergensbanen er prioritert strekning i handlingsprogrammet. Tiltak på Flåmsbana bør inngå som ein del av handlingsprogrammet for 2014-2023:</p> <ul style="list-style-type: none">– Auke kapasitet gjennom etablering av kryssingsspor på strekninga.– Auka fleksibilitet for dei reisande gjennom etablering av plattform for av- og påstiging ved spor 2 på Berekvam stasjon.– Sikring av planovergangar.– Kontinuerleg arbeid med drift og vedlikehald t.d. rastryggingstiltak.– Revurdere vedtaket om nedlegging av Dalsbotn haldeplass.	<p>Jernbaneverket har ikke funnet å kunne prioritere Berekvam i planperioden.</p> <p>Jernbaneverket vil starte arbeid med å se på mulige tiltak på Flåmsbana i første 4-års periode.</p> <p>Jernbaneverket har ikke planer om ny vurdering av Dalsbotn holdes plass.</p>



<p>Ringerike kommune, datert 12.12.13.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Videre planlegging av Ringeriksbanen må gjennomføres slik at utbygging kan starte opp i 2018.2. Det er satt av 1,5 milliarder i siste periode til Ringeriksbanen. Dette beløpet må økes betraktelig for å kunne realisere Ringeriksbanen mellom Oslo/Sandvika og Hønefoss.3. Ringerike kommunene vil anmode om at Staten tar ansvar som planmyndighet for Ringeriksbanen med den hensikt at fremdriften skal være effektiv og at banen blir realiserbar. <p>Det må settes av midler og ressurser tilstrekkelig slik at planlegging kan være effektiv og være ferdig i løpet av første periode 2014-2017.</p>	<p>Jernbaneverket har mottatt ett oppdrag om utredning fra Samferdselsdepartementet i desember 2013:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ringeriksbanen skal være en Intercity-strekning.- Det er ikke nødvendig med ny KVV.JBV skal se på utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høyere hastighet og i hvor stor grad alternativene fra KDP/KVV kan benyttes.- Byggestart så tidlig som mulig i siste seksårsperiode av NTP.- JBV skal se på samarbeidsformer med E16 utbyggingen og vurdere statlig (regulerings)plan og OPS. <p>Utredning i regi av Jernbaneverket skal bringe Ringeriksbanen opp på samme plannivå som de andre tre IC-strekningene i løpet av 2014.</p>
---	--

<p>Organisasjoner</p> <p>Forum Nye Bergensbanen (FNB) , datert 6.11.13.</p> <p>Forumet er fornøyd med fremdriften på nye Ulriken og omfattende fornyelse og opprusting av den eksisterende Bergensbanen.</p> <p>Derimot er FNB ikke fornøyd med fremdriften til Ringeriksbanen eller at det ikke er rom for utbygging og forlengelse av kryssingsspor i den første delen av planperioden. De savner også omtale av nye Vossebanen som et resultat av felles KVV som nå er under ferdigstillelse.</p> <p>FNB er svært positive til at det blir bruk store midler til fornyelse og opprusting av eksisterende bane, og regner med at dette vil gi banen et betydelig løft.</p> <p>De er svært positive til utviklingen av Geilo og Gol, og håper utviklingen av Geilo vil skje så tidlig som mulig i 1. periode. De etterlyser videre satsing på Vossebanen i første planperiode som de mener ikke vil være forgjeves selv om man på sikt ønsker ny Vossebanen.</p> <p>FNB peker på at det var planlagt 8-10 nye kryssingsspor på Bergensbanen i handlingsprogrammet for 2010-2019. Etter planen ble lagt ut har det skjedd lite med disse kryssingssporene.</p> <p>FNB trekker frem viktigheten av å jobbe videre med Ringeriksbanen. De har, sammen med Rådet for Ringeriksregionen og Rådet for Hallingdal, skrevet felles brev til Samferdselsdepartementet angående Ringeriksbanen og E16 der de trekker frem viktigheten av Ringeriksbanen og felles planlegging/avklaringer med Statens vegvesen.</p> <p>FNB trekker også frem at Jernbaneverket må være klar til å ta imot nytt materiell på Arnalokalen og Vossebanen i de kommende årene som følge av utskifting av dagens togsett. Investeringer i infrastrukturen og strømforsyning er viktige utfordringer de trekker frem.</p>	<p>Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket utarbeide planprogram for Ringeriksbanen. Arbeidet har startet. Det er et mål for arbeidet å sørge for en rask og effektiv planprosess med mål om byggestart så tidlig som mulig i andre periode.</p> <p>Videre behandling av KVV Voss – Arna vil følge prosess for KVV-er. Utviklingen av Vossebanen vil konkretiseres i den videre prosessen.</p> <p>Jernbaneverket vil bidra med midler til utviklingen av Geilo stasjon 2014/2015. Det er ikke besluttet størrelsesorden på dette bidraget.</p> <p>Jernbaneverket skal i 2014 delta i arbeidet med en større nasjonal godsutredning som skal se på godsstrømmer og behov for tiltak både nasjonalt og til/fra utlandet. Utredningen skal være ferdig i 2015, og vil legge grunnlaget for prioriteringer av godsrelaterte tiltak videre. Resultatene av denne vil klargjøre videre utbygging av kapasitetsøkende tiltak.</p> <p>Jernbaneverket vil i samråd med NSB klargjøre de forutsetningene som må være klare for implementeringen av nye togsett på Vossebanen.</p> <p>Jernbaneverket har de senere år rustet opp flere stasjonsplattformer for å tilfredstille dagens og fremtidens krav til togmateriell.</p>
--	--



	Det planlegges ny omformer i Arna. Denne vil være klar samtidig med prosjektet Arna – Bergen, og vil være med og bidra til sikrere og mer pålitelig strømforsyning.
<p>Regionrådet for Hallingdal, datert 20.12.13. Regionrådet stiller seg bak Forum Nye Bergensbanen sin uttalelse. De trekker frem Ringeriksbanen og forventer at det blir avsatt nok midler til å følge opp Stortingets ambisjoner og vedtak.</p> <p>Regionrådet aksepterer ikke at kryssingsspor på Bergensbanen først er prioritert etter 2018. Det er viktig at dette prioriteres høyere.</p> <p>Regionrådet trekker frem Gol og Geilo stasjoner som må opprustes. De kan ikke akseptere at stasjonene skyves ut til Handlingsprogrammets siste periode.</p>	<p>Se kommentar til Forum Nye Bergensbanen.</p> <p>Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide planprogram for Ringeriksbanen. Arbeidet har startet. Det er et mål å sørge for en rask og effektiv planprosess med byggestart så tidlig som mulig i andre periode.</p>
<p>Korridor 6: Gjøvik-, Hoved- og Gardermobanen. Solør-, Rauma-, Dovre- og Rørosbanen</p>	
<p>Kommuner</p>	
<p>Ringsaker kommune, datert 31.10.13. <u>Vedtak i formannskapet, gjort 30.10.13:</u> 1. Det kreves en sammenhengende bygging av to-spors jernbane fram til Lillehammer med senest ferdigstillelse 2025 som første fase av høyhastighetsbane Oslo – Trondheim Det er viktig med rask avklaring av togtrasé slik at utviklingen langs jernbanen ikke stopper opp</p> <p>2. Det må foretas nødvendige utbedringer av Solør- og Rørosbanen som en avlastning</p>	<p>Forsering av Dovrebanen er ikke gjennomførbart innenfor rammene i NTP. Korridor for dobbeltspor er fastlagt i vedtatt konsept fra KVVU. Utredningsarbeid slik at det gjenstår én korridor der det er flere muligheter etter mulighetsstudien Sørli – Brumunddal igangsettes i 2014. Videre arbeid med trasé nord for Hamar behandles i senere, forbindelse med kommunedelplan og reguleringsplan for strekningene.</p> <p>Det er satt i gang en utredning på å elektrifisere de gjenværende dieselstrekningene.</p>
<p>Vestre Toten kommune, datert 14.11.13. <u>Vedtak i formannskapet, gjort 13.11.13:</u> 1. Vestre Toten kommune mener Gjøvikbanen i en årrekke har fått en stemoderlig behandling av Jernbaneverket. Handlingsprogrammet som er lagt fram gir lite grunn til å vente snarlig bedring av situasjonen for de reisende på strekningen.</p> <p>2. Vestre Toten kommune kan ikke akseptere at det ikke er avsatt midler til investeringstiltak på Gjøvikbanen før etter 2018. Planarbeid må settes i gang straks og midler til utbygging innenfor følgende områder må flyttes fram til første fireårsperiode (2014-2017):</p> <ul style="list-style-type: none">• Banestrøm• Kryssingsspor• Stasjon-/plattformtiltak	<p>Her har JBV forholdt seg til rammene i NTP.</p>



<p>3. Vestre Toten kommune har merket seg at det er avsatt kr 1,058 mrd til fornyelse av Gjøvikbanen i planperioden. Det kan ikke aksepteres at bare kr 123 mill er planlagt brukt i første del av fireårsperioden. Sett på bakgrunn av at nåværende anbud utløper i 2016(18) må minst halvdel av midlene kunne brukes i denne perioden.</p> <p>4. Vestre Toten kommune mener utredningen om Gjøvikbanens strategiske fokus og framtid må settes i gang umiddelbart og at midler innarbeides i handlingsprogrammet. Ved siden av å få avklart kapasiteten i Osloområdet (igangsatt KVV) krever Vestre Toten at det må igangsettes et planarbeid for å avklare hvordan Gjøvikbanen og Dovrebanen kan kobles sammen. En slik planavklaring må foreligge før arbeidet med NTP 2018-27 starter opp, slik at JBV kan vurdere sammenkoblingen som en del av dette arbeidet. En vesentlig forutsetning for å oppnå målsettingene i NTP er å få overført gods fra veg til bane.</p> <p>5. Vestre Toten kommune krever at planprosessen tar utgangspunkt i målsettingen om at Gjøvikbanen skal bygges ut til samme standard og hastighet som på vedtatte IC-strekninger. Dette krever hurtig avklaring av trasevalg for Gjøvikbanen gjennom Nordmarka.</p> <p>6. Vestre Toten kommune har registret at det ved siste endring av grunnrutene ble et svekket togtilbud på Gjøvikbanen. Ved innføring av nye grunnruter fra desember 2014 vil kun styrking av rutetilbudet av Gjøvikbanen aksepteres.</p>	<p>Se svar gitt Oppland Fylkeskommune.</p> <p>JBV er i gang med en KVV for kapasitet til/fra Oslo. Dette arbeidet vil kunne gi svar på hvilken framtidig rolle Gjøvikbanen vil ha i forhold til Oslo.</p>
<p>Hamar kommune, datert 15.11.13.</p> <p><u>Behandlet i formannskapet 13.11.13:</u> Hamar kommune ber om at det blir presisert i handlingsprogrammet og i gjennomføringsstrategien for Intercity at det skal gjøres en helhetlig planlegging av banestrekningen Sørli-Brumunddal i første planperiode, og at det må settes av midler til slikt planarbeid.</p> <p>Hamar kommune mener videre at det må settes av tilstrekkelig ressurser til å planlegge og bygge dobbeltspor fortløpende og raskest mulig mellom Eidsvoll og Lillehammer. Dette betyr at det må settes i gang bygging på parsellen Kleverud - Sørli fra 2015.</p> <p>Utbygging av driftsbasis for Østlandsområdet er en tung investering som bør synliggjøres i handlingsprogrammet som en del av dobbeltsporutbyggingen.</p> <p>Hamar kommune ber om at Jernbaneverket setter av midler til å bidra som en av partene i samarbeidet om oppgradering av Hamar stasjon i første planperiode. Hamar kommune ber om at det settes av midler til realisering av planfri adkomst til strandsonen i Hamar ved Espen i første planperiode.</p> <p>Hamar kommune mener det bør legges til rette for at elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen kan skje snarest mulig, og det må angi når utredning om elektrifisering skal være ferdig. Ved elektrifisering av disse strekningene bør mer gods kjøres her.</p>	<p>Forstudie med sikte på å stå igjen med ett alternativ nord for Hamar og kommunedelplan sør for Hamar igangsettes i 2014. Løsningene her må ses i sammenheng.</p> <p>Jernbaneverket legger opp til å starte arbeidet med reguleringsplan for strekningene Venjar – Langset og Kleveud – Sørli og kommunedelplan for Sørli – Hamar i 2014. I henhold til NTP er tidligste byggestart for nye strekninger (etter Langset – Kleverud) 2018.</p> <p>Jernbaneverket legger opp til en helhetlig planlegging av infrastrukturen som inkluderer tiltak som er nødvendig for å drifte og vedlikeholde jernbanen. Hensettingsbehov for Østlandet analyseres samlet i prosjekt som er igangsatt.</p> <p>Det er satt i gang en utredning på å elektrifisere de gjenværende dieselstrekningene.</p>
<p>Stange kommune, datert 18.11.13.</p> <p><u>Vedtatt i det faste planutvalget, gjort 07.11.13:</u> Stange kommune slutter seg til jernbaneverkets handlingsprogram 2014-2023, og ønsker å presisere følgende:</p> <ul style="list-style-type: none">• Sikre ferdigstillelse gjennom en sammenhengende planlegging og utbygging på hele strekningen Eidsvoll - Lillehammer innen 2025.• Etterstrebe parallelle planprosesser med hensyn på kommunedelplan for	<p>Forsering av Dovrebanen er ikke gjennomførbart innenfor rammene i NTP.</p>



<p>strekningen Sørli - Brumunddal og reguleringsplanarbeidet for Kleverud - Sørli</p> <ul style="list-style-type: none">• Etterstrebe en god og forutsigbar planprosess. som kan fases inn i det ordinære løpet jf. plan - og bygningsloven, som sikrer sammenheng og koordinering mellom kommuner.• Økt satsning på kollektivknutepunktutvikling i hver kommune i første planperiode, for å utnytte investeringene på Dovrebanen optimalt	<p>Jernbaneverket legger opp til å starte arbeidet med både reguleringsplan for Kleverud – Sørli, kommunedelplan for Sørli – Hamar og forstudie nord for Hamar i 2014.</p> <p>Jernbaneverket vil jobbe for tett dialog og god koordinering for å sikre helhetlig og forutsigbar planlegging og for å sikre godt samarbeid mellom de ulike aktørene om utvikling av stasjoner og knutepunkter.</p>
<p>Oslo kommune Byrådet, datert 05.12.13.</p> <ul style="list-style-type: none">• Byrådet stiller seg i hovedsak positiv til handlingsprogrammet. Å prioritere utbygging av jernbanenettet i Østlandsområdet med indre del av Intercity-trianglet er svært viktig. Økt kapasitet gjennom Oslo må derfor være klar når indre del av Intercity-trianglet ferdigstilles, slik at man får tatt ut hele effekten av dobbeltsporet på disse strekningene.• Øvrige lokaltrafikkstrekninger, som ikke er omfattet av Intercity, bør også prioriteres med tanke på oppgraderinger tidligere i planperioden, slik at det kan legges til rette for halvtimesruter på lokaltogstrekningene rundt Oslo.• Byrådet er videre opptatt av at Oslo har gode og raske jernbaneforbindelser sørover, til Sverige og Danmark. Derfor bør Jernbaneverket søke samarbeid med ansvarlig svensk myndighet for å utvikle en god togforbindelse via Göteborg.• Driftsstabilitet på jernbanenettet er av avgjørende betydning for å få de reisende til å velge kollektivt framfor bilbasert transport. Byrådet mener derfor at det er vesentlig at fornying og vedlikehold prioriteres høyt.• Byrådet er opptatt av å utvikle Groruddalen. Derfor vil Hovedbanen få økt betydning som kollektivtilbud, etter hvert som befolkningen i Groruddalen vokser. Flytting av Nyland stasjon inntil Nedre Kalbakkvei og ny jernbanestasjon på Breivoll vil kunne gi Groruddalen et kollektivtilbud, som er nødvendig for å utvikle den delen av byen.• Byrådet mener også at det må settes inn tiltak for å forhindre at gods overføres fra bane til vei. Derfor er det viktig at det settes inn mer ressurser til krysningsspor og utvikling av Alnabruterminalen tidlig i planperioden.	<p>Det er igangsatt KVV for ny kapasitet gjennom Oslo.(Oslo-navet).</p> <p>Den Skandinaviske Arenan, et regionalt samarbeidsforum Oslo – Göteborg – Øresund, har gjennom interregprosjektet COINCO 2 gjennomført flere utredninger for å forbedre gods- og persontrafikk på strekningen. Jernbaneverket følger med i dette arbeidet. Videre er det på departementsnivå diskutert spørsmålet om å igangsette slikt grenseoverskridende planarbeid, men JBV har foreløpig ikke mottatt noen beskjed om at dette skal startes. Det kan imidlertid forventes at spørsmålet om grenseoverskridende transport på jernbane får betydelig større fokus i arbeidet med nasjonal Transportplan 2018-27.</p> <p>For drift og vedlikehold er JBV/ HP styrt av de økonomiske rammene i NTP. JBV er enige i at disse rammene burde vært høyere og dette er omtalt i endelig handlingsprogram.</p> <p>Alnabruterminalen skal utvikles i to faser. Det utredes nå strakstiltak i perioden 2014-17 inkludert organisatoriske tiltak. Videre skal det utredes tiltak for inntil en dobling av kapasiteten for godshåndtering over jernbaneterminalen, med forslag til gjennomføring i perioden 2018-23. 15 min. frekvens for persontog betyr ellers en kapasitetsmessig utfordring med tanke på godstog som skal til/fra Hovedbanen og terminalen.</p>
<p>Hadeland regionråd, datert 10.12.13.</p> <ul style="list-style-type: none">• Gjøvikbanen må oppdateres slik at et bedre tilbud er på plass når nåværende anbudsperiode utløper.• Mer fornyelse i første fireårsperiode.• Krever midler til å starte en planprosess der målet er at Gjøvikbanen	<p>Det er ikke funnet rom til å prioritere Gjøvikbanen i første periode. JBV vil vurdere nærmere, tiltak og kostnader for oppgradering av banen.</p> <p>Det er avsatt planmidler til arbeidet med ny</p>



<p>bygges ut til samme standard og hastighet som på vedtatte IC-strekninger.</p> <ul style="list-style-type: none">• Videre planlegging av Ringeriksbanen må gjennomføres slik at utbygging kan starte i 2018/19	<p>Nittedal stasjon i 2014. JBV har avsatt midler til en utredning som skal se på Gjøvikbanens fremtidige rolle i transportsystemet. Arbeidet starter opp i 2014.</p> <p>Jernbaneverket har mottatt ett oppdrag om utredning fra Samferdselsdepartementet i desember 2013: Ringeriksbanen skal være en Intercity-strekning. Det er ikke nødvendig med ny KVU. JBV skal se på utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høyere hastighet og i hvor stor grad alternativene fra KDP/KVU kan benyttes. Byggestart så tidlig som mulig i siste seksårsperiode av NTP. JBV skal se på samarbeidsformer med E16-utbyggingen og vurdere statlig (regulerings)plan og OPS.</p> <p>Utredning i regi av Jernbaneverket skal bringe Ringeriksbanen opp på samme nivå som de tre andre andre IC-strekningene i løpet av 2014.</p>
<p>Gran kommune, datert 19.12.13.</p> <p><u>Vedtak i kommunestyret, gjort 12.12.13:</u> Kommunestyret vedtar fremlagte forslag til høringsuttalelse til Jernbaneverkets handlingsprogram2014- 2023:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gjøvikbanen må oppdateres slik at et bedre tilbud er på plass når nåværende anbudsperiode utløper.• Mer fornyelse i første fireårsperiode• Krever midler til å starte en planprosess der målet er at Gjøvikbanen bygges ut til samme standard og hastighet som på vedtatte IC-strekninger• Videre planlegging av Ringeriksbanen må gjennomføres slik at utbygging kan starte i 2018/19	<p>Det er ikke funnet rom til å prioritere Gjøvikbanen i første periode. JBV vil vurdere nærmere, tiltak og kostnader for oppgradering av banen.</p> <p>Se kommentar til Hadeland regionråd.</p>
<p>Drammen kommune 09.01.14.</p> <p><u>Vedtak i Bystyret, gjort 17.12.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Drammen kommune er fornøyd med at utbygging av Vestfoldbaneparsellen Drammen stasjon - Kobbervikdalen kommer på plass i handlingsprogrammet. Jernbaneverkets bes åpne for at ombygging av Drammen stasjon kan komme på plass samtidig med åpning av ny Vestfoldbanetras. dersom dette er nødvendig for sikre pålitelig trafikkavvikling gjennom Drammen.2. Drammen kommune forventer at utredningen om areal- og sporbehov i nedre Buskerud prioriteres høyt, og at denne resulterer i forutsigbare rammer både for jernbanens fremtidige arealbehov, og for byutviklingen i Drammen.3. Utbygging av godsterminal på Holmen som sikrer at all godsaktivitet på Sundland og i Nybyen avvikles og flyttes til Holmen, er et meget positivt grep for byutviklingen i Drammen. I tillegg letter det togavviklingen på Drammen stasjon. Drammen kommune er svært fornøyd med at dette tiltaket bygges i 2014.	<p>Se kommentar til Buskerud Fylkeskommune.</p> <p>Det er satt av midler til tiltak på Holmen. Funksjonalitet og kapasitet er ennå ikke avklart.</p>



<p>4. Drammen kommune viser til egen høringsuttalelse fra Buskerudbysamarbeidet, og at utvikling av jernbanen mellom Lier og Kongsberg er en betydelig del av dette samarbeidet. Det må legges spesiell vekt på stasjons- og knutepunktstiltak på strekningen.</p> <p>5. Drammen kommune har forventninger om fremtidig stasjon på Lierstranda (mellom Brakerøya og Amtmannsvingen), i tråd med ideene for fjordby på Lierstranda - Brakerøya. Jernbaneverket bes om å åpne opp for at slik stasjon kan bygges i handlingsplanperioden, forutsatt at videre planarbeid på Lierstranda Brakerøya også anbefaler slik løsning.</p> <p>6. Togavviklingen gjennom Oslo er av svært stor betydning for de mange som pendler fra Drammen til Oslo-området. Jernbaneverket må sørge for pålitelighet og kapasitet på kort og lang sikt, drift, vedlikehold og fornyelse av dagens infrastruktur, og planlegging av fremtidig infrastruktur (nv Oslostunnel).</p>	<p>Se kommentar til Buskerud Fylkeskommune.</p> <p>Se kommentar til Lier kommune.</p>
<p><u>Organisasjoner</u></p>	
<p>Jernbaneforum Gjøviksbanen, datert 17.10.13. Jernbaneforum Gjøviksbanen ber sekretariatet - i samarbeid med JBV, fylkeskommunene og regionkoordinatorene - utarbeide et planprogram for en mulighetsstudie for Gjøvikbanen. Utkastet legges fram på Jernbaneforumets møte i januar/februar 2014.</p> <p>Jernbaneforumet ser det nå som svært viktig å komme i gang med et arbeid som kan løfte Gjøvikbanen fram jf. formuleringen i JBV's HP. Det er derfor viktig å få etablert en prosjektgruppe som kan starte med å utarbeide et «planprogram» for en mulighetsstudie jf. forumets vedtak.</p> <p>Vi ber derfor JBV oppnevne representant(er) til dette arbeidet. Forumet vil etter at dette foreligger invitere flere parter til et samarbeid om utarbeidelse av mulighetsstudien.</p>	<p>JBV setter pris på initiativet og har oppnevnt en representant til dette arbeidet.</p>
<p>Regionrådet for Fjellregionen, datert 23.10.13. Den korte fristen gjør dessverre at det ikke har vært mulig å legge saken fram til diskusjon i arbeidsutvalget i Regionrådet for Fjellregionen, slik at denne uttalelsen er basert på innspill fra ordførerne via e-post. Vi vil derfor anmode om at man ved senere anledninger sørger for en tidsplan som gjør det mulig med en mer forsvarlig behandling.</p> <p>I omtalen av Rørosbanen heter det på side 58 i forhold til godstog at «For denne bruken har Rørosbanen begrenset kapasitet på grunn av manglende kryssingsspor.» Dette er etter vår vurdering en for begrenset forklaring, fordi den viktigste årsaken etter det vi får opplyst fra aktuelle brukere er mangelen på elektrifisering.</p> <p>På side 76 opplyses det at «Jernbaneverket har også startet en utredning om elektrifisering av de gjenværende dieselstrekningene» Det er etter det vi kan se ikke sagt noe om når denne utredningen skal være avsluttet, og dette bør det etter vår vurdering stilles krav om.</p> <p>Utarbeidet rapport viser også hvordan IC-utbyggingen kan gjennomføres raskere og billigere enn det som så langt er planlagt.</p> <p>Den viser også hvordan konkurransevnen til norsk skognæring kan bli bedre gjennom dette tiltaket.</p> <p>Regionrådet for Fjellregionen er opptatt av at alle tiltak som iverksettes på begge banestrekningene må gjøres på en slik måte at det legges til rette for at elektrifisering kan gjennomføres på en mest mulig smidig måte. Dette må derfor hensyntas for eksempel ved fornyelse av Støren bru, om ikke arbeidet</p>	<p>Handlingsprogrammet har vært på høring i tidsrommet 20. september til 20. desember.</p> <p>Det vil, i henhold til NTP, bli satt i gang en formell planleggingsprosess der JBV får i oppdrag å utrede konsekvensene av å elektrifisere de gjenværende dieselstrekningene.</p>



<p>med elektrifisering intensiveres. Et mer intensivt arbeid for elektrifisering vil også innebære at arbeid både med stasjonsstruktur, planoverganger og foreløpig planlagt signalanlegg (etter 2023) må forseres.</p>	
<p>Østlandssamarbeidet, datert 04.11.13. Østlandssamarbeidet argumenterer for at</p> <ul style="list-style-type: none">• Intercity-utbyggingen gjennomføres så rasjonelt som mulig; dvs. senest i løpet av 13 år. Full effekt av Intercity-utbyggingen er også avhengig av bedre jernbanekapasitet gjennom Oslo• Utbygging en må prosjektfinsieres og ansvar for utbyggingen legges til dedikert organisasjon.• Overføring av gods fra bane til veg må stanses. Mer midler må bli tilgjengelig for utbygging og utbedring av eksisterende nett, inkl. flere kryssingsspor, allerede i første fireårsperiode.	<p>Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP.</p> <p>Det er igangsatt KVVU for ny kapasitet gjennom Oslo.(Oslo-navet).</p> <p>Jernbaneverket har opprettet en egen prosjektenhet med samlet ansvar for all videre planlegging av Intercity-strekningene.</p> <p>Jernbaneverket fremhever forutsigbar finansiering som en viktig forutsetning for å lykkes med Intercity-satsingen.</p> <p>Jernbaneverket har satt mål for perioden som inkluderer at punktligheten for godstog skal forbedres fra 81 % i 2012 til 90 %. Forbedret punktlighet vil styrke konkurransen mot veitransport. Konkurransen mot vei vil også styrkes som følge av investeringstiltak for bedre fremføringskapasitet (inklusive banestrøm) og -hastighet. Det er ikke midler til kryssingspor på Østlandet for første del av perioden. Det er behov for nærmere identifisering og planlegging av de tiltakene det er mest effektivt å gjennomføre for Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen. Betydelige midler er avsatt for tiltak i andre del av perioden. I tillegg er det avsatt midler til kapasitetsøkning i Oslostunnelen og på Hovedbanen, samt tiltak på Alnabru.</p>
<p>NHO Innland, datert 11.12.13.</p> <ul style="list-style-type: none">• Full planlegging av Intercity-strekningen til Lillehammer så raskt som mulig• Trasevalget for Hamar må avklares så raskt som mulig slik at Hamar ikke blir en flaskehals i IC-utbyggingen• Byggingen av IC på Dovrebanen må skje helhetlig og uten pauser. Bygging av Hamar og Lillehammer påbegynnes omkring 2020.• Krever raske grep som sikrer at gods kan fraktes på bane• Ber om at analysen av godsstrømmer på tvers av samferdselsetatene gis prioritet og raske avklaringer• Ber om at nødvendige tiltak for å oppgradere Gjøvikbanen prioriteres i første planperiode	<p>Jernbaneverket vil jobbe for en rask, rasjonell og effektiv utbygging av Intercity-strekningene innenfor de rammene som er gitt i NTP.</p>
<p><u>Korridor 7:</u> Nordlandsbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen</p>	
<p><u>Kommuner</u></p>	
<p>Meråker kommune, datert 31.10.13. <u>Vedtatt i kommunestyret, gjort 28.10.13:</u></p>	



<ol style="list-style-type: none">1. Det bes gjennomført en utredning med tanke på omlegging av Meråkerbanen via Værnes som trafikknutepunkt i et arbeidsregion- og turismeperspektiv i aksene Åre/Østersund - Trondheim.2. Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen forutsettes gjennomført i samsvar med NSB's planlagte utskifting av dagens materiell på strekningene.3. (punkt 7 i vedtaket) Meråker kommune finner i likhet med Stjørdal kommune det viktig at NSB og veimyndighetene samarbeider tett om å planlegge løsninger og sette opp gjennomføringsplan for prosjekter i samme område til omtrent samme tid. Man forutsetter at bl.a. Avinor blir trukket inn i dette samarbeidet for utnyttelse av tunnelmasser, henlegging av traseer for vei og jernbane osv.	<p>Det ble vurdert i forbindelse med Utviklingsplan for Meråkerbanen (2007/2008). Alternativene ble ikke anbefalt gjennomført pga. høye kostnader og lav nytteverdi.</p> <p>Hovedplan for elektrifisering er under kvalitetskontroll og ferdigstillelse.</p>
<p>Trondheim kommune, datert 17.12.13.</p> <p><u>Vedtak i formannskapet, gjort 17.12.13:</u> Følgende prosjekter som inngår i handlingsprogrammet bes vektlagt for gjennomføring i planperioden:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. For å sikre framdrift i prosjektet, bes det om at planarbeid for elektrifiseringen påbegynnes i 2014, og at arbeidet med gjennomføring av tiltak påbegynnes i løpet av 2015.2. Planlegging av dobbeltspor på strekningen Trondheim-Stjørdal. Planleggingsarbeidet bes gjennomført i samarbeid med berørte kommuner og regionale kollektivaktører for å sikre best mulig traseføring, mulighet for god knutepunktutvikling og at jernbanen integreres i den samordnede areal- og transportplanleggingen. <p>I korridoren mellom Trondheim og Steinkjer er det viktig med samordnet utbygging av bane og veg. Dette innebærer at elektrifisering av Trønderbanen og utvikling til tospors bane mellom Trondheim og Stjørdal må prioriteres før utbygging til firefelts veg.</p> <ol style="list-style-type: none">3. Ber om tett samarbeid også med SVV knyttet til knutepunkter og samlet arealbruk. Understreker at toget kan spille en rolle i å integrere arbeidsmarkedet gjennom å forkorte reisetiden. Viser til at planarbeidet i SVV går raskere og ber om at JBV prioriterer planarbeidet tidlig i perioden for å sikre økt kapasitet i kollektivsystemet på strekningen. <p>Trondheim kommune ber om at avklaringsarbeidet for lokalisering av nytt logistikknutepunkt for Trondheim prioriteres tidlig i handlingsplanperioden, og at det settes av midler til utbygging i løpet av planperioden.</p> <p>Arbeidet med lokaliseringen må igangsettes uten å avvente den nasjonale godsanalysen. Dette er et viktig prosjekt som vil legge føringer for utvikling både i Trondheim og omegnskommunene.”</p>	<p>Merknadene tas til orientering</p>
<p>Rana kommune datert 19.12.13.</p> <p>“Rana kommune er i første rekke opptatt av at strekningen Mo i Rana - Ørtfjell nå blir prioritert og oppgradert fra 24 tonn til 30 tonn. Rana Gruber AS har investert 750 millioner kroner i bedriften de siste årene og planlegger nå dobling av produksjonen. Rana Gruber AS frakter jernmalmen med tog fra Ørtfjell i Dunderlandsdalen til Mo i Rana, og har investert 60 millioner kroner i moderne malmvogner, som på Ofotbanen. Disse vognene vil være klar til bruk fra senhøsten 2013.</p> <p>Jernbanens begrensning på 24 tonns aksellast er allerede i dag en flaskehals for malmfrakten, og dette vil etter hvert også kunne begrense annen togtrafikk på Nordlandsbanen”</p>	<p>Se kommentaren til Indre Helgeland regionråd.</p>



<p>HP er bra men tiltakene som er prioritert kommer for sent og er ikke tilstrekkelig, spesielt for strekningen Mo-Ørtfjell.</p> <p>Kapasiteten for vanlig godstog må øke og det bør være konkurranse på sporet. Godset må kunne beholde lastebærer over flere transportmidler. Det er viktig å opprettholde og videreutvikle også persontogtilbudet der markedspotensialet er størst eller økende. Saltenpendelen bør videreføres til Helgeland med adkomst til Polarsirkelen flyplass. Nytt spor gjennom Hauan vil gi dobbeltspor med økt kryssingsmulighet og kapasitet.</p> <p>Rana kommune har behov for å utvikle et bedre kollektivtilbud. Inviterer JBV til å spille en sentral rolle i dette arbeidet for å utløse jernbanens potensiale.</p>	<p>JBV har startet planlegging av tiltaket. Gitt at tiltaket ikke har for omfattende kostnader og en får på plass en finansieringsløsning, vil JBV anbefale at dette forsøkes innplassert i første periode.</p> <p>Persontogtilbudet bør økes der hvor markedspotensialet er størst.</p>
<p>Fauske kommune, datert 16.12.13. Kommunen savner omtale av persontrafikken på nordre del av Nordlandsbanen og spesifikt satsing på videreutvikling av Saltenpendelen.</p> <p>Kommunen synes det er bra og nødvendig at Nordlandsbanen får ERTMS tidlig og at det er operativt innen 2020, men aller helst bør det stå ferdig innen 2018 da manuell dirigering begrenser regularitet, frekvens/kapasitet og kapasitetsutvikling av banen. Saltenpendelen bidrar til å knytte sammen Saltdal, Fauske og Bodø til en bo- og arbeidsmarkedsregion. Kommunen savner omtale av at nytt togstopp på Tverlandet gir behov for flere tog og økt kapasitet, og etterlyser omtale og behov for tiltak som følge av et nytt stopp på Reitan/Oteråga.</p> <p>Sukkertoppen kryssingsspor er positivt. Trenger også kryssingsspor Bodø-Fauske og Fauske – Rognan.</p> <p>Det er økt bruk av Fauske godsterminal og det vil være behov for utvidelse av kapasiteten her.</p> <p>Kommunen forventer at Saltenpendelen utvikles videre slik at flere og tidligere avganger blir mulig, også fra Bodø til Saltdal. Flere ettermiddags- og kveldsavganger etterspørres også. Dette krever flere kryssingsspor på strekningen.</p>	<p>Merknadene tas til orientering.</p>
<p>Bodø kommune, datert 23.12.13. "Dersom Jernbaneverkets utkast til handlingsprogram iverksettes vil det forsinke etableringen av et etterlengtet samfunns- og markedsrettet togtilbud på strekningen Bodø - Fauske - Rognan. Dette fordi dagens infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none">- har for liten skinnekapasitet (for få kryssingsspor) i forhold til behovet for antall avganger- har for få togstopp <p>I tillegg er antall seteplasser med dagens frekvens utilstrekkelig kapasitetsmessig.</p> <p>Det gjøres spesielt oppmerksom på at eneste alternativ til jernbanen på strekningen Bodø-Rognan, er rv. 80, en ulykkesbelastet strekning som også er en av Norges mest trafikkerte veier med opp til 25 000 kjøretøy pr døgn (2011).</p> <p>I følge SVV konseptvalgutredning er regionen mer bilorientert enn landsgjennomsnittet. Det er nærliggende å anta at dette blant annet har sammenheng med et utilstrekkelig togtilbud. Som eksempel kan nevnes at det daglig reiser mennesker mellom Bodø og Fauske som ønsker å ta tog, men som er tvunget til å kjøre bil fordi det ikke eksisterer tilpassede avganger samt tilstrekkelig kapasitet på togstrekningen.</p> <p>Det henstilles derfor på det sterkeste om at Jernbaneverket innlemmer</p>	<p>Se uttalelse til Nordland fylkeskommune.</p>



<p>følgende i sitt handlingsprogram før perioden 2014-2017: Etablering av kryssingsspor Setså. Valnesfjord og Stover. Etablering av togstopp Reitan. Ved å innlemme ovennevnte tiltak vil Jernbaneverket bidra til å redusere underdekningen av togtilbudet i Salten- regionen.</p>	<p>Merknadene tas til orientering</p>
<p>Trondheimsregionen, datert 06.12.13. Trondheimsregionen er et samarbeidsorgan for Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Melhus, Skaun, Orkdal, Midtre Gauldal, Rissa og Leksvik kommuner samt Sør-Trøndelag fylkeskommune. Trondheimsregionen-regionrådet har også funksjon som politisk referansegruppe for samferdselsprosjekt i regionen. Ordførerne i kommunene forvalter stemmeretten for sin kommune.</p> <p>I møte 6. desember vedtok Trondheimsregionen-regionrådet enstemmig vedlagte høringsuttalelse, som er en felles uttalelse til både Handlingsprogram 2014-17, oppfølging NTP Statens vegvesen og Handlingsprogram, oppfølging NTP 2014-17 Jernbaneverket.</p> <p>Vi ber om at Statens vegvesen og Jernbaneverket følger opp Trondheimsregionens uttalelse. Uttalelsen sendes også med kopi Stortingets samferdselskomite og Trøndelagsbenken.</p> <p>“Vi mener at Statens vegvesen og Jernbaneverket i vesentlig større grad må samordne sine tiltak, for å oppnå en målrettet, kostnadseffektiv statlig innsats for hele transportsystemet».</p> <p>Trondheimsregionen ber om at det for alle transporttiltak på veg og jernbane blir vektlagt tung kollektivsatsing, slik at den store befolkningsveksten i Trondheimsregionen kan tas med miljøvennlig transport, i tråd med klimaforliket på Stortinget. Trondheimsregionen har de siste årene hatt stor suksess med satsing på buss, og størst kollektivvekst i landet. Antall busser inn i Trondheim sentrum gjør nå kapasiteten kritisk i rushtid. Dette krever parallell satsing på tog for å videreføre kollektivveksten.</p> <p>NSBs foreløpige modellberegning for Trønderbanen viser et svært stort vekstpotensial i antall togreiser Melhus-Steinkjer, langt større enn andre storbyregioner i landet. Der er potensialet allerede er tatt ut. En tung satsing fra Staten på Trønderbanen vil derfor gi høy effekt per investert krone.</p> <p>Trondheimsregionen vil peke på at Intercity-jernbaneutbygging av Trønderbanen ble framhevet som et meget aktuelt "særlig prioritert prosjekt" i NTP-arbeidet: Vi forventer at modernisering av jernbanen, regjeringens vedtatte prioritering i KVVU Trondheim-Steinkjer, blir realisert som "særskilt prioritert prosjekt". Det innebærer sammenhengende utbygging med bindende langsiktig framdrift og finansiering. Dette må legges fram for Stortinget tidligst mulig.</p> <p>Handlingsprogram for jernbanen må fastsette årlige bevilgninger for prioritering i 4-årsperioden.</p> <p>Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen må forseres, med planleggingsmidler allerede i 2014. Det betyr at utbyggingen kan gjennomføres innen 2018, koordinert med innkjøp av nytt el-materiell.</p> <p>For å oppnå frekvens-/kapasitetsøkning må dobbeltsporutvikling forseres, med planlegging og finansiering innenfor "særskilt prioritert prosjekt". Rask bygging for økt frekvens, kapasitet og miljø bør komme før større vegutbygging på strekningen.</p> <p>Planlegging av sammenhengende dobbeltspor Trondheim-Stjørdal må gis høyeste prioritet.</p> <p>El-materiell gir mulighet for Intercity-løsning hvor området sør for Trondheim også skal prioriteres. Funksjonelt dobbeltspor forbi Marienborg og nødvendige vekslingsspor må gjennomføres.</p>	<p>JBV viser til den vedtatte KVVU Trondheim – Steinkjer.</p> <p>JBV planlegger byggestart for elektrifisering i 2017.</p>



<p>Vi registrerer at logistikknutepunkt for Trondheimsregionen ikke ivaretas i handlingsprogram 2014-27.</p> <p>Det er for passivt at all utredning skal avvendes til nasjonal godsanalyse foreligger. Handlingsplanen må angi at Jernbaneverket sentralt bidrar til regional utredning som er igangsatt, for avklaring før 2017 og realisering i NTP-perioden.”</p>	<p>JBV ønsker å få avklart lokalisering av nytt logistikkcenter i Trondheim så raskt som mulig, uten å avvente ferdigstillelse av nasjonal godsanalyse.</p>
<p><u>Organisasjoner</u></p>	
<p>Jernbaneforum Midt-Norge, mottatt 04.11.13.</p> <p>a) Satsing i Trøndelag Jernbaneforum Midt-Norge var meget fornøyd med NTP og satsing på modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. De arbeidene som er satt i gang med dobbeltspor mellom Værnes og Hell inkludert bru over Stjørdalselva er en god start på det videre arbeidet.</p> <p>b) Forpliktende bevilgninger og tidsplaner I handlingsprogrammets omtale av korridor 7, er det ført opp beløp til fornying i første og andre periode, men det følger ikke en tidsplan år for år for hvordan beløpene skal fordeles. Vi ber om en konkretisering av hvilken årlig fordeling midlene skal ha. Vi anmoder at det budsjetteres med planleggingsmidler av elektrifisering allerede i 2014, slik at anleggsarbeidene kan starte opp seinst i 2017.</p> <p>c) Prosjektorganisering Det må sikres at transportløsningene som beskrives i vedtatt i KVIJ mellom Trondheim og Steinkjer får en forpliktende finansiering og organiseres som et prioritert prosjekt. Det bør defineres en «Trønderpakke» med fastsatte delmål og trinnsvis utbyggingsrekkefølge. Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen innen 2019 må være et av de første forpliktende delmålene. En samordnet effektiv og kostnadsoptimal planlegging og gjennomføring oppnås ved samtidig finansiering av delstrekningene på veg og bane.</p> <p>d) Samordning ferdigstillelse elektrifisering og innkjøp av togmateriell Dagens 30 år gamle togmateriell er av slik forfatning at NSB vil ha vansker med å holde disse togene i gang. Jo lengre tid som går før nye elektriske togsett kan tas i bruk, jo større utfordringer vil NSB ha med å kunne opprettholde et stabilt togtilbud til passasjerene. Det må gis klarsignal for bestilling av nye elektriske togsett nå. Togenes forfatning er også en hovedgrunn for at elektrifisering av Trønderbanene og Meråkerbanen må ferdigstilles så fort som mulig.</p> <p>e) Vedlikeholdsetterslep Det konstateres at midler som er avsatt til drift og vedlikehold i første NTP-periode ikke er nok til å ta igjen etterslep. Dette er bekymringsfullt siden etterslepet i mange tilfeller er en direkte årsak til at jernbanen stenges. Ofte stengt jernbane forringer tilliten godsleverandører har til jernbane. Og denne tendensen motvirker de nasjonale målsetningene om å få mer gods fra bil til bane og sjø.</p> <p>f) Forlengelse av Trønderbanen sør om Lerkendal En forlengelse av Trønderbanen på sørsida av Trondheim vil gjøre Trønderbanen mye bedre rustet til å betjene en stor andel av det transportbehovet befolkningsveksten i Trondheimsregionen genererer. Handlingsprogrammet må konkretisere hvilke tiltak som må til for å oppnå en slik forlengelse.</p>	<p>JBV planlegger byggestart for elektrifisering i 2017.</p> <p>Vedlikehold og fornyelse er styrt av de økonomiske rammene i NTP. JBV er enige i at disse rammene burde vært høyere og dette er omtalt i endelig handlingsprogram.</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p>
<p>1. NHO og LO Nordland, datert 18.11.13.</p> <p>LO i Nordland og NHO i Nordland krever at 30tonns aksellast mellom Ørtfjell og Mo i Rana (Dunderlandsbanen) tas inn i Jernbaneverkets Handlingsprogram for 2014-2023.</p>	<p>JBV har startet planlegging av tiltaket. Gitt at tiltaket ikke har for omfattende kostnader og</p>



<p>Det vises til Jernbaneverkets handlingsprogram som er lagt ut til høring. LO i Nordland og NHO i Nordland anser seg å være berørte organisasjoner, da handlingsprogrammet vil ha stor betydning for investeringer og vekst i mineralnæringen i Nordland.</p> <p>Det vises i Nasjonal Transportplan (kap.15.8.3) til behovet for oppgradering til 30tonns aksellast på strekningen Ørtfjell-Mo i Rana. Jernbaneverkets arbeid med dette må tas inn i handlingsprogrammet for 2014-2023.</p> <p>Mineralnæringen i Rana sysselsetter om lag 400 årsverk direkte og har stor betydning for samfunnsutviklingen på Helgeland og i Nordland. Det er en nasjonal prioritet å sikre denne næringens muligheter til fortsatt vekst og verdiskaping.</p> <p>Det er nødvendig å sikre likeverdige konkurransevilkår for å trygge arbeidsplasser og sikre videre vekst. I dag begrenses produksjonen av jernbanens aksellastbegrensning på 24 tonn. En oppgradering til 30 tonns aksellast vil kunne utløse store private investeringer som ved et gitt prisnivå vil gi en økning i mineraleksporten på 1 milliard kroner per år. Ringvirkningene vil være av formidabel betydning for samfunnet. Denne verdiskapningen kommer i sin helhet det norske samfunnet til gode.</p> <p>Statens ansvar som infrastrukturforvalter innebærer at man må iverksette denne samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringen som er nødvendig for videre utvikling av en strategisk viktig næring for nasjonen</p>	<p>en får på plass en finansieringsløsning, vil JBV anbefale at dette forsøkes innplassert i første periode.</p>
<p>NHO Innlandet, datert 11.12.13.</p> <p>Det må tas raske grep som sikrer at gods fortsatt kan sendes på bane. Gods flyttes nå i rask takt fra bane til vei. Dette øker kostnadene for langtransporterte varer, reduserer konkurransekraften for skog- og treindustrien i Innlandet og ellers i Norge, og har ikke minst store trafikale, nærmiljømessige og klimamessige konsekvenser.</p> <p>I vår region er den viktigste godsåren langs Dovrebanen, som også er kritisk for at gods kan gå på bane nord for Trondheim, mot nordvestlandet, og sørover mot Sverige og Europa.</p> <p>Selv om Dovrebanen frakter godset som skal gjennom regionen, er Røros-/Solørbanen viktig for frakt av tømmer og flis sørover og ut av regionen. Røros-/Solørbanens evne til å frakte gods, og konkurransedyktighet når det gjelder transportkostnader, svekkes av mangel på elektrifisering og for korte krysningsspor.</p> <p>For gods som skal nordover eller sørover via Trondheim ser en at Østerdalen og rv. 3 får en særlig belastning når Dovrebanen ikke fungerer, men også på E6 langs Mjøsa og gjennom Gudbrandsdalen ser vi nå en økning av gods og store biler på veiene.</p> <p>Dersom en avventer å løse problemene som nå gjør at gods flyttes vekk fra bane til etter 2020 er det stor sannsynlighet for at godset ikke vil komme tilbake til jernbane, samtidig som det vil medføre langsiktig meget krevende konkurranseforhold for skog- og treindustrien, som igjen bidrar til å svekke næringslivet i Innlandet i betydelig grad.</p> <p>Etter vår vurdering er de driftsstabiliserende tiltakene, og budsjettene for disse, alt for lave både til å sikre stabil drift og for å bidra til at gods kan gå på bane de kommende årene.</p> <p>Det stilles også spørsmål ved om det er konsistens mellom målet om å øke kapasiteten for gods med 20 til 50 % og de tiltak som skisseres. For Dovrebanen framstår tiltakene vage og/eller langt fram i tid, og når det gjelder Røros-/Solørbanen må det stilles spørsmål ved om banen er konkurransedyktig for transport av gods dersom denne fortsatt skal baseres på dieselframdrift.</p> <p>Vi ber Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet se på hvordan en kan</p>	<p>Jernbaneverket skal i 2014 delta i arbeidet med en større nasjonal godsutredning som skal se på godsstrømmer og behov for tiltak både nasjonalt og til/fra utlandet. Utredningen skal være ferdig i 2015, og vil legge grunnlaget for prioriteringer av godsrelaterte tiltak videre. Resultatene av denne vil klargjøre videre utbygging av kapasitetsøkende tiltak.</p> <p>JBV har igangsatt en utredning for de gjenværende ikke elektrifiserte banene (dieselstrekningene) som en del av den nasjonale godsanalysen.</p> <p>Vedlikehold og fornyelse er styrt av de økonomiske rammene i NTP. JBV er enige i at disse rammene burde vært høyere og dette er omtalt i endelig handlingsprogram.</p>



<p>sikre at reelle tiltak kan gi verdi raskere enn det som skisseres i handlingsprogrammet.</p> <p>Iverksettelse av en bred samfunnsanalyse av gods på tvers av samferdselsetatene, som nevnes i handlingsprogrammet, framstår som hensiktsmessig. Dette vil gi et sterkere fundament for tiltak som styrker godstransporten. At vurdering av elektrifisering av de gjenværende dieselstrekningene ligger som delutredning i dette arbeidet framstår også hensiktsmessig.</p> <p>Elektrifisering av Røros- og Solørbanen er fremmet som et grep for å sikre transport av trevirke ut av regionen og sikre redundans til Dovrebanen når det gjelder gods generelt.</p> <p>Det er også lagt fram skisser som indikerer at forsering av elektrifisering øker effektiviteten ved utbygging av Intercity til Lillehammer. Vi har ikke hatt mulighet til å vurdere om dette er riktig, men forventer at disse vurderingene også gjøres som del av den omtalte analysen rundt elektrifisering. Det påpekes samtidig at vi er opptatt av at en elektrifisering ikke på noen måte må gå på bekostning av framdriften i fullføringen av Intercityprosjektet.”</p>	
<p>Indre Helgeland Regionråd, datert 11.11.13.</p> <p><u>Vedtak i Regionrådet, gjort 29.11.13:</u></p> <ol style="list-style-type: none">I. Indre Helgeland Regionråd viser til vår høringsuttalelse ifbm. behandlingen av Nasjonal Transportplan (NTP 2014 – 2023).II. Vi ber om at beskrivelsen av for Nordlandsbanen (korridor 7) konkretiserer tiltak gjennom Helgeland, både når det gjelder knutepunktfunksjoner og kapasitet for økt lokaltrafikk mellom Trofors (Majavatn) og Mo i Rana.III. Indre Helgeland Regionråd støtter innspill fra Rana Gruber AS om opprusting av strekningen Mo i Rana – Ørtfjell. (Forslag til tillegg i handlingsplanen vedlagt i eget notat)IV. Regionrådet viser for øvrig til innspill fra Rana, Hemnes og Grane kommuner. <p>Rana Grubers notat gir konkrete innspill til endring av tekst:</p> <p>“Den delen av Nordlandsbanen som går mellom Mo i Rana og Ørtfjell (Dunderlandsbanen) er svært viktig for den stadig økende gruvevirksomheten som er basert på de rike jernmalforekomstene i Dunderlandsdalen.”</p> <p>(Den videre utvikling av Nordlandsbanen tar utgangspunkt i at det markedsmessig tyngste området for persontrafikk er mellom Steinkjer-Stjørdal/Værnes og Trondheim,)” <i>samt at det er sterkt behov for å øke kapasiteten på malmtrafikken mellom Ørtfjell og Mo i Rana».</i></p> <p>“NTP viser til at den malmførende delen av Nordlandsbanen (Dunderlandsbanen) har behov for en heving til 30 tonns aksellast, som vil tillate vesentlig større malmtransport. Dette vil være det viktigste enkelttiltaket for å oppfylle målet om mer godskapasitet på Nordlandsbanen samt for regional næringsutvikling, og bør forseres. Tiltaket forutsetter at finansiering kommer på plass.»</p> <p>“Den samfunnsøkonomiske nytten av en heving til 30 tonns aksellast på strekningen Ørtfjell-Mo i Rana (Dunderlandsbanen) vil ligge på flere hundre millioner kroner per år, da dette vil tillate vesentlige investeringer i økt produksjonskapasitet for den norske mineralindustrien. Det dreier seg her om reell direkte og indirekte verdiskapning som i sin helhet kommer regionen og nasjonen til gode.»</p> <p>“På Nordlandsbanen er arbeidet med teknisk hovedplan for heving til 30</p>	<p>JBV har startet planlegging av tiltaket. Gitt at tiltaket ikke har for omfattende kostnader og en får på plass en finansieringsløsning, vil JBV anbefale at dette forsøkes innplassert i første periode.</p>



tonns aksellast på strekningen Ørtfjell-Mo i Rana (Dunderlandsbanen) påbegynt. Ferdigstillelse av dette planarbeidet ventes medio 2014 og forventes å gi grunnlag for en finansiell løsning for en samfunnsøkonomisk lønnsomhet og forsering av tiltaket.»	
Korridor 8:	
Ofofbanen	
Kommuner	
Narvik kommune, datert 20.12.13. <u>Vedtak i bystyret, gjort 19.12.13:</u> Narvik bystyre stiller seg bak pkt. 1-4 i Nordland fylkestings vedtak i sak 128/13, gjort 02.12.13. Narvik bystyre vil i tillegg påpeke; 1. At de kapasitetsøkende tiltale må forseres tidsmessig fordi LKAB vil øke trafikken allerede fra 2015. Kapasitets- og kvalitetsøkende tiltak må iverksettes som sikrer den ordinære gods- og passasjertrafikken på Malmbanan/Ofofbanen. 2. Planarbeidet må gis en fremdrift som sikrer at manglende eller forsinkede planer ikke blir kritisk for fremdriften av byggearbeidene. 3. Narvik kommune vil sterkt understreke at dobbeltspor på Ofofbanen/Malmbanan er en viktig sak både for Norge og Sverige. Gjennomføring av planprosessen og beslutning om bygging av dobbeltspor må gjennomføres i et nært samarbeid mellom Norge og Sverige.	Se kommentar til Nordland fylkeskommune.
Organisasjoner	
Narvik havn, datert 19.12.13. Narvik havn stiller seg bak pkt. 1-4 i Nordland fylkestings vedtak i sak 128/13, gjort 02.12.13. Narvik havn vil i tillegg påpeke; 1. At de kapasitetsøkende tiltak må forseres tidsmessig fordi LKAB vil øke trafikken allerede fra 2015. Kapasitets- og kvalitetsøkende tiltak må iverksettes som sikrer den ordinære gods og passasjertrafikken på Malmbanan/Ofofbanen. 2. Planarbeidet må gis en fremdrift som sikrer at manglende eller forsinkede planer ikke blir kritisk for fremdriften av byggearbeidene	Se kommentar til Nordland fylkeskommune.