

Oslo, 23. april 2017

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Nasjonal transportplan 2018–2029

Jernbanealliansen er glad for at Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre vil prioritere mer penger til jernbane i den kommende transportplanen. Vi har følgende innspill som vi håper Stortinget vil lytte til under den endelige behandlingen av saken.

Vedlikeholdsetterslepet må reduseres

Transportetatens grunnlagsdokument beskriver på en god måte behovet for mer og bedre vedlikehold. En upålitelig jernbane har små muligheter til å vinne markedsandeler. Dette gjelder for både person- og godstrafikken, på hele landets banenett. For godstrafikken er en pålitelig jernbane veldig viktig, da forsinkelsene fort forplanter seg til ulike ledd i distribusjons- eller produksjonsprosessen. Videre skaper stengte baner store ulemper og ekstrakostnader, som gjør at toget taper i konkurransen.

Det er bra at Stortingets satsing på jernbane bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Jernbanealliansen vil oppfordre Stortinget til å øke innsatsen på vedlikeholdet ytterligere, slik at etterslepet blir redusert noe mer enn det det legges opp til i NTP.

Bra løft i midler til godstiltak

Den såkalte godspakka for jernbanen inneholder mange tiltak som er høyst påkrevd, og som må iverksettes raskt. Blant tiltakene – som vil gi økt kapasitet og pålitelighet for godstrafikken – er større og mindre terminaltiltak (bl.a. oppgradering i Narvik og Bergen og på Alnabru, ny terminal i Trondheim samt terminaltiltak langs Nordlandsbanen, Dovrebanen, Rørosbanen, Vestfoldbanen, Sørlandsbanen og mot Sverige), tilsvinger, elektrifisering samt flere og lengre kryssingsspor (bl.a. på Nordlandsbanen, Dovrebanen, Rørosbanen, Gjøvikbanen, Vestfoldbanen, Sørlandsbanen og mot Sverige).

Prosjektoversikten i transportetatens grunnlagsdokument viser at den foreslåtte godspakka gir en høy reduksjon i klimagasser, sett i forhold til andre jernbaneinvesteringer, både i absolutte tall og per investert krone. At godstog gir høy klimanytte er også vist i tidligere studier.¹ Næringslivet etterspør mer gods på jernbane, ikke bare av miljøhensyn, men også fordi dette er en kostnadseffektiv måte å transportere varer på, gitt at infrastrukturen og rammebetingelsene legger til rette for det.

Godstrafikk på jernbane foregår i hovedsak over lengre distanser, mellom landsdelene – og østover mot Sverige. Satsing på godstiltak samt økt vedlikehold vil komme togtrafikken på hele landets banenett til gode.

Det er bra at det legges opp til å modernisere Alnabru godsterminal, og at NTP vil innfri store deler av Jernbanedirektoratets skisserte godspakke. Vi skulle gjerne sett at hele godspakka blir innfridd, slik at jernbanen settes i stand til å ta unna en større del av transportomfanget. Det er viktig at godpakka følges opp i kommende statsbudsjetter.

¹ Klimakonsekvenser av prioriteringer på banenettet (se spesielt figur 5):

<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2014/Klimakonsekvenser%20av%20prioriteringer%20p%C3%A5%20banenettet%20200614.pdf>

Jernbanealliansen vil videre påpeke at godstrafikkens behov også må ivaretas ved større baneutbygginger, f.eks. ved bygging av nye tunneler i Oslo-området og intercity-strekningene. Det er beklagelig at Ringeriksbanen planlegges bygd ut slik at godstog ordinært ikke skal kunne bruke banen. Godstrafikken på bane vil oppleve kapasitetsutfordringer ut fra Oslo-området, noe som må ivaretas både ved planlegging av nye prosjekter og gjennom prioritering av nødvendige nye spor.

Store baneutbygginger

Jernbanealliansen er tilfreds med at NTP prioriterer utbygging av økt jernbanekapasitet gjennom Oslo. Nye tunneler er viktige for at toget skal bidra til reduksjon i vegtrafikken, slik at lokale og nasjonale miljømål og nullvekstmålet innfris. Nye tunneler vil også bidra til at øvrig baneinvesteringene som gjøres i regionen, får en større nytteeffekt – og den økte kapasiteten vil også komme togtrafikken mellom landsdelene til nytte.

Det er i utgangspunktet uheldig at utbygging av jernbanen til Halden, Lillehammer og Skien forskyves i tid. Det samme gjelder framdriften av dobbeltspor Stanghelle–Arna. **Det er derfor ekstra viktig at trykket opprettholdes, for å sikre at disse utbyggingene ikke trekker ytterligere ut i dit, men helst forseres.**

Jernbanen fra Halden og inn i Sverige er viktig for å kunne øke jernbanens betydning for transport av personer og gods over grensa. Lastebilen er totalt dominerende på godstransportene her, og det er viktig å gjøre toget til et reelt og konkurransedyktig alternativ.

Jernbanealliansen forutsetter at samarbeidet med svenske myndigheter om videre utredninger fortsetter, og at utbyggingsplanene gjøres klare, slik at arbeidet med dobbeltspor kan fortsette inn i Sverige når banen er ferdig utbygd nordfra og fram til Halden.

Om Jernbanealliansen

Jernbanealliansen består av ti 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 jernbanenetnet. Jernbanealliansen består av:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Framtiden i våre hender
- Landsorganisasjonen i Norge (LO)
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
styreleder