

Oslo, 7. april 2021

Til transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

Jernbanealliansens innspill til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2022–2033

Vi viser til Stortingets høring av Meld St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og sender hermed vårt innspill til transport- og kommunikasjonskomiteen.

Godsoverføring gir miljø- og samfunnsnytte

Toget er en transportform med fordeler i et miljø- og samfunnsperspektiv. Overføring av trafikk til banen gir reduserte klimagassutslipp, effektiv arealbruk, bidrar til å dempe andre miljøproblemer som støy, energiforbruk og mikroplastforurensning og reduserer tallet på drepte og hardt skadde i trafikken. Satsing på godstransport på bane gir også økt verdiskaping, nye arbeidsplasser og styrket konkurransekraft for norsk næringsliv i et marked med økende miljøkrav. Gods på bane gir sysselsetting på terminalene rundt omkring i Norge og for lokale lastebilfirma som frakter gods til og fra disse terminalene. Dette i motsetning til langtransport på vei, som de siste årene i økende grad går med utenlandske lastebiler fra utlandet og helt fram til sluttmottaker i Norge eller som kabotasjeoppdrag.

Jernbanealliansen setter pris på at regjeringen opprettholder målet om å overføre 30 prosent av godstransporten fra vei til sjø og bane på distanser over 300 km. Dette gir et tydelig signal til alle aktører i denne sektoren om at det vil komme kapasitetsutvidelser og forbedringer for godstransporten på bane, noe som vil danne grunnlag for langsiktig og lønnsom satsing.

Vi stiller oss likevel undrende til at godsoverføringsmålet ikke står i omtalen av klimatiltak. Miljødirektoratet har i sin utredning Klimakur 2030 anslått at godsoverføringsmålet kutte nær en halv million tonn CO₂ mot 2030. Godstransportkundene sier de ikke ser at nullutslippslastebiler for langtransport vil bidra så det monner innen 2030, og at det derfor er bane og sjø som er de reelle alternativene for større utslippskutt fra langdistanse godstransport. En ny analyse fra Asplan Viak viser at klimagevinsten av godsoverføring er store også i et livsløpsperspektiv, hvor man tar med utslipp fra investeringer og kjøretøy. Jo tidligere vi lykkes med godsoverføring, jo større er klimagevinsten.

Jernbanealliansen foreslår derfor å forsterke satsingen på godsoverføring med følgende tiltak:

- Det er positivt at det kommer på plass effektpakker for godsstrekningene og tiltak for tømmertransporten, og at mye arbeid skal skje i første del av planperioden. Det er viktig at disse blir realisert, slik at godstransporten på jernbane kan styrke sin konkurransekraft og kapasitet.
- Godstransporten må få en prioritet i ruteplanene, som reflekterer samfunnsnyttene og gjør at godstogene drar nytte av de lange kryssingssporene som er bygd eller skal bygges.
- Miljøstøtteordningen som ble innført i 2019, har virket etter hensikten, og det er viktig at denne videreføres. Både størrelse og innretning bør vurderes, blant annet om den skal utvides med en stimuleringsordning for etablering av nye rutetilbud, etter mønster fra sjøfarten.

Vedlikeholdsetterslepet må tas igjen

Et pålitelig og stabilt banenett er en forutsetning for at folk og næringsliv vil bruke toget både i persontransporten og for godstransport. I regjeringens forslag legges det opp til at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med en tredel innen utgangen av tolvårsperioden.

Jernbanealliansen mener ambisjonsnivået må forsterkes, og at man bør etterstrebe å ta igjen vedlikeholdsetterslepet i perioden.

Mer togmateriell er nødvendig

Store deler av det norske togmateriellet nærmer seg slutten av sin levetid. Samtidig forutsetter planlagte investeringer og rutemodeller betydelig mer togmateriell. I tillegg til er det også økende engasjement for togreiser som ferietransport og opplevelse, både fra privatpersoner og fra næringslivet.

I NTP står det at regjeringen skal komme tilbake til Stortinget i spørsmålet om togmateriell. Vi vil gjerne minne om at det må settes av midler til restverdifinansiering over statsbudsjettet for at vi skal ha få nok togmateriell til de planlagte forbedringene i rutetilbudet samt sovevogner for fjerntogsatsing.

Nullvekstmålet for personbiltrafikken i byene må skjerpes

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. Vi ber derfor om at nullvekstmålet skjerpes for de største byene, noe flere byer har gjort gjennom egne vedtak. Dette må igjen være en viktig premiss i framtidige byvekstavtaler.

Jernbaneutbygging og arealpolitikk må kobles

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 derfor sterkere virkemidler som sikrer at boliger, arbeidsplasser og servicefunksjoner lokaliseres nær stasjonene, slik at flere kan bruke toget på en enkel måte også utenfor områder med byvekstavtaler.

Innfør et mål for persontransport med tog

Jernbanealliansen mener det er behov for et styringsverktøy som tydeliggjør hva som skal være målet med summen av norske jernbanetiltak i persontransportsegmentet. Det bør derfor settes et mål for persontransport med jernbane i form av passasjertall, passasjerkilometer og markedsandel.

Ved å styre innsatsen etter effekt på trafikkvekst og trafikkoverføring vil vi enklere kunne synliggjøre formålet med investeringer og bevilgninger til drift og vedlikehold over hele landet – og prioritere mellom disse og sikre at de henger godt sammen. Et slikt mål er også viktig for å bidra til sterkere kundeorientering og få konsentrasjon om tiltak som bidrar effektivt til å få flere til å velge tog som transportmiddel.

Større utbygginger

Det er positivt at utbyggingen av dobbeltspor Arna–Stanghelle har kommet inn i første planperiode, og det er viktig at dette følges opp.

Av andre enkeltprosjekter som berører både gods- og persontransporten, står økt kapasitet gjennom Oslo i tråd med konseptvalgutredningen helt sentralt. En ny Oslo-tunnel vil få positive konsekvenser for jernbanetransporten over nesten hele landet. Den gjør det også mulig å hente ut effekten av de store investeringene som er gjort og gjøres i intercity-utbyggingene på Østlandsområdet. Det er derfor viktig at planlegging og forberedelser til byggestart for denne gjennomføres i første seksårsperiode. Videre mener Jernbanealliansen at vi må få fortgang i arbeidet med å planlegge og få på plass en utbyggingsstrategi for en moderne jernbane mot Göteborg og kontinentet.

Jernbanealliansen mener det med fordel kunne vært investert noe mindre i kapasitetsutvidelser på veinettet til fordel for nødvendige jernbaneinvesteringer i første del av planperioden.

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



Tonje E. Orsten Kristiansen
styreleder