

Oslo, 30. oktober 2018

Samferdselsdepartementet
Samferdselsminister Jon Georg Dale

Retningslinjer for Nasjonal transportplan 2022–2033

Innledning

Jernbanealliansen vil ønske deg velkommen som ny samferdselsminister. En av de større sakene framover er den kommende Nasjonal transportplan for perioden 2022–2033, der vi har forstått at Samferdselsdepartementet skal sende retningslinjer til transportetatene i desember. Vi har noen innspill til dette, særlig om tre temaer:

- innfri målet om godsoverføring
- opprettholde og styrke innsatsen for et pålitelig og stabilt jernbanenett
- koble jernbaneutbygging til virkemidler innen byutvikling og arealpolitikk, for å sikre større miljø- og samfunnsnytte av jernbaneinvesteringene

I den kommende nasjonale transportplanen mener vi det blir viktig å sette tydelige mål. Målet om godsoverføring er viktig og må videreføres. Nullvekstmålet for personbiltrafikken i byene har vært viktig for by- og transportsystemutvikling, og det er på tide å skjerpe målet.

Godsoverføring

Jernbanealliansen viser til regjeringens politiske plattform (side 73), der det slås fast at regjeringen vil «følge opp ambisjonen om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen planperiodens utløp».

Dette betyr at det trengs en kraftig innsats for å få dette til innen utgangen av 2029. Det er ikke bare nødvendig å snu dagens negative trend, men det trengs også et sett av virkemidler som styrker godstransporten på jernbanen på kort og lengre sikt.

For det første må det skapes optimisme og forutsigbarhet. Når næringslivet skal velge transportløsninger, må aktørene ikke bare oppleve at jernbanen er miljømessig bærekraftig. Jernbanen må oppfattes som en konkurransedyktig løsning, som utvikles videre i takt med samfunnets behov. I dag er det her en negativ trend som skaper usikkerhet i hele bransjen, og som kan få aktører til heller å investere i bilbaserte løsninger, eventuelt også lokalisere seg deretter, noe som igjen legger føringer for transportmiddelvalg i lang tid framover. Dessuten kan usikkerhet skape kompetanseflukt og utfordringer med å rekruttere arbeidskraft innen godstransport på bane. Det er derfor særdeles viktig å få på plass en miljøkompensasjonsordning som sikrer jernbanens konkurransevne og rammebetingelser på lang sikt og samtidig fjerner risikoen for at eventuelle økte baneavgifter på sikt vil svekke togets konkurransekraft.

Det andre som er svært viktig, er at innsatsen for å fornye og vedlikeholde eksisterende jernbanenett opprettholdes og styrkes. Kundene er avhengige av pålitelige transport, og det er derfor en forutsetning for at jernbanen skal lykkes. Siden dette er felles for både gods- og persontransport, omtaler vi temaet under et eget punkt.

Videre er det avgjørende at investeringene i godstiltak på jernbanen intensiveres. I inneværende NTP er det satt av vel 18 milliarder kroner (2017-verdi) til spesifikke godstiltak. Dette er et minimum av hva som trengs for å gjøre godsterminalene effektive, øke kapasiteten på banenettet og tillate lengre godstog, som igjen senker kostnadene og gjør toget mer konkurransedyktig. Jernbanealliansen forventer at kommende NTP setter av tilstrekkelig med midler til godstiltak, som gjør at målet om transportoverføring lar seg realisere.

Miljøstøtteordningen skal fungere som en kompensasjon for at rammebetingelsene er for dårlige for å innfri politiske mål om godsoverføring av hensyn til bl.a. miljø og trafiksikkerhet. Miljøstøtteordningen og behovet for investeringer i jernbanen må ses i lys av øvrige rammebetingelser som påvirker konkurranseforholdet, bl.a. adgangen til kabotasjekjøring, åpning for tyngre og lenge vogntog, kjøretidsreduksjoner på veinettet samt drivstoffavgiftene. Det er helheten av politikken som teller, og den må i sum bidra til at målet om transportoverføring innfris.

Pålitelig banenett

Jernbanealliansen vil gi regjeringen anerkjennelse for å ha økt bevilgningene til fornyelse og vedlikehold av eksisterende banenett. Det er også positivt at Stortinget har greid å øke innsatsen og faktisk prioritere fornyelse og vedlikehold framfor andre prosjekter som det kunne være fristende å igangsette for å vise velgerne handlekraft.

Et pålitelig og stabilt banenett er en forutsetning for at folk og næringsliv vil bruke toget. Fornying og vedlikehold er avgjørende for å hindre feil på strømsystemer og signalanlegg og for å hindre at baner stenges på kort varsel pga. flom og vind. Jernbanealliansen forventer derfor at fornyelses- og vedlikeholdsinnsetningen trappes opp ytterligere, og at målet om å redusere vedlikeholdsetterslepet skjerpes. Det er derfor beklagelig at fornyingsinnsetningen i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2019 ligger 300 millioner kroner lavere enn hva som er forutsatt i Jernbanedirektoratets vedtatte handlingsprogram fra juli i år.

Jernbaneutbygging og arealpolitikk

Utbygging av jernbanen vil ikke automatisk føre til at flere reiser kollektivt framfor med bil. For at toget skal velges og bilen settes bort, må togtilbudet være attraktivt og tilgjengelig for flere. Togets attraktivitet og jernbanens samfunns- og miljønytte avhenger i stor grad av hvordan arealbruken rundt stasjonene utvikles. Mens staten dekker alle kostnader ved jernbaneutbygging, er det kommunene som primært styrer arealbruken.

Jernbanealliansen savner sterkere virkemidler som sikrer at boliger, arbeidsplasser og servicefunksjoner lokaliseres nær stasjonene, slik at flere kan bruke toget på en enkel måte. Jernbanealliansen ser positivt på arbeidet som gjøres med å få på plass byvekstavtaler for de større byene, som kobler arealpolitikken til infrastrukturutbygging. Det vi savner, er tilsvarende forpliktende mekanismer/avtaler for de øvrige byene og tettstedene der jernbanen skal bygges ut, som kobler statlig jernbaneutbygging og lokal arealpolitikk der. Jernbanealliansen forventer at det i områder der jernbanen skal bygges ut, blir gjennomført en regional planprosess på tvers av kommunegrensene, som bl.a. viser hvordan det vil bli gjennomført fortetting rundt knutepunkter på bekostning av spredt utbygging. På bakgrunn av en slik prosess bør staten signalisere krav til kommunene, som kan resultere i forpliktende utbyggingsavtaler. Det vil være naturlig at staten prioriterer jernbaneutbygging i korridorer der kommunene har høye ambisjoner om å legge til rette for at jernbanen skal bli en suksess.

Jernbanealliansen forventer at transportetatene får i oppdrag å se nærmere på mekanismer som sikrer en god arealpolitikk rundt stasjonene, og at dette implementeres når prioriteringene i Nasjonal transportplan 2022–2033 skal gjøres.

Nullvekstmålet for personbiltrafikken i byene

Jernbanealliansen mener å se tydelige tegn på at nullvekstmålet for personbiltrafikken, som kom med Nasjonal transportplan 2014–2023, har hatt en stor betydning for by- og knutepunktsutvikling og for å legge til rette for vekst i kollektivtrafikken. Målet bidrar også til å gi baneinvesteringene større miljø- og samfunnsnytte. Oslo og Bergen har begge vedtatt mer ambisiøse mål enn nullvekst, og vi mener at det i kommende NTP bør settes et strammere mål, som legger lista noe høyere også for de andre byene.

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



Holger Schlaupitz
styreleder

Kopi: NTP-sekretariatet