

Til Samferdselsdepartementet

Innspill til regjeringens arbeid med statsbudsjett for 2023

Jernbanealliansen vil gjerne bidra til at ny regjering kan føre en jernbanepolitikk som gir økt samfunnsnytte av jernbanen vår, og hvor jernbanen kan bli en effektiv bidragsyter inn i den grønne omstillingen. Vi i Jernbanealliansen vil derfor gi vårt innspill til departementets forberedelser til statsbudsjett 2023.

Jernbanen er arealeffektiv og energieffektiv, og en stor andel av den er elektrifisert. Det betyr at jernbanen har kvalitetene vi ønsker oss av mobilitet i det grønne skiftet. For mye av debatten om samferdselspolitikken handler om fordelingen av budsjettmidler mellom nye utbyggingsprosjekter, og for lite av debatten handler om hvordan vi mest mulig effektivt oppnår nødvendig og tilpasset mobilitet i samfunnet innenfor rammen av klima- og miljømålene våre.

Jernbanealliansen ønsker at regjeringen framover redefinerer samferdselsdebatten og prioriterer tiltak som gir størst mulig effekt for å øke jernbanens passasjer- og godsandel på kort og lang sikt.

Jernbanen må ta en økende passasjerandel

I Tyskland inneholder den nye regjeringsavtalen et mål om at antall personkilometer med tog skal dobles mot 2030. Denne typen målambisjoner omdefinierer samfunnsdebatten fra å handle om størrelse på investeringer til hvilken effekt ulike virkemidler har.

- **Nullvekstmålet og tilsvarende virkemidler utenfor byområdene**

Vi har et liknende virkemiddel i nullvekstmålet for byområdene våre, og dette har gjort det mulig med målrettede samarbeidsavtaler mellom stat og kommune. Nullvekstmålet er en forutsetning for en effektiv jernbane i byområdene og må derfor opprettholdes og videreutvikles, men per i dag mangler fortsatt virkemidler for en mer effektiv jernbanepolitikk utenfor byområdene.

Jernbanealliansen ønsker derfor at det innføres tilsvarende avtaler mellom stat og kommune langs jernbanestrekninger for å styrke jernbanens trafikkgrunnlag og gjøre investeringer i jernbanen mer samfunnsøkonomisk lønnsomme.

- **Prioriter vedlikehold**

En godt vedlikeholdt jernbane som er driftssikker og forutsigbar er en forutsetning for tillit hos både folk og næringsliv. Særlig sliter godsaktørene med tap av tillit hos sine kunder når de ikke klarer å levere varene de har forpliktet seg til innen avtalt tid, men også hos passasjerene sliter det på tilliten med hyppig forsinkede og innstilte tog. Vedlikeholdsetterslepet på jernbanen er en stor byrde for alle aktørene og brukerne av jernbanen, og jo lenger tid vi bruker på å ta igjen etterslepet, jo dyrere blir det fordi for mye av innsatsen nå handler om brannslukking. For å få mest mulig igjen for vedlikeholdsbevilgningene må det settes av mer ressurser over tid, inntil vi har nådd et balansepunkt hvor innsatsen kan dreies over i langsiktig planlegging av samfunnsøkonomisk optimal fornyelse kombinert med stabilt vedlikehold. **Jernbanealliansen ber om at det bevilges minimum 1100 millioner kroner ekstra til vedlikehold og fornyelse i 2023, sett**

i forhold til vedtatt budsjett for 2022. Med bevilgningen bør det følge en langsiktig avtale om at et tilsvarende minimumsnivå videreføres den kommende femårsperioden.

- **Invester i togmateriell**

Togmateriell har lang levetid, men en betydelig del av norsk togmateriell er over 40 år gammelt og sliter med tekniske feil og høye driftskostnader. I tillegg til dette økes nå antall avganger, og det er planlagt store kapasitetsutvidelser på rutetilbudet i takt med nye investeringer i infrastrukturen. Samtidig er interessen for fjerntog og nattog økende, både fra passasjerer og i reiselivsnæringen. Dette krever økende investeringer i nytt togmateriell. **Jernbanealliansen vil derfor minne om viktigheten av å holde et høyt tempo på investeringer og utskifting av nytt materiell. Det må gis tilstrekkelige garantier for restverdisikring for Norske tog.**

- **Sats på fjerntog og reiseliv**

Fjerntog tilbyr energieffektiv transport, og klimagevinsten er også betydelig, i og med at disse kan ta trafikk fra fly, der elektrifiseringsarbeidet vil ta tid. Behovet for offentlig kjøp er også begrenset, sammenlignet med lokal- og regiontrafikken. Reiselivsnæringen har lansert sin [strategi mot 2030](#) hvor de blant annet er avhengig av mer miljøvennlige transportformer for å nå målene sine om å halvere klimautslippene de kommende åtte årene. Skal de lykkes, forutsetter det at andre samfunnsaktører støtter opp under deres mål, og jernbanen er en sentral aktør i denne omstillingen. **En god og tilgjengelig billettinfrastruktur, som er utviklet gjennom ENTUR, er en forutsetning, men samarbeidet bør også videreutvikles til å omfatte reiser til/fra og i Europa ellers.** Jernbanealliansen mener også at det må arbeides med å øke jernbanens passasjerandel på fjernstrekninger mot Sverige og kontinentet både på kort og på lang sikt. Lavt hengende muligheter er for eksempel nattogtilbud Oslo-København og tilpasninger på ruteplaner. Det er utfordrende at InterCity-utbyggingen mot Halden har stoppet opp, og **Jernbanealliansen ber om at det utredes hvordan vi kan løse behovet for gode forbindelser for både passasjerer og gods fra østlandsområdet mot Sverige og kontinentet.**

- **Attraktivt togtilbud fram til den nye normalen er etablert**

Pandemien viser seg å vare lengre enn fryktet. Den reduserer reiseaktiviteten og turismen, og endrer reisemønstrene til de som fortsatt reiser – slik at inntektsgrunnlaget for togtrafikken reduseres. Vi har også sett at trafikantene bruker tid på å vende tilbake etter nedstengninger og smittefrykt. «Den nye normalen» er dessverre fortsatt langt unna. Det er viktig at det etableres kunnskap om hva den nye normalen faktisk vil være før man tilpasser det nye tilbudet. Dersom rutetilbud endres for tidlig, risikerer man å miste reisende som ellers ville vendt tilbake til toget. Det må være et mål å gi de reisende et bedre kollektivtilbud, slik at flere velger å reise miljøvennlig, også etter pandemien. Skal klimamålene nås, må utslippene fra transportsektoren reduseres. At flere velger å reise kollektivt, er nødvendig for å nå disse målene, og der har toget en viktig rolle. **Regjeringen bør derfor ta høyde for at det kan bli nødvendig med noe kompensasjon for bortfall av billettinntekter også i 2023, slik at man sikrer et attraktivt togtilbud og dermed flest mulig passasjerer tilbake på togene i overgangen til den nye normalen. Det bør settes av 250 millioner til dette.**

Sats på godsoverføring til bane

- **Prioriter godstiltak på bane**

Godsoverføring fra vei til bane representerer antageligvis jernbanens største klimapotensial og kan gjennomføres ved hjelp av kjent og tilgjengelig teknologi. [Klimaeffekten av å overføre gods fra vei til bane](#) er umiddelbar og sterk i dag, men vil være gjeldende hele veien mot 2050 ettersom det vil bli krevende og ta tid å kutte utslipp fra tungtransport på lange distanser på vei, selv om vi må

investere i terminalutbygginger og kryssingsspor for å oppnå dette.

Næringslivet etterspør økt kapasitet for å kunne bruke jernbanen mer aktivt, og det trengs derfor forutsigbarhet for at nødvendige investeringer i godstiltak vil bli gjennomført. **Jernbanealliansen ber om at godstiltakene skissert i forslag til NTP 2022 til 2033 som minimum gjennomføres etter planen. I tillegg ber vi om at det utredes muligheter for økt kapasitet mot Sverige fra østlandsområdet. I 2023 ber vi om at det settes av 400 millioner mer enn for 2022 til å følge opp framdrift for godstiltakene og i tillegg midler til å utrede gode løsninger for strekningene mot Sverige fra østlandsområdet.**

- **Elektrifiser gjenværende jernbanestrekninger**

Elektrifisering av jernbanestrekninger vil kutte utslipp og gjøre spesielt godstransporten mer kostnadseffektiv. Særlig aktuelle nye strekninger er Hamar-Elverum og Solørbanen, for å gi raskere godstransport og økt kapasitet fra Nordlandsbanen, Trondheim og Raumabanen mot Sverige og resten av Europa. I tillegg er elektrifisering av Nordlandsbanen viktig for godstransport nord-sør. Elektrifisering av Rørosbanen vil øke kapasiteten på strekningen Oslo/Kongsvinger – Trondheim betraktelig og gi en verdifull alternativ rute ved tilfeller av driftsstans. Elektrifisering av Raumabanen vil gi en attraktiv og helhetlig elektrisk transportkjede fra Nord-Vestlandet mot Sverige og mot Oslo. Elektrifisering vil også gi betydelige fordeler for persontransporten. **Jernbanealliansen ber om at det utredes hvordan arbeidet med å elektrifisere de nevnte strekningene kan starte opp i inneværende NTP-periode. Utbedringsarbeidet bør starte opp i 2023.**

- **Miljøstøtteordningen**

Miljøstøtteordningen har vært en stor suksess fra den ble innført i 2019. Konkurransesfalten mellom bane og vei har blitt mer krevende som følge av store og raske veiutbygginger, samtidig som investeringene i godstiltak på bane har ligget på et lavere nivå enn forutsatt. På toppen av dette satte innføringen av infrastrukturavgiften godsaktørene i en økonomisk vanskelig situasjon. Det er derfor svært positivt at regjeringen ønsker å bedre dagens miljøstøtteordning. En videreutvikling vil kunne bidra til økt godsoverføringseffekt fra vei til bane. **Jernbanealliansen ber derfor om at det settes av ytterligere 50 millioner kroner til miljøstøtteordningen sammenlignet med budsjett for 2022. Jernbanealliansen ber videre om at miljøstøtteordningen blir fastsatt som en femårig ordning, og at det legges opp til at den revurderes i 2027, når vi kan se effektene av investeringer i godstiltak på bane og vurdere behovet for videreføring på nytt.**

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