

Samferdselsdepartementet

## Jernbanealliansens høringssvar på NTP 2025-2036

Jernbanealliansen viser til transportetatens forslag til prioriteringer i NTP 2025-2036. Det er 20 år siden første den første nasjonale transportplanen ble lagt frem. Frem til da hadde vi sektorplaner, og med NTP skulle transportpolitikken ses i sammenheng. Innspillene fra transportetatene tyder på at det fortsatt er en vei å gå på dette området.

Premissene for transportetatens oppdrag har vært å se på hvordan endringer i rammene på +/- 10 prosent vil påvirke den aktuelle sektoren. Dette vitner om at man fra myndighetenes side er fornøyd med måten transportsektoren har utviklet seg, og at kun er nødvendig med mindre justeringer. Dette er Jernbanealliansen uenig i.

Jernbanealliansen vil ta til orde for en mer overordnet og helhetlig tilnærming til utformingen av transportpolitikken de kommende årene.

### Handling påkrevd

Det haster med å gjøre transportpolitikken bærekraftig slik at vi kan nå klimamålene, etterleve FNs naturavtale og redusere plastforurensningen. Også vareeiere krever i stadig større grad transportløsninger som møter disse kravene. Derfor er det ekstra viktig at det nå ikke planlegges for investeringer i løsninger som er i motstrid med bærekraftsmålene og næringenes økende krav til bærekraftige løsninger. Skal vi nå målene i 2030 er NTP 2025-2036 siste sjanse, og for å nå 2050-målene er det avgjørende at det langsiktige arbeidet starter. Hvis nødvendige endringer ikke planlegges og gjennomføres nå, vil det være for sent. Jernbanealliansens overordnede innspill er derfor at norsk transportpolitikk må bli mer bærekraftig.

Togtransport er den mest klimavennlige transportformen. Det er mulig å få mer av både persontransporten og godstransporten over på tog. Men da må det tydelige politiske prioriteringer og vedtak til. Samtidig er det viktig å understreke at selv uavhengig av klima, er jernbane den mest rasjonelle måten å frakte folk og gods på.

Jernbanealliansen ønsker et sterkere fokus på bærekraft i transportpolitikken, og ber om at følgende punkter prioriteres i NTP 2025-2036:

- Klimamålet og forpliktelsene som ligger i den internasjonale naturavtalen, må være overordnet. Dette er siste mulighet til å sikre at transportpolitikken bidrar til at Norge når klimamålet om 55 prosent reduksjon av klimagassutslipp i 2030.
- På områder hvor jernbanen har en rolle i å nå Norges klimamål må jernbanen prioriteres over andre transportformer.
- Tiltak som bidrar til godsoverføring fra vei til sjø og bane må prioriteres høyere. Det gir lavere utslipp, mindre mikroplast, færre ulykker, mindre kø og veislitasje.
- Fjerning av flaskehalsen må ha prioritet når nye prosjekter skal vurderes.
- Vi må ta vare på det vi har. Vedlikeholdsetterslepet må reduseres kraftig
- Prioriter tiltak som gir stor effekt på passasjeroverføring, slik som innkjøp av togmateriell, bedre billettløsninger og mobildekning, samt bindene avtaler mellom stat og kommuner om arealplanlegging rundt jernbanestasjoner

## En bærekraftig transportpolitikk

### NTP må være et redskap for måloppnåelse

Transportpolitikken må ta utgangspunkt i hvordan vi ønsker at transportmønstrene skal endre seg for at vi skal nå viktige samfunns mål.

Planleggingen av infrastrukturinvesteringer har i for stor grad vært fundert på passive framskrivninger av transportmønstre. Slike framskrivninger gir et bilde av hvordan transportmønstrene vil utvikle seg om det ikke tas grep for å endre dem. Jernbanealliansen mener at NTP må gjøres om til et politisk redskap som bidrar til at vi når viktige samfunns mål. Det betyr at NTP gjennomgående må ta utgangspunkt i politiske målsettinger, og beskrive hvordan transportpolitikken skal bidra til at disse nås.

### Klima og energi

Hvis vi skal nå Norges klimaforpliktelser og målene for kutt i klimagassutslipp i transportsektoren må klimamålet være overordnet i NTP. Transportetatens innspill til NTP viser at det er svært krevende å nå klimamålene i transportsektoren. Radikale endringer i drivstoffavgiftene er allerede avvist av regjeringen. Og selv om noe av tungtrafikken blir elektrifisert vil det gå for sakte. Økt tungtrafikk på vei vil uansett også skape andre utfordringer som økt veislitasje, mer mikroplast i naturen, flere ulykker, og økt veislitasje.

Det er derfor nødvendig å se på kraftfulle tiltak på andre områder. Transport av gods og personer på jernbane er uansett langt mer energieffektivt enn med bil. Dette er viktig i et perspektiv der ren fornybar energi kommer til å bli en knapp faktor.

Jernbane bidrar også til klimavennlig tettstedutbygging i stedet for bilbasert byspredning. På den måten vil satsing på jernbane også ha indirekte klimagevinster.

### Natur

Norge har vært en aktiv medspiller i å utforme den internasjonale naturavtalen fra desember 2022. Den setter sterke føringer for politikken, med mål som må innfris innen 2030. Avtalen krever store endringer i politikken, også på transportområdet. Togsatsing kan bidra til mindre inngrep dersom dette fortrenger mer arealkrevende transport. Jernbanen vil også kunne bidra til en mer konsentrert arealpolitikk rundt knutepunkter og i eksisterende byer og tettsteder framfor mer utflytende og dermed areal- og transportintensiv utvikling.

### Mikroplast

Biltrafikken er den desidert største kilden til mikroplast i norsk natur. I likhet med veislitasje, kø og ulykker, er dette et problem som ikke går bort selv om vi får et økt innslag av elektrifisert tungtransport på veiene.

Mikroplast er umulig å rydde opp, og tilstedeværelsen av mikroplast i naturen har flere kjente negative konsekvenser. For det første kan mikroplast forurense vannkilder, inkludert innsjøer, elver og hav. Dette kan forstyrre økosystemene og ha negative effekter på vannlevende organismer, inkludert fisk, sjøfugler og marine pattedyr, og potensielt være skadelig for både dyreliv og folkehelsen.

Samlet sett er tilstedeværelsen av mikroplast i naturen en alvorlig trussel mot økosystemene og biodiversiteten.

## Tiltak som bidrar til mer godsoverføring

### Målet om godsoverføring

Jernbanealliansen mener at det er viktig at et konkret mål for godsoverføring ikke fjernes eller reduseres. Målet om at 30 prosent av gods som fraktes over 300 km skal tas på sjø eller jernbane har vært et tverrpolitisk mål siden 1990-tallet. Nå opplever verden en eskalerende klimakrise, og Norge har forpliktet seg til å bidra til å løse denne gjennom kutt i klimagassutslipp. Samtidig er det økende etterspørsel etter godstransport på tog. Riksrevisjonen kom i 2018 med skarp kritikk av at myndighetene ikke har iverksatt tiltak for å nå godsoverføringsmålet. Svaret på denne kritikken må være klarere tiltak for å nå målet – ikke å fjerne målet.

Jernbanealliansen mener derfor at målet om godsoverføring ikke bare må videreføres – det må også være styrende for prioriteringene i kommende NTP.

Jernbanealliansen er fornøyd med at etatene har fokusert på at jernbanesystemets kapasitet til godstrafikk må økes. Tiltakene med effektpakker av mindre investeringstiltak må som minimum gjennomføres. Jernbanealliansen vil understreke at det er summen av streknings- og terminalkapasitet, kvaliteten på infrastrukturen (vedlikehold og fornyelse), og miljøstøtteordningen, som er det viktige.

Vedlikeholdsetterslepet i jernbanen må reduseres

Jernbanedirektoratet og Bane NOR peker på særlig tre utfordringer for infrastrukturen.

1. Naturlige nedbrytnings- og aldringsprosesser
2. Ekstern påkjenning knyttet til klima
3. Flere tog på skinnene

Ifølge Bane NORs InfraStatus-rapport fra 2022 representerer jernbaneinfrastrukturen i Norge verdier for 525 milliarder kroner. Dette er infrastruktur som trenger både fornyelse og vedlikehold for å fungere godt. Det er derfor uakseptabelt at vedlikeholdsetterslepet fortsetter å vokse på jernbanen. Den nåværende finansieringen av vedlikehold gir politisk aksept for at regulariteten i jernbanen blir dårligere år for år. Dette er en bekymringsverdig forvaltning av en viktig infrastruktur og samfunnets verdier.

Manglende vedlikehold har en direkte innvirkning på regularitet og konkurransedyktighet i jernbanesektoren. Forsinkelser og kanselleringer som kan relateres til vedlikeholdsetterslep bidrar til å redusere jernbanens pålitelighet. Det svekker omdømmet til jernbanen som transportmiddel. Sterkere satsing på vedlikehold vil gi en økning i regularitet og lønnsomhet for jernbanen. Dette vil også styrke støtten til videreutvikling av jernbanen som kritisk infrastruktur for samfunnet.

Ved å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen vil både passasjeropplevelsen og den generelle effektiviteten i jernbanesektoren forbedres. En velfungerende og pålitelig jernbane vil tiltrekke seg flere reisende og mer gods, og dermed bidra til å redusere trafikkbelastningen på veiene.

Jernbanealliansen mener at NTP må synliggjøre en plan for hvordan vedlikeholdsetterslepet skal reduseres i planperioden.

I InfraStatus-rapporten fra 2022 er behovet for fornyelse estimert til 9,3 milliarder kroner per år i 10 år. Etatene foreslår 7,5 milliarder i sitt svar på prioriteringsoppdraget. Jernbanealliansen foreslår at nivået settes til det som er den faktisk beregnede kostnaden.

### **Flaskehals og lengre tog**

Flaskehals som reduserer kapasiteten i jernbanenettet, er en systemfeil som må utbedres. Ved å kunne kjøre lengre tog kan godskapasiteten økes med 40 prosent med samme antall tog. Flere og lengre kryssningsspor er det viktigste tiltaket for å få til lengre tog. I tillegg er det nødvendig med lengre lastespor på terminaler og tilstrekkelig med hensettingspor.

Fremføring av godstog må prioriteres i trafikkavviklingen på kvelds- og nattetid på utvalgte strekninger, både i ruteplanen og ved avvikshåndtering.

## **Terminaler**

Utdaterte og ineffektive terminaler er en hemsko for effektiv godstransport på jernbane. Det er positivt at flere terminaloppgraderinger er satt i gang, men det satses ytterligere i kommende NTP. Særlig Alnabruterminalen er viktig for gods på jernbane i hele landet.

Samtidig med en oppgradering av Alnabruterminalen, må det igangsettes arbeid med avlastingsterminaler. Det vil redusere presset på Alnabruterminalen, gjøre det mulig at noe gods kan gå utenom Alnabruterminalen, og gi bedrifter mulighet til å opprette lagre nær avlastingsterminalene.

## **Elektrifisering**

Elektrifisering av jernbanestrekninger legger til rette for mer moderne og miljøvennlige tog, bedre komfort og større kapasitet både for person- og godstrafikk, lavere klimautslipp, og lavere driftskostnader for togoperatørene.

Elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen vil i realiteten gi dobbeltspor mellom Alnabru og Trondheim, og kunne kjørt flere godstog mellom Alnabru og Bodø. Elektrifisering av Raumabanen vil gi sømløs overgang fra Dovrebanen, elektrifisering av Meråkerbanen vil gi sømløs overgang til Sverige. Elektrifisering av Nordlandsbanen vil muliggjøre utslippsfri transport av gods og personer til Bodø.

Flere av de store vareeierne har mål om nullutslipp for sine varetransporter. Det er et paradoks at enkelte jernbanestrekninger ikke vil kunne møte et slikt krav, selv om gods på jernbane på de fleste områder er mer bærekraftig enn veitransporten.

Det er også en utfordring for lønnsomheten i jernbanen at aktørene må bytte lokomotiv på enkelte strekninger som følge av manglende elektrifisering.

Det må i NTP redegjøres for hvordan elektrifiseringen av gjenstående togstrekninger skal gjennomføres.

## **Miljøstøtteordningen**

Siden innføringen i 2019 har miljøstøtteordningen bidratt til å opprettholde kombitransport på jernbane i Norge. Ordningen skulle være midlertidig frem til utbedringer på infrastrukturen skulle gjøre ordningen overflødig. Den utbedringen av infrastrukturen har ikke skjedd og det er for stor usikkerhet rundt ordningen.

Når togselskapene skal gjøre investeringer er de avhengig av forutsigbarhet for å kunne sikre seg finansiering. Som det står i regjeringserklæringen, må miljøstøtteordningen styrkes med å gjøres flerårig og forutsigbar. Jernbanealliansen mener at miljøstøtteordningen som et minimum må gjøres til en femårig ordning.

## **Tiltak som øker jernbanens andel av persontrafikken**

### **Satse på nattog**

Jernbanealliansen mener NTP må legge til rette for en satsing på nattog. Nattog bidrar til å redusere og kan gi et miljøvennlig alternativ til reisende som ønsker å dekke lengre avstander uten å fly. Dette bidrar til å redusere klimaavtrykket og fremme en bærekraftig transportsektor.

I tillegg er nattog en praktisk reisemåte som gir reisende muligheten til å utnytte tiden mer effektivt. Ved å reise med nattog kan man sove og hvile underveis, noe som gjør at man kan våkne opp til en ny destinasjon og spare tid på reisen. Dette er spesielt attraktivt for forretningsreisende og turister som ønsker å maksimere tiden de har til rådighet og oppleve mer på reisen.

Til slutt kan satsing på nattog bidra til å forbedre reisekomforten og opplevelsen for passasjerene. Moderne nattog kan tilby komfortable sovekupéer, restauranter og andre fasiliteter som gjør reisen

behagelig og attraktiv. Dette kan tiltrekke seg flere reisende og bidra til å gjenopplive interessen for togreiser som en behagelig og bærekraftig transportmåte.

I sum kan satsing på nattog i Norge ha positive miljømessige, praktiske og økonomiske fordeler. Det kan bidra til å redusere flytrafikken, optimalisere reisetid, styrke regional tilknytning og forbedre reiseopplevelsen for passasjerene. Ved å tilby attraktive nattogtjenester kan Norge fremme en mer bærekraftig og helhetlig transportsektor.

### **Skifte ut gamle tog og kjøpe flere tog**

I Norge er det mange gamle lokomotiver og togsett og det er stort behov for fornyelse. Ny teknologi og designinnovasjoner vil føre til mer energieffektive tog, redusert vedlikehold og økt pålitelighet. Dette vil bidra til å øke kapasiteten, redusere forsinkelser og gi bedre reiseopplevelser for passasjerene. Med mer avansert materiell kan man også tilby bedre komfort, som moderne seter, toalettfasiliteter og oppdaterte underholdningssystemer.

Ved å fornye togmateriell kan man også oppnå betydelige miljøfordeler. Nyere tog er mer energieffektive og har lavere energiforbruk sammenlignet med eldre modeller. Ved å investere i moderne og miljøvennlig togteknologi kan man redusere energiforbruket per tonnkilometer og bidra til å oppfylle klimamålsettingene. I tillegg kan fornyet togmateriell bidra til bedre avfallshåndtering og reduksjon av støy- og vibrasjonsforurensning, noe som er viktig for å sikre et bærekraftig og behagelig bo- og arbeidsmiljø langs jernbanelinjene.

Samlet sett kan utskifting og fornyelse av togmateriell gi økt transporteffektivitet, bedre reiseopplevelser, reduserte miljøpåvirkninger og forbedret bærekraftighet. Det er viktig å kontinuerlig investere i oppgraderinger og modernisering av togflåten for å sikre en pålitelig og attraktiv jernbanetjeneste. Dette vil ikke bare gi fordeler for passasjerene, men også bidra til å fremme en mer bærekraftig og effektiv transportsektor generelt.

### **Forbedre mobildekningen langs jernbanen**

Bedre mobildekning på tog kan være en avgjørende faktor for å få flere til å velge tog som sitt foretrukne transportmiddel. I dagens digitaliserte samfunn er tilgang til pålitelig og rask mobilkommunikasjon viktig for mange reisende. Bedre mobildekning på tog gir passasjerene muligheten til å være produktive, holde seg oppdatert, og opprettholde kontakt med kolleger, venner og familie underveis i reisen. Dette gjør togreisen mer praktisk og effektiv, og kan være en avgjørende faktor for at reisende velger tog fremfor andre transportalternativer.

For å tiltrekke seg flere passasjerer og fremme bruk av tog som et attraktivt transportmiddel er det derfor viktig å investere i bedre mobildekning på tog. Dette krever utbygging av mobilmaster langs jernbanelinjene og bruk av teknologiske løsninger som forsterkere eller repetere i togene. Ved å tilby pålitelig og rask mobilkommunikasjon kan man imøtekomme de moderne reisendes behov og gjøre togreisen til en mer praktisk, underholdende og produktiv opplevelse.

### **Fullføre pågående utbygginger, fjerne flaskehals og fortsette planleggingen**

For å øke andelen som reiser med tog, trengs det å fullføre de pågående dobbeltsporutbyggingene, bygge flere kryssingsspor og andre tiltak for å øke kapasiteten og redusere reisetiden også for persontog. Planleggingen av videre utbygging for persontransporten må ha som mål at de investerte midlene effektivt skal utløse et bedret tilbud som gir flere reisende.

### **Sikre avtaler mellom stat og kommuner om arealplanlegging**

Utbedring av infrastruktur alene er ikke tilstrekkelig for å få flere til å velge kollektivtransport fremfor bil. For at tog skal bli foretrukket og biler parkert, må togtjenestene være attraktive og tilgjengelige for flere. Attraktiviteten til toget og samfunns- og miljøfordelene ved jernbanen avhenger i stor grad av

hvordan arealbruken rundt stasjonene utvikles. Selv om staten dekker alle kostnadene ved jernbaneutbyggingen, er det kommunene som i hovedsak styrer arealplanleggingen.

Jernbanealliansen etterlyser mer effektive virkemidler som sikrer at boliger, arbeidsplasser og servicefasiliteter lokaliseres nær stasjonene, slik at flere kan benytte seg av toget på en enkel måte. Jernbanealliansen ser positivt på arbeidet med å etablere byvekstavtaler for større byer, som knytter sammen arealpolitikk og infrastrukturutvikling. Det som mangler er tilsvarende forpliktende mekanismer og avtaler for mindre byer og tettsteder der jernbanen skal utvides, som binder sammen statlig jernbaneutbygging og lokal arealpolitikk.

Jernbanealliansen forventer at det gjennomføres en regional planprosess i områder der jernbanen skal utvides, som blant annet viser hvordan fortetting rundt knutepunkter skal gjennomføres på bekostning av spredt utbygging. Basert på en slik prosess bør staten signalisere krav til kommunene, som kan føre til bindende utbyggingsavtaler. Det vil være naturlig for staten å prioritere jernbaneutbygging i korridorer der kommunene har store ambisjoner om å legge til rette for at jernbanen blir en suksess.

### **Bedre billettløsninger**

Med så store samfunnsmessige gevinster av at folk velger å reise med tog foran andre transportmidler, er det beklagelig at suboptimale billettsystemer er et hinder. Særlig billett kjøp med overganger på internasjonale reiser har et stort forbedringspotensial.

At det ikke er mulig å kjøpe billetter langt frem i tid er en stor hemsko. Det bør snarest tas initiativ til å løse gjenstående utfordringer, slik at kundene kan få kjøpe togbilletter like langt frem i tid som flybilletter. Det er aktører innen reiselivet som ønsker å sende sine gjester med tog, men som blir tvunget over på fly fordi det er ikke mulig å kjøpe togbillettene tidlig nok. Det er en helt unødvendig barriere som bør bort så fort som mulig.

### **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