

Oslo, 19. oktober 2017

Til
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Partigruppene på Stortinget

Jernbanealliansens innspill til behandling av statsbudsjettet for 2018

Innledning

Det viktigste for Jernbanealliansen er at vedlikeholdet av jernbanenettet får høy prioritet, sammen med egne tiltak som gir mer godstransport på bane. Dagens store vedlikeholdsetterslep svekker jernbanens konkurransekraft innen både person- og godstransporten, da det bidrar til et upålitelig tilbud for næringsliv, pendlere, arbeidsreisende og fritidsreisende. Videre vil tiltak som styrker godstransport på bane være svært viktig for at vi skal kunne opprettholde og etter hvert økte godstrafikken på bane, til glede for næringsliv, miljø og trafikksikkerhet. Jernbanealliansen forventer at ambisjonene i Nasjonal transportplan 2018–2029 følges opp.

Brems veksten i vedlikeholdsetterslepet

I Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) er det satt som mål at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med en tredel innen utgangen av tolvårsperioden (2029). Regjeringens budsjettproposisjon viser imidlertid at etterslepet vil øke i 2018. På side 160 står det at det må brukes om lag 3,4 mrd. kroner årlig på fornying av infrastrukturen for å unngå at etterslepet øker. På side 161 skriver departementet at det stilles krav om at Bane NOR skal bruke minimum 2,1 mrd. kroner til fornying i 2018. Fornying inngår som en del av posten «drift og vedlikehold», som foruten fornying også inneholder penger drift, korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold samt det nødvendige nye signalsystemet ERTMS. Store deler av de økte bevilgningene går til ERTMS.

Konkret for 2018 foreslår Jernbanealliansen at kap. 1352 post 71 økes med 400 mill. kroner – fra 7793 mill. kroner til 8193 mill. kroner – for å bremse forfallet på skinnegang, strømforsyning og andre deler av infrastrukturen. Det er en start i riktig retning og muliggjør at en nøktern, jevn vekst i etterfølgende år vil sikre bevilgninger som forutsatt i første seksårsperiode i NTP.

Jernbanealliansen er glad for at det regjeringen vil gi Bane NOR sikkerhet for å kunne inngå kontrakter på inntil 3 mrd. kroner per år i det eksterne leverandørmarkedet i en periode på fire år. For å oppnå effektivt vedlikehold er det viktig med forutsigbarhet, slik at underleverandørene i bl.a. entreprenørbransjen kan planlegge langsiktig for å utnytte kompetent personell og maskiner på en god måte.

Overgangen til persontrafikk på anbud, med potensielt flere aktører på sporet enn før, stiller også strenge krav til prioritering av tiltak som sikrer punktlighet. Små forsinkelser får store følgekonsekvenser på en jernbane med gamle anlegg og mye enkeltspor.

Det å få på plass fireårige avtaler med forutsigbarhet for Bane NORs finansiering er helt grunnleggende for å sikre kontinuitet i arbeidet med drift og løpende vedlikehold på jernbanen. Ved etablering av foretaket var det nettopp dette grepet som skulle bidra til mer effektiv drift. De eksterne entreprenørene så vel som Bane Nors eget drifts- og vedlikeholdsapparat har til nå ikke hatt oversikt fra ett år til et annet over hvilke arbeider som kan utføres, grunnet uforutsigbare økonomiske rammer.

Positivt med økte planleggingsmidler

Jernbanealliansen vil gi ros for at kap. 1352 post 72, midler til planlegging av investeringer, øker. Dette er nødvendig for å kunne gjennomføre større investeringer i etterfølgende år.

Trengs mer til godstiltak

NTPs såkalte godspakke på 18 mrd. kroner må være et minimum, som helst bør overoppfylles. I NTP er det satt av lite til godstiltak i første halvdel av tolvårsperioden, nærmere bestemt 5,5 mrd. kroner, som gir nær 1 mrd. kroner årlig i snitt. Likevel er det i budsjettproposisjonen ikke satt av mer enn 546 mill. kroner i 2018. Kap. 1352 post 72 bør derfor økes med 100 mill. kroner i 2018 – fra 8896 mill. kroner til 8996 mill. kroner – der de ekstra midlene øremerkes godstiltak, slik at vi kommer raskere i gang med å tilrettelegge for mer gods på banenettet fra Narvik i nord til Kristiansand i sør.

Øvrige investeringer

Jernbanealliansen forutsetter at ambisjonene i NTP skal innfris, også i første seksårsperiode. Vi er imidlertid tydelige på at det i tillegg til vedlikehold (post 71) er godstiltak i post 72/73 planlegging/investeringer som må prioriteres når bevilgningene trappes opp tidlig i perioden.

Baneavgifter

Jernbanedirektoratet arbeider med et system for baneavgifter, som forventes innført i 2019. Dersom ikke godstrafikken på bane får full kompensasjon i ordningen som Jernbanedirektoratet nå utreder, vil det resultere i redusert konkurransekraft for godstransport på bane. Vi kan ikke se at dette er i tråd med NTP, som sier at «regjeringen har som ambisjon å overføre 30 pst. av gods over 300 km fra veg til sjø og bane». Jernbanealliansen vil be Stortinget presisere at det kommende avgifts-, ytelses- og kompensasjonssystemet ikke må svekke jernbanens konkurransekraft overfor veitransport. Eventuelle avgifter som i henhold til EU-lovgiving må kreves inn, bør – som i Danmark – pløyes direkte tilbake til godstransportørene som bruker jernbane.

Forutsigbarhet om rammebetingelsene er viktig, slik at aktører i godsmarkedet tør å satse på jernbanen og bygge transportløsninger rundt denne, slik at de statlige investeringene i jernbanen gir større samfunnsnytte og miljøgevinst.

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