

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

## Innspill til regjeringens arbeid med ny Nasjonal transportplan

Jernbanealliansen vil med dette brevet gi Samferdselsdepartementet og regjeringen noen innspill i innspurten av arbeidet med stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2033.

### Ta vare på jernbanen

Jernbanealliansens viktigste innspill er at vi må prioritere vedlikehold og fornyelse høyere. Vedlikeholdsetterslepet må reduseres. Manglende vedlikehold innebærer en uforsvarlig forvaltning av samfunnets ressurser. Redusert kvalitet på infrastruktur påfører togselskapene og samfunnet kostnader på grunn av uplanlagt nedetid. Manglende forutsigbarhet fører til lavere tillit til jernbanen. Det må derfor tas et krafttak for vedlikehold i ny NTP, slik at trenden snur og etterslepet reduseres og helst elimineres.

Vedlikeholdsetterslepet skulle ifølge regjeringens forslag til statsbudsjett for 2024 øke med 1,8 milliarder kroner, men etter budsjettavtalen med SV er veksten redusert til 1,5 milliarder. Erfaringene fra 2023 med ekstremvær viser hvor sårbar jernbanen i Norge er. Vedlikehold er et avgjørende virkemiddel for å få en mer robust infrastruktur.

### Infrastrukturtiltak som utnytter dagens banenett bedre

Jernbanealliansen vil understreke behovet for at det bygges flere og lange kryssingsspor, slik at lange godstog kan møtes på linje. Det er også nødvendig å forlenge eksisterende kryssingsspor (til minst 650 meter). Flere og lengre kryssingsspor også bidra til økt kapasitet og kortere framføringstid for persontog, både mellom landsdelene og på strekninger inn mot byområdene.

### Forutsigbar tilskuddsordning for overføring av gods til jernbane

Regjeringserklæringen er tydelig på at tilskuddsordningen for overføring av gods fra vei til bane skal styrkes. Jernbanealliansen vil understreke at det er viktig at ordningen både styrkes med økt finansiering og gjøres flerårig. Den bør økes i takt med kjøreveisavgiften, som gjøres i mange europeiske land. Men den viktigste styrkingen som kan gjøres er å gjøre den mer forutsigbar.

Norge vil rett og slett få mer nytte igjen for pengene ved å gjøre ordningen forutsigbar. Togselskapene er avhengig av lån for å kunne gjøre investeringer, men en ordning som vedtas år for år i statsbudsjettet er ikke forutsigbart nok til å få bedre vilkår fra bankene.

### Grensekryssende trafikk

Jernbanen har et stort potensial for å over trafikk mellom Norge og Sverige. Med Finland og Sveriges inngang i NATO er satsing på grensekryssende jernbanetrafikk ytterligere aktualisert.

Særlig viktig er korridoren Oslo–Narvik via Sverige, med Kongsvingerbanen og Ofotbanen. Dette er viktig for godstrafikken, men det foreligger også ønsker om å kjøre flere persontog, blant annet mellom Oslo og Stockholm. Jernbanealliansen ber derfor om at Effektpakke Oslo–Narvik prioriteres spesielt, med blant annet flere og lengre kryssingsspor. Det er også viktig å få på plass tiltak i banenettet sørover som kan bidra til å avlaste E6 for trafikk.

### Elektrifisering av jernbanen

Fortgang i elektrifisering av jernbanen bidrar både til å få ned kostnader og klimagassutslipp. KVV Green har vist at det er elektrifisering som gir den mest effektive klimabesparelsen i jernbanen. Jernbanealliansen mener at det nå er viktig å prioritere Rørosbanen og Solørbanen først. Både fordi det gir økt kapasitet i for hele transportkorridoren mellom Alnabru og Bodø, men også fordi det minsker effektene av framtidige brudd på Dovrebanen.

Elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen ble foreslått av Jernbaneverket i 2015, etter brudd på Dovrebanen i forbindelse med flommen i 2013. Da anslo Jernbaneverket at elektrifiseringen kunne vært ferdigstilt i 2023. Hadde dette blitt gjort ville konsekvensene av brukollapsen ved Ringebu blitt langt mindre enn det vi ser nå.

Nå har vi sett konsekvensene av brudd på Dovrebanen to ganger, med lange nedetider. Solørbanen og Rørosbanen avhjelper noe, men behovet for diesellokomotiv er begrensende. Jernbanealliansen ber derfor om at elektrifiseringen av denne banestrekningen starter i 2025, sammen med bygging av flere og lengre kryssingsspor.

### Fellesprosjektet Arna–Stanghelle

Dette prosjektet må finansieres opp slik at tempo opprettholdes. Bergensbanen kan utvikles til å bli et konkurransedyktig alternativ i både passasjertrafikk og godstrafikk, der kundene etterspør kapasitet. Økt kapasitet og kortere framføringstid gjennom prosjektet Arna–Stanghelle kan bidra til færre tunge og lette kjøretøy på veien og færre fly mellom Bergen og Oslo.

Det er helt avgjørende prosjektet fortsetter som et fellesprosjekt, slik at bane og vei bygges samtidig. Merkostnaden ved å gjøre prosjektene separat er svært store for både økonomi, klima og arealbruk. Dersom dette blir et rent veiprojekt, kan det bidra til at mer passasjertransport og godstransport løftes fra bane til vei og mye av gevinsten i veiutbedringen forsvinner.

### Arealbruk og jernbane

Vi forutsetter at igangsatte dobbeltsporutbygginger videreføres med effektiv framdrift, og det er også nødvendig å fortsette med nye parseller. For Østfoldbanen sør for Råde avventer vi en ny studie som grunnlag for å velge utbygginger med god effekt og akseptable kostnader.

For å få god samfunnsnytte og miljøeffekt av jernbaneinvesteringene – særlig i og mellom byene på Østlandet, på Jæren, inn mot Bergen og i Trøndelag – er det viktig at kommunenes arealpolitikk bidrar til by- og tettstedsutvikling rundt stasjonene og hindre ytterligere byspredning. Siden staten betaler for jernbaneutbygging, er det ikke urimelig at staten krever at det inngås forpliktende avtaler der kommunene forplikter seg til en arealpolitikk som øker investeringenes samfunns- og miljønytte når jernbanen skal bygges ut. Denne typen avtaler mellom stat og (fylkes)kommune eksisterer allerede i byområdene hvor nullvekst i personbiltrafikken er et styrende prinsipp, og det kan dermed kopieres og tilpasses med arealforpliktelser til de aktuelle nye kommunene.

## 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 Lokomotivførerforbund
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen



Tonje E. Orsten Kristiansen  
styreleder