

Innspill til Naturvernforbundet: Miljøriktig nærtrafikk på Nordlandsbanen Saltendependelen som "Bodø bybane" før vegpakkene

I Bergen liksom Bodø gjennomføres tilsynelatende en større satsing på lokal samferdsel finansiert med bompenger på veg. Til forskjell fra Bodø hentes det i Bergen finansiering fra trengselsavgifter på veg til å finansiere *jernbane* (i versjon "light rail" eller trikk på godt norsk). I Bodø er de vegpakker med "fri fartsgrense" og kollektivplan i sneglefart.

Prosjektet i Bergen (<http://www.bybane.no/>) er unikt og gir muligheter til miljømessig styring med samferdsel, til en total prispakke på flere milliarder. I Bergen **mangler infrastrukturen til forskjell fra Bodø**, som **har** alle de tunge komponentene i bane-infrastrukturen, (Nordlandsbanen) og driftsorganisasjonen: Saltendependelen for lavfrekvent mellomdistansetrafikk. Bergen har til gjengjeld et høyere folketall enn Bodø, men miljøpotensialet i Bodø er til gjengjeld stort kun med beskjeden oppgradering av jernbanens vekslingsspor og lokalstopp. Men vil lokalpolitikere?

Byen langs banen

I Bodø har vi en befolknings og bosettingsstruktur som er ideell for skinnegående trafikk på sørsiden, og byen har en perlebåndsstruktur med betydelige befolknings/reisegrupper for nærtrafikk på Mørkved (6 min), Tverrlandet (12 min), Oteråga/Vågan (14,5 min) og Valnesfjord (28) og Fauske 37 min. Et naturlig omland langs Nordlandsbanen teller opp til 30 000 mennesker, alt etter hvordan en velger å telle. Et trafikkgrunnlag for en bybane som bygger på Saltendependelen er derfor absolutt til stede. I tillegg er tog raskere, miljømessig det beste forslaget, og det som er absolutt mest arealeffektivt. Dette er forspranget til jernbanen, som politikere kan velge å bygge videre på, eller de kan skusle det bort og gi grønt lys for en vegplan med 4 felt og kortere reisetid på veg – som favoriserer privatbilen.



Saltendependelen på Nordlandsbanen slår ut buss og privatbil, men mangler stopp og frekvens for nærtrafikk. Her ved et av flere naturlige stoppesteder - ved Stille dal.

Svensk suksess i tre punkter

Forskning fra svenske suksesshistorier dagpendling på jernbane viser at det ofte er tre faktorer som får folk til å velge kollektive transportmidler og jernbane foran privatbil:

- 1: Reisetid (Nordlandsbanen går i 130: Sentrum–Mørkved 6 minutter, Tverrlandet 12 min osv.)
- 2: Pris (i dag: 17 kroner med NSBs kundekort, 30 kroner med buss)
- 3: Frekvens. Er det et tog når jeg skal reise?

Saltendependelen har de to første suksessfaktorene allerede på plass (tid og pris), og i tillegg til mosjonen til og fra stasjonen eller stoppestedet får trafikanten en betydelig tidsgevinst (Mørkved hhv. tog 6 min. bil 12 min. og buss 23 min. i lavtrafikk, *mer i rushtiden*). I første omgang kan sentrumbussen brukes til overgang til byrunden med koordinering. Men gir politikere i Bodø (flertallet dvs. de rødgrønne) jernbanen i Bodø oppmerksomhet og støtte utover godstransporten? Skal kommunenes administrasjon pålegges å effektivere utredningstakt og tilrettelegging for jernbaneverket *før* alle vegpakkene, eller bare å sitte og vente, mens statens vegvesen handler i ekspressfart? Gods på jernbane promoteres effektivt men snevert, blant annet gjennom Team Bodø. Hvilke rolle spiller de og kommunes administrasjon og i forhold til vedtakene i kollektivsaken i bystyret i 27. oktober 2005?

Bystyret passer prinsippene: Bukken passer havresekken!

Er det slik at politikere kun er opptatt av formuleringer om kollektivtrafikk og jernbane? (Det haglet med gode benkeforslag som styrket jernbanen i bystyret 27. oktober 2005.) Men hvem i Bodøs saksforberedende instanser og iverksettende administrasjon tar de lokale politikernes interesse i bystyret for jernbane eller den sentrale kollektivsatsing på Nordlandsbanen alvorlig, og følger dette opp?

Samme politikere valgte i neste ”kollektivplanmøte” å slippe kun vegvesenet inn i innerste planleggings sirkler i plankomiteen, og vegvesenet som ”bukken til havresekken” legger nå fram den ene vegpakken etter den andre med ”fri fartsgrense”. Og ikke de som tar sikkerhets og kollektivhensyn først! Hvorfor er ikke Jernbaneverket invitert inn? Problemene med å tilrettelegge for vegtrafikk i trengselssoner er bare det at det kun fører til en ting: Ytterligere økning i vegtrafikken. Dette er en av de største sannheter i trafikkforskning med tilbakeblikk helt til 20-tallet, da amerikanske forstedsmiljø blei planlagt. Er dette en utvikling som alle politikere virkelig ønsker lokalt? Kanskje kan også ”miljøpartiene” svare for dette? Skal kollektivplanen tas alvorlig og lokale tiltak treffes for jernbane før det er for sent, og bilen konkurrerer ut også fjerntrafikken på den eksisterende Saltenpendelen. Dette valget gjør i praksis politikere gjennom at de kan velge å legge landet åpent for veg og privatbilisme. Formuleringer om kollektivtrafikk på et papir, vil ikke kunne måle seg mot trafikantadferd. Miljøbelastning, trengsel og parkeringsproblemer og nye trafikkulykker vil komme.

Lokalpolitikk og rikspolitikere

Dersom lokalpolitikere hadde sentrale myndigheter og faginstanser *mot* seg, ville det være lett å forklare politisk tafatthet, manglende miljøbevissthet og fravær av miljøinitiativ i samferdselsplanleggingen i Bodø. Men det har de ikke nå lenger, og lokalflertallet i Bodø er nå det samme som i flertallsregjeringen. Det gir mulighet til ansvarlig handling og miljøprofil, totalplanlegging og langsiktighet. Her ligger regjeringen foran med siste satsing i budsjett med 40 mill. kroner til forsert fjernstyringsprosjekt på Nordlandsbanen. Hvorfor er Bodøs kollektivplan og bærekraftige alternativ parkert på et sidespor, fortrenget av en veg-”pakke” som har koplet rv. 17 med rv. 80? To ikke sammenlignbare prosjekter annet enn i Regionrådets plan. Er fylkespolitikere like tafatte?

Oppgraderingen fra Jernbaneverket

Det har vært svært lite oppmerksomhet og mangelfull informasjon lokalt om betydningen og potensialet i den infrastrukturelle oppgraderingen som foregår på Nordlandsbanen i dag. Det er igjen opprinnelig et resultat av styrking av jernbanen i Nasjonal transportplan for 2006–2015 og i statsbudsjettet. Fjernstyring, togradig, rassikring, korte vekslingsspor i baneenden samt flere stoppeplasser er den infrastrukturen som skal til for å øke kapasiteten for lokal persontrafikk på Nordlandsbanen. Jernbaneverket bygger også lange vekslingsspor som del av fjernstyringsprosjektet i midten av strekningen, en miljøriktig satsing for lange godstog.



Jernbaneverket bygger nå et 1000 m langt vekslingsspor ved Eiterstraum/Eiteråga 17 km sør for Mosjøen. Dette og fjernstyringen styrker kapasiteten for godstrafikk på Nordlandsbanen. Foto: E. Kantun 20©05.

Så har regjeringen vedtatt forsering av fjernstyring på Nordlandsbanen, men Bodø kommunes forpliktelser som vert for Nordlandsbanens endestasjon i nord kommer i et grelt lys. Og viser Nordland fylke ansvar som det eneste og privilegerte av de tre nordligste fylkene – med jernbaneinfrastruktur? Plasseringen av buss/hurtigbåtterminal som forvansket konsentrasjonen rundt de to eksisterende reisesentrene (jernbanen/hurtigruta og flyplassen) er ett eksempel på lokalpolitikk som kan være tegn på manglende forståelse for vertsrollen for en så viktig infrastruktur som jernbanen. Nå ukritisk kopling av vegprosjekter med helt ulik miljøprofil i en vegpakkekonstruksjon – kalt ”Forundringspakke Salten”. Neste trinn kan være å pulverisere kundegrunlaget for Saltenpendelen og lokaltrafikken ved å effektivisere vegsystemet på rv. 80 i stedet for å

trafikksikre vegen *før* jernbanen har etablert lokaltrafikk. Eller å tilrettelegge for et totalt trafikksystem som ivaretar overgang, koordinering, helårs gangstier og lokal togpendling. Det er ikke de mest trafikkulykkelbelastede områdene som sikres først på rv. 80 i Vegpakke Salten. Samtidig er rv. 17 lett å argumentere for. Verst er det allikevel at det ikke følger regneringens jernbaneoppgradering. "*Bad timing!*"

Satsing på lokaltog fortsatt mulig

Hva kan miljøvennlige politikere, fylkespolitikere og Storting samt kommuneadministrasjon gjøre nå for å vise samferdselspolitisk ansvar? Jo hente fram kollektivplanen og få planleggingen opp i krengetogsfart.

1. Satse først og fremst på jernbanen som rask, miljøriktig og kostnadseffektiv lokalpersontransport **før** vegprosjektene. Utsette hele den overdimensjonerte delen av veipakke Salten langs rv. 80, men gjøre enkle utbedringer for vegsikkerhet der det fins muligheter for kollektive løsninger, og korte reisetida på jernbanen med å fjerne overganger. Utrede Bergens-alternativet med **bompenger til finansiering av raske kollektive løsninger herunder primært jernbane**, mens bussens primærfelt blir sentrum, nordsida, området vest for Stille dal, der det nå ikke er jernbane.
2. Satse på statsfinansiert kystriksveg 17 og bedre vegløsninger inkludert buss **i distriktet** der det ikke er annen forbindelse eller trafikkgrunnlag for rutetransport med høy frekvens, spesielt i den nye bydelen Skjerstad.
3. Bygge gangveger og parkeringsplasser ved reisesentra og finansiere overgangsordninger mellom ulike kollektive transportmidler **før** "vegpakkene". Sørg for helsebringende helårsbrøytede/ strødde sykkel og gangstier i et stjernenett rundt 5–6 togstopp på strekningen Valnesfjord– Oteråga/Vågan/Reitan– Tverrlandet–Støver–Mørkved–Stille Dal–Rønvik–Sentrum.
4. Prøve ut hurtigbåtens potensial både mellom Skjerstad og Vågan/Oteråga/Reitan og som tilførsel til en høyfrekvent lokal Saltenpendel også i retning **til** Fauske. "Motpendlingen" helt fra øyene til Fauske er muligens like viktig som pendling fra Saltdal i retning inn til Bodø. Halv reisetid Skjerstad – Sentrum (drøyt 30 min inkl. overgang) er i teorien den suksessfaktoren som skal til for å få folk til å velge **hurtigbåt + lokaltog** med Oteråga/Vågan som vekslingssted.



Saltenpendelen går i 130 km/t deler av strekningen Fauske–Bodø og i tunnel fra Røvika til Valnesfjord. Det vil vegutbyggerne kopiere og konkurrere ut jernbanen i stedet for å satse på vegsikkerhet og RV 17. Foto: E. Kantun 20©05.

Hvem burde utrede også persontrafikk på jernbane?

En av de betenkelige sidene med utredningene er ved siden av at vegvesenet fungerer som bukken til havresekken i kollektivkomiteen også den rollen Team Bodø spiller, eller *ikke* spiller. I spørsmål om lokal utbygging av en infrastruktur som Nordlandsbanen kunne en forvente at de tilfører befolkningen og kommunepolitikere informasjon, utredninger, ressurser og kunnskap. En kunne forvente informasjon om oppgraderingen av Nordlandsbanen, initiativ i å utrede og presenterte kollektive banebaserte løsninger og overgangsordninger for persontrafikken og trafikkgrunnlaget for et "bytog" under 30 minutter til Fauske. Dette ville ha vært en miljøriktig, langsiktig og bevisst satsing på regionforstørring for eksempel som effekten av Svealandsbanan i Sverige, der trafikkøkningen var 800 % og regionforstørringseffekten for utkantkommunene (Eskilstuna) formidabel.

Saltenpendelen har *to av de tre suksessfaktorene* (reisetid, pris, frekvens) fra Svealandsbanen, og mange kan ikke tro sine egne ører og øyne når en får høre at forkorting av reisetid fra 1 time og 40 min til 1 time med jernbane fører til en trafikkøkning på 800 %. Jo da, du leste riktig: 800 % trafikkøkning på jernbane.

Svenskene har ”folkhemmet” – hva har vi?

Suksessen med Svealandsbanan foregår i et land som satser 107 milliarder SEK og spesielt på jernbane i sin ”nasjonale transportplan”. Og langt mer på jernbane, grovt sett for samme område/tidsrom som Norge satser 10 milliarder NOK (eller 26 milliarder – NTP, alt etter hvordan en regner). Så gir det også resultater i Sverige: 109 prosjekter, 200 km i timen eller mer, på ca. 650 kilometer jernbane (i Norge på 94 kilometer jernbane). Men de har også en annen holdning til informasjon. Jernbanen har ved elektrifisering også potensial på å være ”rein” og mest bærekraftig type transport, og søkelyset er nå satt på Meråkerbanen og ”andre enden” av Nordlandsbanen i Trønderlag. I denne omgangen i forbindelse med VM i Åre. Følger man utredningen fra 1995 om elektrifisering av Nordlandsbanen til Meråker og Steinkjer, er det også starten som også gir potensial for å elektrifisere hele banestrekningen på Nordlandsbanen, et velkjent ordførerkrav fra tidlig 90-tall.

At samme partiene har hånd om regjeringsmakt og bystyremakt i Bodø og innflytelse i Nordland fylkesting, gir potensial og ansvar for miljøriktig, energisparende og bærekraftig satsing. Politikerne er i den situasjonen at de kan ta *ansvar!* Utrederne og beslutningstagerne må også innta en inkluderende holdning til Jernbaneverket, og NSB som infrastrukturholder og driftsselskap på Saltenpendelen. Ansvar for lokal samferdsel og sammenhengen mellom sentrumsplan, vegplan og kollektivplan er langt mer enn uforpliktende prinsippvedtak i bystyret. Det krever politisk mot, langsiktig handling og helhetlige samferdselstiltak nå. Dette er en historisk sjanse til å vise politisk mot og miljøansvar for en større kollektivsatsing. Det er mulig i Bergen og på Svealandsbanan. Det burde være mulig også i Bodø som har infrastrukturen på plass. Det er timingen som teller, og jernbanen er i rute! På tide å komme seg på toget?

Mer om Svealandsbanan: <http://www.jarnvagsforum.se/view.asp?type=rel&ID=120> side 61–71