

## Høringsuttalelse til Jernbanedirektoratets forslag til handlingsprogram 2018–2029

### Bakgrunn

Jernbanealliansen viser til høring av Jernbanedirektoratets handlingsprogram 2018–2029 og avgir herved sin uttalelse.

### Jernbanealliansens hovedprioriteringer

Jernbanealliansen vil innledningsvis peke på følgende:

- For at jernbanen skal bli attraktiv for frakt av gods og personer, må togtilbudet være forutsigbart. Mer og bedre vedlikehold er derfor avgjørende. Vedlikeholdsetterslepet må reduseres.
- For at toget skal bidra til reduserte miljøproblemer, mindre vegslitasje, færre ulykker og reduserte kostnader for næringslivet, er det viktig å prioritere tiltak som styrker konkurransekraften til godstransport på bane, og gir overføring av godstransport fra vei.
- Utbygging av intercity-trianglet og banene inn mot de andre større byene er viktig for å øke kapasiteten og kutte reisetida på strekninger med høyt trafikkgrunnlag. Godstransportens behov må ivaretas når utbyggingene planlegges, og det trengs sterkere virkemidler som sikrer at kommunene bidrar til å styrke togets trafikkgrunnlag og legge grunnlag for trafikkoverføring fra vei til bane når staten bygger ut jernbanen.
- Av større prosjekter etter at intercity-strekningene og banene inn mot de andre større byene er bygd ut, mener vi at forbindelsene fra Narvik og Østlandet til Sverige bør prioriteres.

### Vedlikehold

Jernbanealliansen ser gjerne at en større del av de totale midlene går til vedlikehold og fornying. Gitt de rammene som er trukket opp gjennom NTP er det viktig at det skapes forutsigbarhet i midlene, noe som er nødvendig for å få rasjonell utføring av arbeidet. Det er derfor bra at Bane NOR nå har mulighet til å inngå mer langsiktige kontrakter. Dersom Stortinget skulle finne at det er rom for ekstra midler til jernbanesektoren, mener Jernbanealliansen at fornyelse, altså å redusere vedlikeholdsetterslepet, må prioriteres. Det er viktig for at både person- og godstrafikken raskere skal kunne få færre forsinkelser og innstillinger enn den har nå.

Vi finner det interessant å få synliggjort de samfunnsøkonomiske kostnadene av ulike scenarier for vedlikeholdsinnsetning.

### Godstiltak

Jernbanealliansen mener det er viktig at den vedtatte godspakken som et minimum innfris. Vi ser at handlingsprogrammet følger opp dette, og det er viktig. Tiltakene må koordineres tett i effektpakker, slik at de raskt gir nytte. Arbeidet med detaljplanlegging må gis prioritet, slik at gjennomføring blir mulig.

Målet fra NTP og regjeringserklæringen fra Jeløya om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen planperiodens utløp er viktig. Dette lar seg ikke innfri utelukkende gjennom infrastrukturtiltak. De økonomiske rammebetingelsene for godstransport på vei, sjø, luft og bane må innrettes slik at målet om transportoverføring innfris. Det er særlig viktig at det innføres en forutsigbar miljøkompensasjonsordning som styrker jernbanens konkurransekraft, slik at markedsandelene kan opprettholdes, og sammen med forbedringer av infrastrukturen bidrar til overføring av gods fra vei til bane. Det ville vært interessant å få synliggjort hvor mye godsoverføring godspakken vil bidra til, og hvor mye som trengs av andre virkemidler for å få innfridd målet i NTP og regjeringserklæringen fra Jeløya.

## **Større utbygginger og tilbudsforbedring**

Jernbanealliansen er utålmodig når det gjelder tilbudsforbedringer i intercity-trianglet mot Halden, Lillehammer og Skien og banene inn mot de andre større byene, prioritert etter vedlikehold og godstiltak. Det er derfor viktig med god framdrift i planarbeidet.

Kostnadssprekk på utbyggingsprosjekter kan føre til redusert framdrift i arbeidene. Jernbanealliansen ber om at det synliggjøres hva som eventuelt trengs av ekstra midler for å opprettholde framdrift i viktige prosjekter. Det er viktig for Jernbanealliansen å klargjøre at det i så fall er snakk om tilleggsbevilgninger. Det er avgjørende viktig at områder som drift, vedlikehold, fornyelse, programområdetiltak og godspakken vernes mot kutt, slik at disse blir gjennomført.

Jernbanealliansen er opptatt av at passasjerenes og næringslivets behov må stå i sentrum, og at det er tilbudsforbedringene som må være måleparameteren, ikke nødvendigvis hvor mange dobbeltspor som er utbygd til hvilke tidspunkt.

Utbygging av jernbanen vil ikke automatisk føre til at flere reiser kollektivt framfor med bil. For at togets skal velges og bilen settes bort, må togtilbudet være attraktivt og tilgjengelig for flere. Arealpolitikken i byene og tettstedene banene går gjennom, er derfor viktig. Flere boliger, arbeidsplasser og servicefunksjoner må legges nær stasjonene, slik at toget kan brukes av flere på en enkel måte. Jernbanealliansen ser positivt på arbeidet som gjøres med å få på plass byvekstavtaler for de større byene, der arealpolitikken kobles til infrastrukturutbygging, men vi savner tilsvarende forpliktende mekanismer/avtaler som kobler statlige jernbaneutbygging og lokal arealpolitikk i de øvrige byene og tettstedene der jernbanen skal bygges ut. Tilsvarende mekanismer/avtaler her vil etter vårt skjønn bidra til økt samfunns- og miljønytte av jernbaneinvesteringene.

Jernbanealliansen ser positivt på Jernbanedirektoratets arbeid for å koordinere og samordne lokale billettsystemer med jernbanens billettsystem. Dette er viktig for å gjøre det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt.

## **Jernbanen mot Sverige**

Når det kommer til utredningsarbeid av satsinger i etterfølgende NTP-er – utover prosjektene som er omtalt i handlingsprogrammet – ber Jernbanealliansen om at det gjennomføres en konseptvalgutredning for strekningene mellom Oslo og Stockholm/Göteborg for å avklare både kortsiktige og langsiktige tiltak. Forbindelsene fra Narvik og Østlandet til Sverige er viktige og fortjener etter vår mening økende fokus. De store mengdene gods mellom Oslo og Narvik via Sverige, og på E6 over Svinesund, viser potensialet for mer grensekryssende gods på jernbane. Når godset går på jernbane inn og ut av landet, er det også større muligheter for at import- og eksportgodset vil gå på bane gjennom Norge ellers. Det ligger også store muligheter til å flytte persontransporter fra vei og luft til bane mellom de større byene i Skandinavia.

## **Samarbeid og kompetanse i jernbanesektoren**

Jernbanereformen har bidratt til flere aktører i jernbanesektoren. Jernbanealliansen mener det er viktig å trekke inn kompetansen som eksisterer internt i sektoren, når planer for utvikling av jernbanen utarbeides. Godt samarbeid og samspill mellom aktørene er og blir viktig. Jernbanealliansen mener for øvrig det er viktig at vi kommer i gang med evaluering av jernbanereformen, konkurransen og relasjonen

til øvrig kollektivtrafikk. Dette bør inkludere erfaringene med konkurranseutsetting av offentlig kjøpt trafikk så langt.

Jernbanedirektoratet har fått et viktig ansvar for tilgang på kompetanse i jernbanesektoren. Jernbanealliansen er opptatt av at det holdes høyt trykk på dette området framover, inkludert at det settes av de økonomiske og personellmessige ressurser som er nødvendig for å sikre jernbanesektoren tilgang på tilstrekkelig kapasitet og kompetanse når det gjelder fagpersoner. God forutsigbarhet for utbyggere og leverandører er også viktig for at aktører vil bygge seg opp i jernbanesektoren med nødvendig kapasitet og kompetanse.

## 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  
Jernbanealliansen



Holger Schlaupitz  
styreleder