

Til Samferdselsdepartementet

## Jernbanealliansens uttalelse til transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet

Vi viser til Samferdselsdepartementets høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet angående Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) og avgir herved en uttalelse.

### Hovedbudskap

Vi ber om at NTP bidrar til å:

- sikre at målet om å overføre 30 prosent av godstransportene over 300 km fra vei til sjø og bane blir innfridd
- videreføre og skjerpe nullvekstmålet for biltrafikken i byområdene med tiltak som gir god overføring av veitrafikk til bane
- innfør mål for volumvekst og økte markedsandel for persontog
- innføre avtaler om byutvikling og jernbaneutbygging mellom staten og kommunene
- sikre et godt vedlikehold av jernbanenettet med ambisjon om å ta igjen vedlikeholdsetterslepet i kommende NTP-periode
- styrke togets rolle i persontrafikken over lengre distanser, blant annet gjennom å sørge for nok togmateriell for å møte den økende etterspørselen etter togreiser, også for nattog og andre langdistansetog
- sikre framdrift i nødvendig utbygging av strekninger med høy trafikk eller stort trafikkpotensial inn og ut av de store byene
- framskynde utbygging av jernbanen mellom Arna og Voss for å oppnå økt kapasitet og sikkerhet og redusert framføringstid for godstog mellom øst og vest, persontog mellom landets to største byer og lokaltog som bidrar til å avlaste veinettet i Bergens-regionen
- starte opp planlegging og oppgradering/utbygging av strekningene til Sverige som ledd i å etablere effektive transportkorridorer for person- og godstransport på bane mellom Norge og Sverige, Danmark og kontinentet

### Innledende kommentarer

Jernbanealliansen forventer at NTP skal bli en strategisk plan, der jernbanen brukes som verktøy for å innfri viktige miljø- og samfunns mål.

Jernbanealliansen støtter behovet for raske klimakutt i norsk transportsektor fram mot 2030, slik det er påpekt i Miljødirektoratets utredning Klimakur 2030, og vil påpeke at jernbanen har en viktig rolle i dette arbeidet. I tillegg til muligheten for direkte klimakutt har også jernbanen store fordeler med tanke på effektiv arealbruk og lav ressursbelastning fra kjøretøy og infrastruktur i et livsløpsperspektiv. Denne fordelene kan blant annet bidra til å øke konkurransekraften for norsk

næringsliv dersom det legges til rette for det. For å lykkes med å høste disse miljø- og samfunnseffektene må det jobbes intensivt med løsninger som gjør jernbanen mer attraktiv for både persontransport og godstransport. Dette innebærer at jernbanen prioriteres noe opp i budsjettfordelingen i samferdselssektoren i perioden framover, og det krever også at det jobbes systematisk for å styrke brukervennligheten, både for næringsliv og persontransport.

Det er prisverdig at fokuset på vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur har økt. Likevel er vedlikeholdsetterslepet for jernbanen stort og dessverre økende. Samtidig registrerer vi at det planlegges flere kostbare og lite lønnsomme veiutbygginger, både i sentrale strøk og i andre deler av landet. Vi mener det med fordel bør satses mer på vedlikehold av infrastruktur framfor nybygging, og at det bør være rom for å flytte midler fra veiutbygging til vedlikehold av jernbanen.

## Viktige mål for transportplanarbeidet

### Målet om godsoverføring fra vei til jernbane må innfris

Det er liten tvil om at ny teknologi kan gjøre lastebilen mindre klimaskadelig og mer trafiksikker, og at differensen mellom lastebil og tog/skip i så henseende vil kunne reduseres. Det er imidlertid ikke det samme som at lastebilens ulemper viskes bort. Dersom veksten i transportomfanget fortsetter, vil den totale størrelsen på ulempene forbli store, i hvert fall i mange år framover.

Lastebilens mulighet til å drives av elektrisitet over lengre distanser, der jernbanen er et reelt alternativ, er fortsatt små. Batteriene har for lav kapasitet, og hydrogen er fortsatt ikke en moden teknologi. TØI-rapporten *Framskrivning av kjøretøyparken*<sup>1</sup> viser mulig innfasing av batteri- og hydrogendrevne lastebiler, gitt at definerte måltall for lav- og nullutslippskjøretøy i veitrafikken fra Nasjonal transportplan 2018–2029 innfris. Vi ser i TØI-rapporten at måltallet for lastebiler vil resultere i at diesellastebiler utfører det største trafikkarbeidet helt fram til 2036. Andelen dieseltransport på lengre distanser vil kunne være høyere.

Videre er det viktig å huske på at hydrogen er energikrevende å produsere, og det er et betydelig energitap i brenselcellene for å omdanne hydrogen til elektrisitet igjen. Tommelfingerregelen er at hydrogendrift krever 2,5 ganger energi enn det elektromotoren bruker. Jernbanen er til sammenlikning en svært energieffektiv måte å framføre gods på.

Tungtransportens øvrige ulemper løses heller ikke av at dieselmotoren erstattes av noe annet. Veislitasje og svevestøv, trafikkstøy og behov for infrastrukturinvesteringer, samt material- og ressursforbruk til produksjon av kjøretøy, er fortsatt parameter som påvirkes av godstransportomfanget på vei. Tunge kjøretøy er ansvarlige for nesten all veislitasje,<sup>2</sup> og vi kan ikke se at dette vil endres av ny teknologi. Trafikkbelastningen langs hovedveinettet og gjennom mange tettsteder utenom storbyene vil øke betydelig dersom mer gods vil gå på lastebil framfor med skip eller tog.

Jernbanealliansen er svært tydelig på at målet om godsoverføring må videreføres og være styrende for prioriteringene i kommende NTP.

### Nullvekstmålet for personbiltrafikken i byene må skjerpes

Nullvekstmålet for byene er svært viktig for å sikre at arealbruken og transportsystemet utvikles slik at vi kan oppnå raskere kutt i klimagassutslipp og luftforurensing og oppnå byer og tettsteder med mindre trafikkøer og bedre forhold for fotgjengere og syklister og andre aktiviteter for innbyggerne og tilreisende. Videre vil økt privatbiltrafikk også kunne utløse store og kostbare infrastrukturinvesteringer, slik at nullvekstmålet er et middel til bedre samfunnsøkonomi, om det gjøres riktig. Vi mener at nullvekstmålet er

---

<sup>1</sup> TØI-rapport 1689/2019 *Framskrivning av kjøretøyparken* av Lasse Fridstrøm:  
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50202>

<sup>2</sup> VG-artikkel 19. juni 2015: <https://www.vg.no/forbruker/i/yPk52/tungtransporten-faar-skylden-for-nesten-all-slitasje-paa-norske-veier>

viktig for å møte summen av de trafikkrelaterte utfordringene byene og tettstedene opplever, og som vanskelig lar seg løse med ny teknologi i lang tid framover. Videre har Miljødirektoratets analyser til Klimakur 2030 synliggjort at en forsterkning av nullvekstmålet i store byområder kan bidra til å doble klimaeffekten av dette tiltaket. Vi finner det derfor riktig at nullvekstmålet skjerpes for de største byene, noe flere byer har gjort gjennom egne vedtak. Dette må igjen være en viktig premiss i framtidige byveksttaler.

## **Innfør et mål for persontransport med tog**

Jernbanealliansen mener at det er behov for et styringsverktøy som tydeliggjør hva som skal være målet med summen av norske jernbanetiltak i persontransportsegmentet. Jernbanealliansen mener derfor det bør settes et mål for persontransport med jernbane i form av passasjertall, passasjerkilometer og markedsandel. Den tyske forbundsregjeringen presenterte nylig en masterplan for jernbanetransport som blant annet inneholder et konkret mål om at antallet togpassasjerer skal dobles innen 2030. I tillegg setter også Tyskland et nytt mål for godstransporten hvor togets andel av godstransporten skal økes til 25 prosent.<sup>3</sup>

I Norge har vi allerede formulerte mål om transportoverføring for godstrafikken, og fra andre transportformer kjenner vi nullvekstmålet for personbiltrafikken i byområdene. Vi kjenner allerede den historiske passasjerutviklingen for persontransporten på bane og har framskrivninger på forventet trafikkvekst. Som det tyske målet indikerer finnes det potensiale for å utløse økt trafikkvekst og trafikkoverføring til bane gjennom denne typen målstyring, effektanalyser og målstyring av tiltak. NTP kan i første omgang bruke det faktagrunnlaget som finnes til å forsterke tiltak som gir ønsket effekt. Ved å styre innsatsen etter effekt på trafikkvekst og trafikkoverføring vil vi enklere kunne synliggjøre formålet med investeringer og bevilgninger til drift og vedlikehold over hele landet – og prioritere mellom disse og sikre at de henger godt sammen. Et slikt mål er også viktig for å bidra til sterkere kundeorientering og få konsentrasjon om tiltak som bidrar effektivt til å få flere til å velge tog som transportmiddel.

## **Stasjoner må lokaliseres i sentrum**

Jernbanealliansen vil advare mot jernbaneutbygging der stasjoner legges utenom sentrum. Det vil fortsatt være et viktig mål å oppnå levende byer og tettsteder, med god miljøkvalitet, og stasjonene bidrar til dette. Stasjoner utenfor sentrum vil virke motsatt. Ulempene av å bytte transportmiddel for å komme seg til toget på stasjoner utenfor sentrum forsvinner heller ikke – og forsterkes dersom vi ikke får bukt med lokale køutfordringer.

Det er viktig at jernbanen får tilstrekkelig kapasitet og attraktivitet for persontransport over kortere og lengre distanser. Kapasitet og attraktivitet i form av lave enhetskostnader og kort framføringstid er også viktig for godstransporten. Det er disse delmålene investeringene i jernbanenettet primært skal gå til. Når målet er å oppnå økt samfunnsnytte av investeringene, finner vi det riktig og naturlig at Bane NOR vurderer om dagens sentralt plasserte stasjoner i større grad kan beholdes, med nødvendige moderniseringer/ombygginger, framfor at det legges helt nye traseer og stasjoner i byene. Samtidig må det fortettes rundt stasjonene.

## **Jernbaneutbygging og arealpolitikk må kobles**

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.

---

<sup>3</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene-uebersicht.html>

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. Jernbanealliansen forventer at det i områder der jernbanen skal bygges ut, blir gjennomført en regional planprosess, som blant annet viser hvordan fortetting rundt knutepunkter gjennomføres, 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.

## Prioriteringer i jernbanesektoren – utdypende kommentarer

Vi vil her komme med noen utdypende kommentarer til Jernbanedirektoratet og Bane NORs felles svar på oppdrag 9, Prioriteringer i jernbanesektoren.

### **Vedlikeholdsinnnsatsen må følge anbefalingen for utvikling av grønn mobilitet**

Et pålitelig og stabilt banenett er en forutsetning for at folk og næringsliv vil bruke toget både i persontransporten og for godstransport. Fornying og vedlikehold er avgjørende for å hindre feil på strømsystemer og signalanlegg og for å hindre at baner stenges på kort varsel på grunn av flom og vind. Klimaendringene kan forsterke utfordringene. I NTP 2018–2029 er det satt som mål at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med en tredel innen utgangen av tolvårsperioden (2029). Regjeringens budsjettproposisjon for 2020 viser imidlertid at etterslepet vil øke med dagens bevilgningsnivå. Jernbanealliansen forventer derfor at fornyelses- og vedlikeholdsinnnsatsen trappes opp i tråd med behovet for å høste nødvendige klima- og omstillingseffekter fra jernbanen. Dette vil kreve et vedlikeholds og fornyelsesnivå i tråd med scenario 3 for grønn mobilitet, slik det er skissert i virksomhetenes innspill. Dette scenarioet støtter også opp om behovet for sirkulær omstilling av næringslivet og vil kunne skape det nødvendige markedet for innovative entreprenører og industri.

### **Investeringsnivået må økes utover nivået i ramme B**

Ramme B tilsvarer investeringer på til sammen om lag 192 mrd. kroner for tolvårsperioden 2022–2033. Dette inkluderer midler til programområder, men ikke drift, vedlikehold, fornyelse og ERTMS.

Jernbanealliansen legger til grunn at bevilgningene oppnår dette nivået og i tillegg suppleres med ekstra midler for å sikre at målet om godsoverføring innfris, at utbygging av strekningen fra Halden og til Sverige som ledd i å etablere en effektiv transportkorridor for person- og godstransport på bane sørover kan starte opp, og at utbygging av jernbanen mellom Voss og Arna kan framskyndes. Det er derfor viktig å få kartlagt det ekstra behovet for midler som følge av de nevnte ekstrasatsingene og supplere ramme B med dette beløpet.

### **Særlig viktig med godstiltak**

Vi vil særlig understreke behovet for å sikre midler til godstiltak. Støtteordningen for gods på bane, som trådte i kraft 1. juli 2019, ser ut til å hindre kollaps i godstrafikken. Vi ser noen positive tegn, der blant annet CargoNets nye satsing med et ekstra tog på Nordlandsbanen er en indikasjon på at støtteordningen virker. Men det er sterke krefter som også trekker i motsatt retning, blant annet økt omfang av modulvogntog og veiutbygginger som kutter kjøretider og kostnader. Støtteordningen er ikke ment som en permanent ordning, men den må sannsynlig vare i flere år. Imens må investeringer i tiltak som gjør godstransport på bane mer kostnadseffektiv, prioriteres. Foruten godt vedlikehold trengs det investeringer i blant annet mer effektive terminaler og i kryssingsspor og strømforsyning som tillater lengre tog. Også når det gjelder godstiltakene, bør vi ha fokus på hvilke tiltak som øker

brukervennligheten for kunden, det vil si kunder av godsselskapene, slik at frakt av gods på bane blir et attraktivt valg for næringslivet.

### ***Utbygging av effektive korridorer mot Sverige og kontinentet***

Jernbanen sørover til Sverige holder en lav standard sør for Moss, til tross for at strekningen inngår i det transeuropeiske transportnettverket. Planene om utbygging sørover til Halden har vært diskutert lenge, og her pågår det konkrete diskusjoner om trasévalg. Når det gjelder strekningen sør for Halden, overrasker det oss at den ikke omtales nærmere i prioriteringsdokumentet fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Vi ber om at utredning av trasé for utbygging av strekningen inn i Sverige framskyndes med tanke på byggestart i siste del av NTP-perioden. Strekningen er i dag en flaskehals på grunn av sterk stigning sør for Halden og lav kapasitet som følge av lang avstand mellom kryssingsmulighetene. Potensialet er stort for å avlaste E6 for tungtrafikk, og banen vil kunne betjenes av raske og effektive persontog i korridoren Oslo–Göteborg–København og bygge opp om ønskene om mer klimavennlige reisemåter til våre naboland og videre mot kontinentet.

På Ofotbanen er det stort potensial for å øke trafikken, særlig for gods. Både malm, dagligvarer og fisk- og sjømateksport er her viktig. Utredninger har tidligere vist svært stor samfunnsøkonomisk lønnsomhet av en utbygging av banen, og dette bør inn i NTP.

Elektrifisering av Meråkerbanen åpner for et gjennomgående togtilbud mellom Trondheim og Stockholm, eventuelt også videre. I tillegg gir det muligheter for godstrafikken. Det er viktig at den planlagte elektrifiseringen gjennomføres, og at nødvendige forsterkninger av jernbanen gjennomføres, slik at elektrifiseringen kan utnyttes på en god måte.

### ***Framskynde utbygging Arna-Voss***

Jernbanen mellom Voss og Arna trafikkeres av godstog mellom øst og vest, persontog mellom landets to største byer og lokale tog mellom Myrdal, Voss og Bergen. Strekningen er rasutsatt og dels svingete og har bare ett spor, som gjør at kapasiteten er en begrensende faktor. Utbygging av strekningen vil kunne bidra til å flytte gods fra vei til bane, redusere flytrafikken mellom Oslo og Bergen og avlaste veinettet i Bergens-regionen. Jernbanealliansen ber om at arbeidet med utbygging av strekningen framskyndes i forhold til det som er angitt i prioriteringsdokumentet fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

## **Togets rolle i persontrafikken over lengre distanser må styrkes**

Det er gledelig at interessen i markedet for å reise med tog, som alternativ til fly, har vært økende (fram til koronaviruset satte en kraftig demper på reiseaktiviteten). Dette gjelder både til utlandet og innenlands. Få togforbindelser til utlandet og utsolgte sovekupeer på nattog har skapt engasjement og medieoppmerksomhet. I tillegg er det slik at både sovevognene og en betydelig andel av vognene som brukes i langdistansetog på dagtid, sliter med sprekkdannelse. Jernbanedirektoratet anslo i 2019 at gjenværende levetid for vognene var 5–8 år.

Flere tiltak som ligger inne i prioriteringsdokumentet fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR, vil gi noe bedre kår for persontog over lengre distanser. Har må det i første omgang gjennomføres tiltak som øker kapasiteten og hastigheten på eksisterende baner og sørger for at nye utbygginger gir effekter også for langdistansetrafikken. Imidlertid er det flere forhold som begrenser togtrafikken, utover svakheter ved infrastrukturen. Det gjelder tilgangen på togmateriell for å kunne møte den økende etterspørselen og kunne bidra til å bygge opp om bærekraftig turisme.

Det er nå inngått avtaler om trafikkkpakker med betydelig trafikkvekst. Det er helt essensielt at infrastrukturtiltak og anskaffelser av togmateriell utvikles koordinert, basert på ruteplanen i trafikkkpakkene, slik at denne lar seg realisere. Jernbanealliansen mener det er viktig at Norske tog AS får i oppdrag å anskaffe tilstrekkelig med togmateriell, og sikres en mer effektiv finansieringsløsning enn garantistillinger over årlige statsbudsjett. Dette blant annet for at kapasiteten i nattog kan økes, og at

frekvensen på togtilbudet på dagtid mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim kan økes til avganger hver annen time i begge retninger – i tråd med inngåtte avtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatørene. Det er gledelig at både Go-Ahead, SJ og Vy ønsker å utvide togtilbudet, og da trengs det også nok togmateriell for dette.

I tillegg må Bane NOR få oppdrag og finansiering i tide til å rekke å gjøre nødvendige stasjonstiltak, kryssingsspor, strømforsyning og hensetting, som er nødvendig tilrettelegging for den økte togtrafikken. Disse tiltakene krever en del koordinering med stans i togtrafikken, og trenger derfor tilstrekkelig planleggingshorisont.

## Jernbanesatsing kan gi arbeidsplasser

De økonomiske følgene av koronaviruset forsterker behovet for å vurdere sysselsettingsgevinstene av ulike tiltak. En mer effektiv og moderne jernbane vil styrke næringslivet og gjøre grønn omstilling enklere. Utbygging og fornyelse av jernbanen gir også en direkte sysselsettingsgevinst i utbyggingsfasen og kan bidra til omstilling i norsk næringsliv og industri dersom det stilles miljøkrav. Dette inkluderer både tiltak for å sikre oppnåelse av nullutslipp fra togtrafikken i løpet av NTP-perioden og tiltak for å stille sirkulære og livsløpsbaserte miljøkrav i utbyggingsfasen. Dette taler for å kunne framskynde investeringer.

## 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