

Samferdselsminister Knut Arild Hareide  
Finansminister Jan Tore Sanner

## Innspill til regjeringens arbeid med statsbudsjettet for 2022 samt revidert budsjett 2021

Jernbanealliansen vil herved gi innspill til regjeringens arbeid med statsbudsjett for 2022. Deler av det vi omtaler her, er relevant også for revidert statsbudsjett for 2021.

Vi vil først bemerke at det er positivt at det på 2021-budsjettet har kommet nødvendige midler til å følge opp vedtatte og igangsatte prosjekter. Ikke minst fordi kontinuerlig og forutsigbar framdrift reduserer projektkostnadene. Under vil vi imidlertid gi innspill til forbedringer, derav flere punkter som til nå er blitt nedprioritert i forhold ambisjonene i inneværende Nasjonal transportplan.

Når vi ennå står på starten av 2021 og det som i EU feires som jernbanens år og som markerer starten på Europas «Green new deal», er det relevant å nevne at feiringen også her i Norge bør brukes til å kommunisere jernbanens sentrale rolle i det grønne skiftet vi skal inn i. Det vil gi positive signaler om det settes av midler til kommunikasjon og arrangementer i den anledning.

### 1. Behov for et taktskifte i vedlikehold av infrastrukturen

Jernbanealliansen etterlyser et taktskifte i bevilgningene til vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen. Manglende vedlikehold skaper store utfordringer og økte kostnader for både drift, togoperatører, de reisende og for næringslivet innenfor godstransporten. Et allerede stort etterslep er nok en gang beregnet å øke med det foreslåtte budsjettet.

Bane NOR har lenge etterspurt økte midler til å kunne sette i gang effektiv framdrift på vedlikeholdsarbeidet. Med tanke på at det investeres store summer i utbygginger, stiller vi oss undrende til at man ikke ønsker å hente ut den fulle effekten av disse investeringene ved å vedlikeholde den øvrige infrastrukturen som togene også skal kjøre på. Samferdselsdepartementet i sitt svar til Finanskomiteen den 9.10 2020 oppgav at det var mulig å gjennomføre fornyelse av jernbaneinfrastrukturen for 4 milliarder kroner i 2021, og at dette kunne redusert etterslepet med 0,5 milliarder kroner istedenfor å øke det.

Med langt mindre tid igjen til planlegging og gjennomføring, er rest-evnen for 2021 redusert. Jernbanealliansen ber om at regjeringen utnytter den tiden som Bane NOR fortsatt har igjen til å planlegge og gjennomføre ekstra fornyingstiltak. **Vi ber om at det bevilges 200 millioner ekstra til jernbanevedlikehold, med signal om prioritering av fornyelsestiltak i revidert statsbudsjett. Dette er samme beløp som ble bevilget ekstra i den tredje krisepakken i mars 2020.**

**For 2022 oppga Samferdselsdepartementet i samme svar at det vil være mulig å gjennomføre fornyelse for 4, 25 milliarder kroner i 2022 og at dette kan redusere etterslepet med 0,75 milliarder kroner ved utgangen av 2022. Jernbanealliansen ber derfor om at denne kapasiteten utnyttes og at budsjettene økes til den angitte summen.**

Jernbanealliansen mener man med fordel kan investere litt mindre i å bygge ut veier og isteden vedlikeholde jernbanen bedre. På vegne av passasjerer og godskunder som hver dag er avhengig av at togene går som de skal, ber vi om at vedlikehold prioriteres vesentlig høyere i årene framover og i hele den kommende NTP-perioden.

## 2. Manglende godstiltak er kritisk for næringslivet

De store godskundene slik som Schenker, Bring, PostNord, Asko, IKEA mfl. merker økt press for å levere mer klimavennlig transport, og har høye ambisjoner for utslippsreduksjoner. Næringslivet er avhengig av vekst i godstransport på bane for å nå egne klimamål. Nullutslipps tungtransport på vei over lange avstander er dessverre fortsatt langt unna, og godstransport på bane har også andre fortrinn innen miljø og trafiksikkerhet som næringslivet ønsker å bruke.

**Miljøstøtteordningen** har virket etter intensjonen. CargoNet og Green Cargo har ikke lagt ned virksomheten i Norge, slik det lå an til i 2018. I stedet har driften fortsatt, og nye togtilbud er etablert. Vi vil her blant annet trekke fram at tilbudet på Nordlandsbanen er økt med 40 % etter at støtten ble innført – i samarbeid mellom togoperatøren og næringslivskunder. Dette har gitt næringslivet på strekningen et forbedret tilbud om miljøvennlig og pålitelig transport av særlig dagligvarer nordover, og fisk og industriprodukter sørover. Slike nyetableringer kan imidlertid være økonomisk risikable, og sjansen for nyetableringer kunne økt om man innførte en mer målrettet støtteordning til etablering av nye rutetilbud, i tillegg til den generelle volumbaserte støtten. En slik løsning ble vurdert da miljøstøtteordningen ble utredet, men lagt til side, da det viktigste på det tidspunkt var å redde godstransporten på bane fra nedleggelse.

Med dagens infrastruktur og avgiftsnivå synes det dessverre ikke å være forutsetninger for lønnsom drift uten miljøstøtteordningen, og den kombinerte transporten på jernbane er dermed helt avhengig av at ordningen forlenges inntil infrastrukturen er oppgradert. Miljøstøtteordningen utløper i juli 2021, mens kjøreveisavgiftene på jernbane fortsetter å øke. Skal godstrafikken på bane fortsette, må derfor miljøstøtteordningen forlenges og forsterkes. Svenske myndigheter har allerede varslet dette for godstransporten i Sverige.

**Jernbanealliansen ber om at miljøstøtteordningen forlenges, med vedtak i statsbudsjettet for 2022. I mellomtiden bør det igangsettes et arbeid for å vurdere størrelse og innretning, inkludert om man skal utvide miljøstøtteordningen med en stimuleringsordning for etablering av nye rutetilbud, etter mønster fra støtteordningen for sjøfarten.**

Åpning for lengre godstog vil etter hvert både gi økt kapasitet og bedre forutsetninger for lønnsomhet hos selskapene som kjører godstogene - forutsatt at tiltakene faktisk gjennomføres, og ruteplanen legges slik at de lange kryssingssporene gir effekt. **Økt godstrafikk på bane er avhengig av rask framdrift på godstiltakene**, og at dette følges opp av Stortinget årlig over statsbudsjettet. Det er vanskelig å lese av årets statsbudsjett hvor mye som er satt av til godstiltak, men ettersom godstiltakene har vært underfinansiert så langt i inneværende NTP-periode, mangler det større beløp for å sikre den vedtatte framdriften.

Jernbanealliansen foreslår at det på bakgrunn av markedsanalyser utarbeidet i samarbeid med næringslivet jobbes systematisk med godstiltak langs utvalgte strekninger framfor at tiltakene spres tynt utover. Dermed kan man skape større forutsigbarhet hos togoperatørene og godskundene, slik at disse kan planlegge transportløsninger, prioritere investeringer og man kan høste størst mulig effekt av godstiltakene.

I den anledning minner vi om innspillene fra næringen om prioritering av å raskt få ferdig kryssingsspor, strømforsyning og ruteplantiltak for én slik strekning for lange og tunge godstog, i dette tilfellet strekningen Alnabru-Trondheim (Dovrebanen). For øvrig ber vi om at man prioriterer å få ferdig igangsatte og «gryteklare» prosjekt, slik at man raskt kan hente ut effekter. Helt spesifikt vil vi trekke fram den planlagte utbyggingen av Narvikterminalen, som er svært viktig for å få økt eksporten av fisk og sjømat fra regionen med tog – en eksport som vil representere store verdier. Vi vil også peke på oppgraderingen av godsterminalen på Nygårdstangen i Bergen, som er klar for igangsetting, og det pågående arbeidet med oppgradering av Alnabruterminalen – som er navet i norske kombinerte godstransporter på bane.

Vi vil minne om øvrige viktige prioriteringer når det gjelder godstiltak:

- Flere tømmerterminaler, som planlagt i NTP
- Kongsvingerbanen og Ofotbanen tilrettelegges for transport med 740 meter lange godstog
- Alle nye og oppgraderte banestrekninger må dimensjoneres for både gods og persontrafikk
- Endring på prioritering av persontog utenom rushtid for å redusere framføringstiden
- Legge til rette for effektive grenseoverskridende godstransporter gjennom blant annet økt kapasitet på Østfoldbanen (og på sikt sammenhengende dobbeltspor Oslo–Göteborg) i tillegg til Kongsvingerbanen som er nevnt ovenfor

**Jernbanealliansen ber om at det settes av minst 1,5 milliarder kroner til særskilte godstiltak på statsbudsjett for 2022 under Kap. 1352 Post 73 *Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer* og at disse fordeles i tråd med prioriteringen over. Også her forventer vi at bevilgningene trappes opp i revidert statsbudsjett.**

### **3. Koronatiltak og inntektsbortfall**

Det er høyst usikkert om vi får en «normal» togtrafikk igjen i 2021. Det er viktig at departementet fortløpende vurderer om det er behov for kompensasjon for å sikre at togtilbudet videreføres

### **4. Finansiering for Norske tog AS**

Det er nødvendig å anskaffe store mengder nytt togmateriell i årene framover. Norske tog vurderer at det fram til 2033 trengs 254 nye togsett. Dette fordelt på 187 nye togsett for å erstatte gamle tog som går ut på dato og ikke lenger er lønnsomme å holde i drift, og 67 nye togsett for å holde tritt med passasjerveksten. Tross en pause under og kanskje i den første tiden etter koronapandemien, forventes passasjerveksten å fortsette på lang sikt. De siste settene av opsjonen på Flirt-tog skal være levert til SJ Norge med base i Trøndelag i 2022. Norske tog jobber for tiden også med anskaffelse av nye lokaltog og nye fjerntog og nattog. I tillegg kommer behovet for midtlivsoppgradering av lokaltog type 72 og en løsning for innsatstog på InterCity-strekningene. Strategien har som mål å bistå togoperatørene med å gi et forbedret tilbud til kundene, og å redusere livsløpskostnadene for togmateriell og derigjennom gi staten mer igjen for pengene som brukes til offentlig kjøp av togtrafikk. **Det er viktig at alle disse prosjektene gis den restverdisikring / finansiering i statsbudsjettet for 2022 som er nødvendig for å sikre framdriften.**

**Lokaltog, nyanskaffelse:** Det er utlyst kontrakt på 30 nye lokaltogsett, med opsjon på 170 til. Det er stort behov for å få skiftet ut de eldste lokaltogene, som er opp mot 40 år gamle. Derfor er det viktig at det sikres et tilstrekkelig finansielt grunnlag til at tempoet i nyanskaffelsen kan opprettholdes.

**Lokaltog, midtlivsoppgradering:** Oppgradering av type 72-settene, som i stor grad trafikkerer **Jærbanen**. Prosjektet trengs, er kommet langt i planlegging og forberedelser. Dette og andre større oppgraderingsprosjekt, trenger restverdisikring for å kunne gjennomføres etter plan.

**InterCity:** Norske tog AS har inngått intensjonsavtale med Flytoget om kjøp av seks brukte flytogsett (type 71), i anledning at Flytoget setter i drift åtte nye togsett som de har anskaffet til egen virksomhet. Kjøpet vurderes som en bedre og mer økonomisk løsning enn å gjøre ekstraordinært vedlikehold og oppgradering av gamle innsatstog (type 70), som nå går i InterCity-trafikk og har begrenset levetid igjen. Uansett hvilket av de to alternativene man lander på, trengs det imidlertid restverdisikring i statsbudsjettet for 2022.

**Fjerntog og nattog:** Fjerntogene nærmer seg enden av sin tekniske levetid, særlig vognene som går på **Bergensbanen**. De første nye kan komme i 2026 – og slike anskaffelser tar fire år fra restverdisikring er gitt. Skal man kunne holde fristen, må restverdisikring for disse derfor komme i 2022-budsjettet.

## 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 jernbaneliknet. 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