

Norske Tog AS
kopi:
togselskapene, fagforeningene og politikerne

Innspill til anskaffelsen av nytt fjerntogmateriell 16.08.2021

Vi viser til høringen annonsert på NTs hjemmeside¹. Høringsdokumentene er detaljerte og spesifiserte. Som en frivillig organisasjon med noen overordnede mål har vi verken hatt mulighet til eller sett det hensiktsmessig at vi svarer ut alle detaljene. Vi forutsetter at de fleste hensyn blir godt ivaretatt av NT, togselskapene og fagforeningene.

Likevel er det noen synspunkter vi ønsker å fremme, da vi ikke er helt sikre på at de vil bli ivaretatt av oven nevnte eller politikerne. Vi velger å knytte synspunktene til *Appendiks A1-1 Konfigurasjon av togsett*:

2. Levering

Vi spør om motorvognsett er sterke og tunge nok til å takle snøforhold på fjellovergangene? Vi viser til avsporinga med type 73 på Bergensbanen i 2007².

3. Drift

Vi jobber for og håper på politisk gjennomslag for å bygge nye dobbeltspor mellom landsdelene for høy fart. For eksempel vil en halvering av kjøretidene doble tilbudet uten å skaffe nytt materiell. Anskaffelsen av nytt fjerntogmateriell gjelder for 30, kanskje 40 år fram i tid. Vi mener derfor det er viktig at materiellet fullt ut kan utnytte hastighetsprofilen på de linjene som bygges nå og det som kan bli bygd av nye spor framover. At materiellet uten problem skal kunne trafikkere i opptil 250 km/t er åpenbart. I tillegg mener vi det bør vurderes om materiellet skal kunne trafikkere med hastighet opptil 300 km/t. Materiellet bør være trykkett og ha nødvendig akselerasjon.

Med tanke på å kunne tilby direktetog til Danmark og Tyskland, bør noen norske togsett spesifiseres slik at de kan kjøre til f.eks. København, Hamburg eller videre med tanke på strømforsyning og signalsystemer. Etter sigende skal det ikke medføre all verden av ekstrakostnad ved nybygging, men vær dyrt å bygge om i ettertid.

4. MU-konsept

Vi spør hvorfor bare Bergensbanen trenger en større bistro? Reisetida på de andre linjene er like lang, og lenger på Nordlandsbanen. Flesteparten av reisene på Bergensbanen foregår heller ikke mellom endepunktene.

¹ <https://www.norsketog.no/nyheter/2021/onsker-innspill-pa-nye-fjerntog>

² <https://www.jonroma.net/media/rail/accident/norway/Storekleven%2021.02.07.pdf>

4.1 Layout

Vi råder til at materiellparken holdes så lik som mulig slik at den kan trafikkere på alle linjer. Jernbanereformen med flere ulike selskaper er ikke nødvendigvis hugget i stein.

Vi råder også til å vurdere bruk av farger og treverk i interiøret. Nyanser mellom svart og hvitt har lenge vært dominerende i arkitektur og biler. Vi lever i et land hvor naturen går i de samme nyansene halve året. Vi mener en moderat bruk av farger og treverk vil bidra positivt til reiseopplevelsen. Fargene kan selvfølgelig gjerne kombineres med gråtoner.

Vi stiller også spørsmålsteget ved at togselskapene, som ikke eier togmateriellet, sjøl kan bestemme lakk og design på togenes eksteriør, mens busselskapene som eier bussene og kjører på oppdrag for de fylkeskommunale trafikkelskapene, må forholde seg til en uniformering. Vi mener at en uniformering av persontogene vil medføre mindre ressursbruk, noe som bør være viktig i en tid hvor vi skal spare miljø, klima og ressurser. Det vil også gi jernbanen et mer helhetlig preg, og i hvert fall ikke bidra til å svekke den tidligere mye omtalte "korpsånden". Dette er kanskje et politisk spørsmål utafør NTs rekkevidde?

5. Bimodal drift

Det er viktig at nytt materiell blir tilpassa en deelektrifisering av gjenværende dieselstrekninger.

6. Kapasitet

Anskaffelsen bør muliggjøre et økt tilbud i forhold til i dag, og ikke bare en fornyelse av dagens kapasitet.

Nattog kan konkurrere med fly på dagens liner. Nattogene går fulle i dag (pre korona). Vi mener leveransen minst bør muliggjøre en dobling av tilbudet. Konkret bør det kunne kjøres flere vogner og settes opp flere nattogavganger, for eksempel med en 30–40 minutters mellomrom. Andelen sove- og liggeplasser per avgang bør etter vårt syn også økes på bekostning av sitteplasser. Det er bra at NT spesifiserer at materiell skal kunne gå både i dag- og nattrafikk for å bedre driftsøkonomien.

Vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder