

Oslo, 3. februar 2020

Til  
Samferdselsminister Knut Arild Hareide

## Jernbanealliansens innspill til regjeringens arbeid med Nasjonal transportplan 2022–2033

### Innledning

Nasjonal transportplan 2022–2033 blir et viktig redskap for å innfri Norges miljøforpliktelser, samtidig som forventningene til effektiv pengebruk sannsynligvis øker. Det krever strengere prioriteringer.

Som hovedinnspill til NTP ber vi deg:

- sikre et godt vedlikehold av jernbanenettet
- videreføre målet om overføring av 30 prosent av godstransporten på vei over 300 km til sjø og bane og få på plass virkemidler som innfrir målet
- videreføre og skjerpe nullvekstmålet for biltrafikken i byområdene
- innføre avtaler om byutvikling og jernbaneutbygging mellom staten og kommunene
- sørge for nok togmateriell for å møte den økende etterspørselen etter togreiser, også for nattog og andre langdistansetog

Vi vil innledningsvis kommentere at det er prisverdig at fokuset på vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur har økt. Likevel er vedlikeholdsetterslepet for jernbanen stort og dessverre økende. Samtidig registrerer vi at det planlegges flere kostbare og lite lønnsomme veiutbygginger, både i sentrale strøk og i andre deler av landet. Vi mener det med fordel bør satses mer på vedlikehold av infrastruktur framfor nybygging, og at det bør være rom for å flytte midler fra veiutbygging til vedlikehold av jernbanen.

### Vedlikehold av jernbanenettet

Jernbanealliansen vil gi regjeringen anerkjennelse for å ha økt bevilgningene til fornyelse og vedlikehold av eksisterende banenett. Det er også positivt at Stortinget i flere budsjettbehandlinger har greid å øke innsatsen og faktisk prioritere fornyelse og vedlikehold framfor andre prosjekter som det kunne være fristende å igangsette for å vise velgerne handlekraft.

Et pålitelig og stabilt banenett er en forutsetning for at folk og næringsliv vil bruke toget både i persontransporten og for godstransport. Fornyelse og vedlikehold er avgjørende for å hindre feil på strømsystemer og signalanlegg og for å hindre at baner stenges på kort varsel på grunn av flom og vind. Klimaendringene kan forsterke utfordringene. I NTP 2018–2029 er det satt som mål at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med en tredel innen utgangen av tolvårsperioden (2029). Regjeringens budsjettproposisjon for 2020 viser imidlertid at etterslepet vil øke med 2,2 mrd. kroner innen utgangen av 2020, til om lag 21,5 mrd. kroner. Jernbanealliansen forventer derfor at fornyelses- og vedlikeholdsinnsatsen trappes opp ytterligere, og at målet om å redusere vedlikeholdsetterslepet skjerpes for den nye transportplanen.

## Målet om godsoverføring fra vei til sjø og bane

Ekspertutvalget som la fram rapporten *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet* i fjor, foreslo å avvike målet om godsoverføring fra vei til bane angivelig fordi ny teknologi vil svekke klimagassutslipp og trafikksikkerhet som argumenter for godsoverføring.

Det er liten tvil om at ny teknologi kan gjøre lastebilen mindre klimaskadelig og mer trafikksikker, og at differensen mellom lastebil og tog/skip i så henseende reduseres. Det er imidlertid ikke det samme som at lastebilens ulemper viskes bort. Dersom veksten i transportomfanget fortsetter, vil den totale størrelsen på ulempene forbli store, i hvert fall i mange år framover.

Lastebilens mulighet til å drives av elektrisitet over lengre distanser, der jernbanen er et reelt alternativ, er fortsatt små. Batteriene har for lav kapasitet, og hydrogen er fortsatt ikke en moden teknologi. TØI-rapporten *Framskrivning av kjøretøyparken*<sup>1</sup> viser mulig innfasing av batteri- og hydrogendrevne lastebiler, gitt at definerte måltall for lav- og nullutslippskjøretøy i veitrafikken fra Nasjonal transportplan 2018–2029 innfris. Vi ser i TØI-rapporten at måltallet for lastebiler vil resultere i at diesellastebiler utfører det største trafikkarbeidet helt fram til 2036. Andelen dieseltransport på lengre distanser vil antakelig være høyere.

Videre er det viktig å huske på at hydrogen er energikrevende å produsere, og det er et betydelig energitap i brenselcellene for å omdanne hydrogen til elektrisitet igjen. Tommelfingerregelen er at hydrogendrift krever 2,5 ganger energi enn det elektromotoren bruker. Jernbanen er til sammenlikning en svært energieffektiv måte å framføre gods på.

Tungtransportens øvrige ulemper løses heller ikke av at dieselmotoren erstattes av noe annet. Veislitasje og svevestøv, trafikkstøy og behov for infrastrukturinvesteringer er fortsatt parameter som påvirkes av godstransportomfanget på vei. I dag er det tunge kjøretøy som er ansvarlige for nesten all veislitasje,<sup>2</sup> og vi kan ikke se at dette vil endres av ny teknologi. Og det er et viktig poeng at tungtransportens miljøbelastning kanskje ikke utgjør så stor andel av storbyenes ulemper fra transport, men at belastningen langs hovedveinettet og gjennom mange tettsteder utenom storbyene vil øke betydelige dersom mer gods vil gå på lastebil framfor med skip eller tog.

Som ledd i arbeidet med å innfri godsoverføringsmålet trengs det mer kunnskap om teknologiske løsninger som kan effektivisere terminaler og omlasting av gods mellom bil, båt og bane. Her kan det ligge betydelige potensialer, som kan redusere kostnadene for godsoverføring.

Godstransporten på bane er viktig blant annet for å distribuere varer til folk flest rundt i landet og eksportere tømmer, fisk og andre råvarer. Jernbanealliansen vil tydelig anbefale at målet om godsoverføring videreføres og legges inn som en viktig premiss i arbeidet med NTP 2022–2033.

## Lønnsomhet for gods på bane

Støtteordningen for gods på bane, som trådte i kraft 1. juli 2019, ser ut til å hindre kollaps i godstrafikken. Positivt er det også at godstransportene på bane økte i 2018, tross dårlig lønnsomhet. CargoNets nye satsing blant annet med et ekstra tog på Nordlandsbanen er en indikasjon på at støtteordningen virker. Men det er sterke krefter som også trekker i motsatt retning, blant annet økt omfang av modulvogntog og veitubbygginger som kutter kjøretider og kostnader.

Støtteordningen er ikke ment som en permanent ordning, men den må sannsynlig vare i flere år. Uansett haster det ekstra med å få på plass tiltak som gir lønnsom drift, som ledd i å oppfylle regjeringens og Stortingets mål om å flytte 30 prosent av godstransporten med lastebil på avstander over 300 km til sjø og bane. Spesifikke godstiltak må derfor få høy prioritet i den kommende transportplanen, med nye midler

---

<sup>1</sup> TØI-rapport 1689/2019 *Framskrivning av kjøretøyparken* av Lasse Fridstrøm:  
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50202>

<sup>2</sup> VG-artikkel 19. juni 2015: <https://www.vg.no/forbruker/i/yPk52/tungtransporten-faar-skylden-for-nesten-all-slitasje-paa-norske-veier>

utover det som ligger inne i gjeldende handlingsprogram. Godt vedlikehold av banenettet er avgjørende for togets konkurransekraft overfor lastebilen. Videre må kostnadsnivået senkes, primært gjennom tiltak på terminalene og ikke minst muligheter for å kjøre lange godstog. Dette krever blant annet en plan som sørger for utbygging og forlenging kryssingsspor, strekning for strekning.

Det er også viktig at nye dobbeltsporstrekninger bygges med forbi kjøringsspor for godstog og ellers bygges slik at de gir et løft for godstrafikken. Det er derfor beklagelig at Ringeriksbanen ikke dimensjoneres for bruk av godstog i ordinær trafikk, samtidig som det skal bygges en motorvei parallelt som gir forbedringer for lastebilene.

### **Nullvekstmålet for personbiltrafikken i byene**

Nullvekstmålet for byene er svært viktig for å sikre at arealbruken og transportsystemet utvikles slik at vi kan oppnå raskere kutt i klimagassutslipp og luftforurensing og oppnå byer og tettsteder med mindre trafikkøer og bedre forhold for fotgjengere og syklister og andre aktiviteter for innbyggerne og tilreisende. Videre vil økt privatbiltrafikk også kunne utløse store og kostbare infrastrukturinvesteringer, slik at nullvekstmålet er et middel til bedre samfunnsøkonomi, om det gjøres riktig. Vi mener at nullvekstmålet er viktig for å møte summen av de trafikkrelaterte utfordringene byene og tettstedene opplever, og som vanskelig lar seg løse med ny teknologi i lang tid framover.

Det nevnte ekspertutvalget foreslo i sin rapport fra i fjor at nullvekstmålet revideres og erstattes med et mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål. Men vi ønsker oss faktisk mer enn dette. Det vil fortsatt ta lang tid før transportmidlene i byene er uten direkte utslipp – og da vil trafikkvekst spise opp (deler av) de positive effektene av ny teknologi, slik at blant annet reduksjonen i klimagassutslipp vil gå saktere. Det er også flere andre miljøutfordringer relatert til trafikkomfanget som ny teknologi ikke har åpenbare svar på, for eksempel støy. Dette sammen med ekspertutvalgets erkjennelse av kø- og arealutfordringene tilsier at vi ikke kan se at fokuset bør flyttes vekk fra trafikkomfanget. Nullvekstmålet er enkelt å forstå og har klare indikatorer. Vi finner det derfor riktig at nullvekstmålet skjerpes for de større byene, noe flere større byer har gjort gjennom egne vedtak. Dette må igjen være en viktig premiss i byvekstavtalene.

### **Stasjonslokalisering ved utbygging av jernbanen**

Jernbanealliansen vil advare mot jernbaneutbygging der stasjoner legges utenom sentrum. Det vil fortsatt være et viktig mål å oppnå levende byer og tettsteder, med god miljøkvalitet, og stasjonene bidrar til dette. Stasjoner utenom sentrum vil virke motsatt. Ulempene av å bytte transportmiddel for å komme seg til toget på stasjoner utenom sentrum forsvinner heller ikke – og forsterkes dersom vi ikke får bukt med lokale køutfordringer.

Det er viktig at jernbanen får tilstrekkelig kapasitet og attraktivitet for persontransport over kortere og lengre distanser samt for godstransporten, og det er dette investeringene i jernbanenettet primært skal gå til. Når målet er å oppnå økt samfunnsnytte av investeringene, finner vi det riktig og naturlig at Bane NOR vurderer om dagens sentralt plasserte stasjoner i større grad kan beholdes, med nødvendige moderniseringer/ombygginger, framfor at det legges helt nye traseer og stasjoner i byene. Samtidig må det fortettes rundt stasjonene.

### **Jernbaneutbygging og arealpolitikk**

Utbygging av jernbanen vil ikke automatisk føre til at flere reiser kollektivt framfor med bil. For at toget skal velges og bilen settes bort, må togtilbudet være attraktivt og tilgjengelig for flere. Togets attraktivitet og jernbanens samfunns- og miljønytte avhenger i stor grad av hvordan arealbruken rundt stasjonene utvikles. Mens staten dekker alle kostnader ved jernbaneutbygging, er det kommunene som primært styrer arealbruken.

Jernbanealliansen savner sterkere virkemidler som sikrer at boliger, arbeidsplasser og servicefunksjoner lokaliseres nær stasjonene, slik at flere kan bruke toget på en enkel måte. Jernbanealliansen ser positivt på

arbeidet som gjøres med å få på plass byvekstavtaler for de større byene, som kobler arealpolitikken til infrastrukturutbygging. Det vi savner, er tilsvarende forpliktende mekanismer/avtaler for de øvrige byene og tettstedene der jernbanen skal bygges ut, som kobler statlig jernbaneutbygging og lokal arealpolitikk. Jernbanealliansen forventer at det i områder der jernbanen skal bygges ut, blir gjennomført en regional planprosess på tvers av kommunegrensene, som blant annet viser hvordan fortetting rundt knutepunkter gjennomføres, på bekostning av spredt utbygging. På bakgrunn av en slik prosess bør staten signalisere krav til kommunene, som kan resultere i forpliktende utbyggingsavtaler. Det vil være naturlig at staten prioriterer jernbaneutbygging i korridorer der kommunene har høye ambisjoner om å legge til rette for at jernbanen skal bli en suksess.

### **Økt kapasitet på dag- og nattog mellom landsdelene**

Det er for transport over lengre distanser, der tog erstatter lastebil- og flytransport, at toget kan bidra mest for å kutte klimagassutslipp.<sup>3</sup> Mye kan gjøres på eksisterende banenett og mindre utbedringer, og det er også viktig å ta hensyn til slike togs behov når nye baner planlegges og bygges.

Det er derfor gledelig at interessen i markedet for å reise med tog, som alternativ til fly, er økende. Dette gjelder både til utlandet og innenlands. Få togforbindelser til utlandet og utsolgte sovekupeer på nattog har skapt engasjement og medieoppmerksomhet. I tillegg er det slik at både sovevognene og en betydelig andel av vognene som brukes i langdistansetog på dagtid, sliter med sprekkdannelser. Jernbanedirektoratet anslo i 2019 at gjenværende levetid for vognene var 5–8 år.

Jernbanealliansen mener det er viktig at Norske tog AS får i oppdrag å anskaffe tilstrekkelig med togmateriell, slik at kapasiteten i nattog kan økes betydelig, og at frekvensen på togtilbudet på dagtid mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim kan økes til avganger hver annen time begge retninger. Det er gledelig at både Go-Ahead, SJ og Vy ønsker å utvide togtilbudet, og da trengs det også nok togmateriell for dette. Flere og lengre kryssingsspor er viktig for godstrafikken, men vil også gjøre det mulig å kjøre flere persontog og med mindre tidstap ved kryssinger.

### **Om Jernbanealliansen**

Jernbanealliansen består av ni organisasjoner som ønsker å fremme jernbanen i Norge. Alliansens formål er å arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprosjekter og opprustning av det eksisterende jernbanenettet. Jernbanealliansen består av:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Framtiden i våre hender
- Landsorganisasjonen i Norge (LO)
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz  
styreleder

---

<sup>3</sup> Rapporten Klimakonsekvenser av prioriteringer på banenettet av Holger Schlaupitz:  
<https://naturvernforbundet.no/getfile.php/1370895-1404060489/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2014/Klimakonsekvenser%20av%20prioriteringer%20p%C3%A5%20banenettet%2000614.pdf>