

Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

Stortingets behandling av endring av statsbudsjett 2022

Jernbanealliansen vil herved gi innspill til det transport- og kommunikasjonskomiteens arbeid med endringsforslag til statsbudsjett for 2022. Innspillene er i stor grad en gjentakelse av tidligere skriftlige innspill til komiteen, men vi vil særlig presisere behovet for en videreført kompensasjonsordning for togtrafikken.

Viderefør særskilt kompensasjon for togtrafikken i 2022

Pandemien er ikke over for jernbanens del. Effekten av endrede arbeids- og møtewaner og økt bruk av bil til arbeidsreiser merkes fortsatt godt. Reduksjonen i fritidsreiser og fortsatt svikt i utenlandsturisme er enda større enn reduksjonen i arbeidsreiser. Særlig for fritidsreiser og turisme framstår ikke endringene som «den nye normalen», men som konsekvensen av en fortsatt pågående pandemi. Vi frykter også at arbeidsreisene vil påvirkes ytterligere av ny smittefrykt og tiltak – blant annet at folk i større grad vil fortsette å kjøre bil en stund til. Det vil ta tid å få tilbake passasjertallene og dermed inntektene man hadde før pandemien, og persontransporten på jernbane står derfor nå i en vanskelig økonomisk situasjon. Operatørene forventer et økonomisk tap på 380 millioner kroner de første fem månedene i 2022.

For å sikre en bærekraftig og attraktiv togtrafikk, trengs det fortsatt støtte. Alternativet er å kutte i antall togavganger. Det vil gå ut over både togpassasjerene og de ansatte – og svekke togets evne til å konkurrere mot privatbil og fly. Jernbanealliansen ber Stortinget om å sette av en **ramme på minimum 270 millioner kroner til å begrense persontogtrafikkens tap** som følge av koronapandemien de første månedene i 2022 (**kap. 1352 post 70**), og at det foretas en ny vurdering i forbindelse med revidert statsbudsjett.

Støtten skal muliggjøre at operatørene kan omstille seg, gi et attraktivt togtilbud og markedsføre dette, så jernbanen kan vinne tilbake flere passasjerer og unngå at togtrafikken havner i en ond sirkel med forvitring av tilbudet og ytterligere passasjersvikt.

Ruter estimerer til sammenligning et fortsatt bortfall på 15 prosent av passasjerene ved utgangen av 2021. I tilleggsproposisjonen er det satt av 500 millioner i økte overføringer til fylkeskommunene. Merk at en overføring til fylkeskommunene er bra for den lokale kollektivtrafikken, men at dette ikke hjelper økonomien for jernbanen og at disse midlene må settes av under nevnte budsjettpost over.

Prioriter vedlikehold av infrastrukturen

Jernbanealliansen etterlyser et taktskifte i bevilgningene til vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen, og vi kan ikke se at dette har blitt realisert med det gjeldende budsjettforslaget. 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.

I Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 ligger det inne en gradvis opptrapping av midler til vedlikehold og fornying, slik at vedlikeholdsetterslepet vil reduseres noe fra 2024/2025. Av hensyn til stabiliteten og lønnsomheten for operatørene på jernbanen vil Jernbanealliansen be om at denne opptrappingen skjer raskere, slik at vi kan begynne å redusere etterslepet fra og med 2023. Dersom I budsjettet for 2022 ber vi om at bevilgningene under **kap 1352 post 71 økes med 1,1 milliard i forhold til foreslått budsjett**.

Sats på godsoverføring til bane

Gods på bane gir effektive og raske klimakutt fra dag én. Det er en energieffektiv og trafikksikkerhet transportform som er særlig effektiv på lange distanser, både innad i Norge og fra Sverige og kontinentet. Per i dag er kapasitet for godstransporten på bane i Norge for liten. De store godskundene, slik som Schenker, Bring, PostNord, Asko, IKEA m.fl., ønsker å benytte seg av godstransport på bane, men er avhengig av økt kapasitet og gode rammebetingelser.

Jernbanealliansen mener at investeringer i godstiltak på bane bør være en prioritet for Stortingets jernbanesatsing framover. En slik satsing kan bidra til å avlaste veinettet gjennom landet vårt for en del av tungtransporten og det vil bidra til en mer robust klimapolitikk for samferdselssektoren.

Det er viktig framover at vi får rask framdrift på allerede vedtatte godstiltak. Strekningsvise godspakker, slik de er skissert i NTP, er et godt utgangspunkt for å skape forutsigbarhet for godsoperatørene. Godsnæringen lider under at tidligere NTPer har vært langt fra å oppfylles når det gjelder godstiltak på jernbanen.

Framdriften for godspakkene i NTP 2022–2033 må derfor, som minimum, følges opp.

Det var avgjørende at vi i budsjettforslaget for 2022 fikk en bekreftelse på at **miljøstøtteordningen** for gods på bane blir videreført under **kap 1352 post 75** selv om beløpet var nedjustert i forhold til 2021. Det er derfor bra at bevilgningene til miljøstøtteordningen økes i endringsforslaget. For å ta høyde for kostnadsvekst i form av økte baneavgifter og nystartede togtilbud som også trenger støtte bør imidlertid **posten økes fra 92,3 til 100 millioner for 2022**. Jernbanealliansen etterlyser også en mer langsiktig avtale for miljøstøtteordningen, for eksempel over en femårsperiode, for at godsaktørene skal ha forutsigbarhet om lønnsomheten av å investere i utvidet kapasitet.

Togmateriell

Jernbanealliansen er tilfreds med at det er foreslått midler til å fortsette anskaffelsene av mer nytt togmateriell. Behovet er stort, så det er **viktig at det holdes et høyt tempo i dette arbeidet**.

Viderefør nullvekstmålet og forventningene om lokal areal- og transportplanlegging som skaper kompakte byer og tettsteder med gode knutepunkter

Jernbanealliansen vil minne om at begrunnelsen for innføringen av nullvekstmålet for personbiltrafikk i byområdene våre ikke bare var at kollektivtransport, sykkel og gange er den mest miljø- og klimavennlige løsningen, men også den billigste og mest effektive mobilitetsløsningen for byområdene. Å velge løsninger som innebærer en fortsatt vekst i biltrafikken, vil bli dyrere og krever mer arealer. Det er i tillegg billigere å gjennomføre en mobilitetspolitikk som kombinerer restriktive tiltak for personbiler og god arealplanlegging med utbygging av kollektivløsninger, sammenlignet med en ensidig utbygging av kollektive løsninger uten kombinasjonen med restriktive tiltak og god arealplanlegging.

Jernbanealliansen ønsker å peke på behovet for å få mest mulig samfunnsnytte ut av investeringene i jernbane. Jernbanens trafikkgrunnlag og lønnsomheten av investeringer i denne er avhengig av at øvrige samfunnsplanlegging legger til rette for at folk velger jernbanen framfor annen transport.

Jernbanealliansen ber derfor om at det utvikles en form for avtaler som inngås mellom staten og kommuner hvor det investeres i jernbane, der staten forplikter seg til å finansiere utbygging av jernbanen, mens kommunene forplikter seg til å ta en areal- og transportpolitiske grep som bygger opp under trafikkgrunnlaget til jernbanen og dermed gjør investeringene mer samfunnsnyttige og lønnsomme. Skal man få mange til å velge toget som transportmiddel, kan ikke slike vekstavtaler bare gjelde i storbyer som får kollektivmidler. Det må også gjelde på mindre steder som får nytte av omfattende statlige jernbaneinvesteringer.

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
- Naturvernforbundet
- Framtiden i våre hender
- Norsk Jernbaneforbund

- Landsorganisasjonen i Norge (LO)
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen



Tonje E. Orsten Kristiansen
styreleder