

Innspill til Stortingets behandling av statsbudsjettet 2023

Jernbanealliansen takker for muligheten til å komme med innspill til Stortingets behandling av statsbudsjettet 2023. Jernbanealliansen vil særlig trekke fram som positivt at det settes av nødvendige midler til drift av persontrafikken. Jernbanealliansen prioriterer følgende fire punkter hvor det er nødvendig med en justering av forslaget fra regjeringen:

- Økt vedlikehold
- Økt satsing på godsoverføring
- Økt innkjøp av nye togsett
- Oppstart på fellesprosjekt Vossebanen/E16 på delstrekningen Trengereid-Stanghelle

• 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, men også hos passasjerene sliter det på tilliten med stadig innstilte tog og nyhetsoppslag om avsporinger og driftsstans. 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 all innsats handler om brannslukking. For å få mest mulig igjen for vedlikeholdsinvesteringer må det settes av mye ressurser over tid inntil vi har nådd et balansepunkt hvor innsatsen kan dreies over i langsiktig planlegging av fornyelse kombinert med stabilt vedlikehold. Vedlikehold av infrastrukturen vi allerede har, er også en riktig prioritering i lys av behovet for en sirkulær omstilling og for å stanse videre tap av natur. **Jernbanealliansen ber om at det settes av minimum 200 millioner kroner mer i 2023 til vedlikehold og fornyelse under kap. 1352 post 71 i forhold til foreslått budsjett.**

• Prioriter godstiltak på bane

Godsoverføring fra vei til bane er antageligvis jernbanens største klimapotensiale. [Effekten 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. Klimaeffekten er positiv selv når vi juster for utslipp fra terminalutbygginger og kryssningsspor. Satser vi sterkt på å utnytte og utforske potensialet for godsoverføring fra vei til bane i dag er det en god investering for å begrense risikoen forbundet med teknologiutvikling og tilgang på alternative drivstoff i klimapolitikken som helhet. Næringslivet etterspør økt kapasitet for å kunne bruke jernbanen mer aktivt og behovene framover handler derfor om forutsigbarhet for at nødvendige investeringer i godstiltak vil bli gjennomført. Det er derfor foruroligende at statsbudsjettet beskriver at investeringsnivået i godstiltak som skissert i NTP ikke vil kunne følges

opp i 2023.¹ Dette med sviktende oppfølging av vedtatte godstiltak har vært et gjentakende mønster over mange år og Jernbanealliansen ber om det nå settes av midler til å planlegge og gjennomføre en raskere oppskalering av investeringer i godstiltak og at det settes av noe mer midler i 2023 til å starte arbeidet med enklere og modne tiltak som ikke krever vesentlig forarbeid. **Vi ber derfor om at det settes av minimum 250 millioner kroner mer til godstiltak i 2023 på kap. 1352.**

Miljøstøtteordningen for godsoverføring fra vei til bane har vært en suksess siden den ble innført i 2019. Det har ført til ny vekst i godstransporten på bane gjennom å øke konkurransekraften opp i mot veisektoren til tross for fortsatt manglende investeringer i infrastruktur for gods på bane. I Sverige brukes miljøstøtteordningen aktivt som et godsoverføringstiltak og Jernbanealliansen ber om at miljøstøtteordningen også defineres som et godsoverføringstiltak i Norge. **Vi ber om at miljøstøtteordningen så snart som mulig etableres som en langsiktig femårig avtale, som er bedre enn dagens, i tråd med Hurdalsplattformen, for å sikre forutsigbarhet for både godsoperatører og kundene deres.**

- **Kjøp flere nye togsett**

Norsk jernbane sliter med at det er bestilt alt for få nye tog de siste årene. Det mangler tog til å forbedre tilbudet, og det er alt for mange gamle togsett med mange feil, liten kapasitet, lav kvalitet for passasjerene og høye driftskostnader. Togoperatører og passasjerer ønsker at det anskaffes nye tog, og det er fornuftig å gjøre det, men dette er avhengig av beslutning i Stortinget. Jernbanealliansen er positiv til at det er foreslått fullmakt til 25 nye togsett i 2023-budsjettet. Men det trengs mye mer, og det går an å øke leveransene. Større anskaffelse av nye tog sparer også betydelige kostnader og verkstedtid til ombygging til det nye signalanlegget ERTMS på gamle togsett som uansett snart skal utrangeres. **Vi ber om at Norske tog får i oppdrag å anskaffe enda flere togsett, og å samarbeide med togoperatørene om planer for å skaffe tilstrekkelig nytt togmateriell i tide til de planlagte tilbudsforbedringene, samt til utskifting av foreldet materiell.**

- **Igangsette fellesprosjektet Vossebanen/E16 på strekningen Trengereid–Stanghelle**

At fellesprosjektet mellom Vossebanen og E16 ikke igangsettes, vil forsinke arbeidet med en moderne Vossebane, som også er et viktig ledd i togtrafikken mellom Oslo og Bergen. Prosjektet skal blant annet øke kapasiteten og framføringshastigheten for jernbanen og gjøre både vei og jernbane tryggere med tanke på ras. Prosjektet er kostbart, men Statens vegvesen og Bane NOR har i tidligere utredningsarbeid pekt på at veidelen mellom Arna og Trengereid kan utsettes for å gjøre prosjektet mer realistisk å gjennomføre.² Jernbanealliansen støtter en slik løsning, som kan bidra til at fellesprosjektet kan startes opp i 2023 mellom Trengereid og Stanghelle.

¹ Jamfør side 12 i budsjettproposisjonen: «Det vil i åra framover ikkje vere mogeleg å halde planlagt framdrift i nye prosjekt som skal betre framføringa av godstrafikk på jernbanen, samanlikna med framdrifta lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2022–2033.»

² Se [planomtale med konsekvensutgreiing](#), side 20, som omtaler dette som alternativ E, beskrevet slik: «Dersom fullfinansiering ikkje er mogleg i NTP 2022–33, så har byggetrinn E der ein utset E16 Arna–Trengereid på veg og bygger resten (bane Arna–Stanghelle og E16 Trengereid–Helle), full måloppnåing på bane og høg måloppnåing på veg. Trygg transport knytt til skredfare og trafikkulykker og redusert reisetid og auka kapasitet er dei sentrale måla. Arna–Trengereid er vesentleg mindre skredutsett enn strekningane mellom Trengereid og Helle. Den kan dessutan byggast seinare uavhengig av resten.»

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