

Uttalelse Jernbaneforum Nord

Jernbanesektorens handlingsprogram 2018 - 2029

Jernbaneforum Nord er fornøyd med den økte satsningen på jernbane i Norge. Økt vedlikehold, fokus på det grønne skiftet og modernisering av jernbanen er et gode for landet. Men for Nord-Norge er Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 trist lesing. Det er uakseptabelt at det ikke satses i nord. Næringslivet i nord satser for framtida og leverer gode resultater, men veien til markedene er lang. Jernbanen er viktig for konkurransekraft og verdiskaping – også i nord.

Behovet for dobbeltspor på Ofotbanen er ikke nevnt, det er foreslått få forbedringer på Nordlandsbanen og det blir ikke gjort noe med utslippene den neste planperioden. Skal kapasiteten på Nordlandsbanen økes er det avhengig av flere forhold. Det er gledelig at ERTMS innføres tidlig på Nordlandsbanen. Men så lenge vi ikke får nye kryssingsspor på den mest trafikkerte strekningen er Jernbaneforumet bekymret for utviklingsmulighetene – både for folk og gods. Det må i nær fremtid foretas større investeringer som flere kryssingsspor, større hastighet for å korte ned reisetiden både for passasjerer og gods. Tiltakene som ligger inne i handlingsprogrammet er ikke tilstrekkelig. Med reetablering av Nord-Norge linjen (containerbåt fra Bodø og nordover) og økt passasjertall for Saltenpendelen har vi behov for økt kapasitet.

Nordlandsbanen er det lengste togstrekningen i Norge som i dag driftes med dieseldrevne lokomotiv, og bør så raskt som mulig over på mer miljøvennlig drivstoff. Jernbaneforum Nord mener det snarest må igangsettes en utredning om hvordan banestrekningen kan gis et klimaløft ved at diesellokomotiv erstattes med null- eller lavutslippsteknologi.

Ofofbanen mellom Narvik og Riksgrensen og malmbanen videre til Kiruna, er i dag vesentlig for transport av Nord Norsk fisk til markedene i Europa. Det forventes en betydelig vekst innenfor sjømatnæringene i nord og det vil være avgjørende at det sikres og utvikles en bærekraftig markedslogistikk. Ofotbanen spiller også en betydelig rolle for godstransport til Nord Norge,- nord for Saltfjellet. Det satses tungt på reiseliv i regionen og banestrekningen er kåret til verdens vakreste, noe som øker persontrafikken. Det svenske malmselskapet LKAB er helt avhengig av banen og til sommeren starter også Kaunis Iron eksport av jernmalm på samme strekning. Sjømatnæringen vokser, reiselivsnæringen vokser og LKAB øker sin produksjon. Derfor haster det å komme i gang med oppgradering som øker kapasiteten. Dobbeltspor må på plass i neste NTP-periode, hvis banen skal være i stand til å håndtere det økte transportvolumet. Gjeldende NTP fastslår at dobbeltsporet skal konsekvensutredes, og Jernbaneforum Nord mener dette må adresseres i handlingsprogrammet. Planlagte kapasitetsutvidelser på Ofotbanen og Narvikterminalen gjennomføres i tråd med NTP.

Jernbaneforum Nord mener utbygging av reingjerder langs Nordlandsbanen må intensiveres. Vinteren 2017/2018 var preget av mange dyrepåkjørsler. Dette er først og fremst en tragedie for dyrene og reieneierne, men det er også en svært negativ konsekvens for togtrafikken. Skal tog være et fullgodt alternativ for både folk og varer må transporten oppleves som punktlig og pålitelig. Jernbaneforum Nord mener derfor at det må iverksettes flere tiltak for å hindre reinpåkjørsler langs Nordlandsbanen.