

Oslo, 6. mars 2018

Til
Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen
Samferdselsdepartementet

Jernbanealliansens innspill til arbeidet med statsbudsjettet for 2019

Innledning og hovedbudskap

Togtilbudet må være pålitelig for at folk og næringsliv skal kunne satse på å bruke jernbanen. For godstransporten er forutsigbarhet om rammebetingelsene særlig viktig, slik at aktører i godsmarkedet tør å satse på jernbanen og bygge transportløsninger rundt denne. Økt forutsigbarhet vil gi de statlige investeringene i jernbanen gi større samfunnsnytte og miljøgevinst.

Det er nødvendig å knappe inn på dagens store vedlikeholdsetterslep for å styrke jernbanens konkurransekraft innen både person- og godstransporten. Økt fornyelse av infrastrukturen er nødvendig for å gi et bedre 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 få til godsoverføring til bane, til glede for næringsliv, miljø og trafikksikkerhet. Jernbanealliansen forventer at ambisjonene i Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 for vedlikehold/fornyelse, godstiltak og forbedring av togtilbudet til passasjerene følges opp.

I dagens situasjon – med feil og mangler på banenettet, som fortsatt fører til sviktende punktlighet og innstilte tog – er det viktigste for Jernbanealliansen at vedlikeholdet av jernbanenettet får høy prioritet. Vi ber også om at konkrete tiltak som gir mer godstransport på bane, prioriteres høyt. Samtidig må summen av de økonomiske virkemidlene mot godstrafikken endres, slik at togets konkurransekraft mot vei styrkes.

Konkret ber Jernbanealliansen om følgende:

- Bevilgningene til jernbanen i 2019 må komme opp det nivået som er forutsatt i NTP 2018–2029 og på sikt overoppfylles.
- Midlene til drift og vedlikehold på kap. 1352 må økes til 9086 mill. kroner i 2019, noe som er 860 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2018.
- Midlene til planlegging må videreføres på et høyt nivå.
- De avsatte midlene til godstiltak i NTP må som et minimum innfris.
- Baneavgiftene må kompenseres gjennom en miljøstøtteordning, etter mønster fra Danmark, slik at godstrafikken får forutsigbarhet på dette området og at konkurransekraften styrkes.

Brems veksten i vedlikeholdsetterslepet

I inneværende NTP er det satt som mål at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med en tredel innen utgangen av tolvårsperioden (2029). Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2018 viser imidlertid at etterslepet vil øke dersom det ikke brukes om lag 3,4 mrd. kroner årlig på fornying av infrastrukturen (side 160). Samme proposisjon stiller imidlertid ikke krav til at mer enn 2,1 mrd. kroner til fornying i 2018. Stortingets tilleggsbevilgning til vedlikehold var kjærkommen, men ikke nok til å hindre at vedlikeholdsetterslepet øker, gitt opplysningene i budsjettproposisjonen.

Jernbanealliansen mener at det i 2019 må være grunn til å forvente at bevilgningene til jernbane kommer opp på det nivået som er fastsatt i NTPs første seksårsperiode, for å bremse forfallet på skinnegang, strømforsyning og andre deler av infrastrukturen. Det betyr at midlene til drift og vedlikehold på kap. 1352 må økes til 9086 mill. kroner i 2019, noe som er 860 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2018.

Jernbanealliansen er glad for at Bane NOR har fått fullmakt til å 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 følgekonskvenser på en jernbane med gamle anlegg og mye enkeltspor.

Sørg for god framdrift på planlegging

Jernbanealliansen er fornøyd med at det er satt av godt med penger til planlegging av investeringsprosjekter på 2018-budsjettet. Vi forventer planleggingsarbeidet fortsetter med høy framdrift i 2019, for å skape forutsigbarhet og økte investeringer.

Nødvendig med mer til godstiltak

I flere tiår har det vært et mål om å overføre gods fra vei til sjø og bane. I NTP 2014–2023 står det at regjeringen vil styrke konkurranseevnen til godstransport på sjø og jernbane og legge til rette for å overføre godstransport fra vei til sjø og bane. Riksrevisjonen har undersøkt det politiske målet.¹ Rapporten slår fast at målet ikke er nådd, noe som har ført til økte kostnader for samfunnet som følge av mer ulykker, forurensing, støy, veislitasje og køer. Dette skyldes at myndighetene ikke har klart å styrke konkurranseevnen til sjø- og jernbanetransport, sett i forhold til veitransport.

I inneværende NTP (side 190) har regjeringen som ambisjon å overføre 30 pst. av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen planperiodens utløp. Når det gjelder infrastrukturen, er NTPs godspakke på 18 mrd. det viktigste virkemidlet, som må betraktes som et minimum som helst bør overoppfylles. Det er satt av lite av dette i første seksårsperiode, til sammen 5,5 mrd. kroner, som gir nær 1 mrd. kroner årlig i snitt. I budsjettproposisjonen for 2018 var det likevel ikke foreslått mer enn 546 mill. kroner. Jernbanealliansen forventer at denne summen økes i 2019, slik at vi kommer raskere i gang med å tilrettelegge for mer gods på banenettet.

Baneavgiftene må endres i lys av målet om godsoverføring

Målet i NTP om å overføre 30 pst. av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen planperiodens utløp følges blant annet av følgende tekst (side 190): «For å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen. Regjeringen vil derfor utrede andre positive tiltak for å styrke bane- og sjøtransport.»

Så langt har de økonomiske virkemidlene overfor gods på jernbane dessverre hatt motsatt fortegn. Baneavgiftene som nå er blitt innført, svekker jernbanens konkurransekraft. Planen er at de generelle avgiftene skal trappes opp til full sats seinest i 2021 (mot 75 prosent rabatt i dag), og rabatten for «vesentlig underutnyttede strekninger» skal fjernes seinest i 2025. Dette har allerede skapt betydelig usikkerhet om framtidsutsiktene for gods på bane blant kundene. Det haster med forsikringer fra politisk hold om at godstrafikken på bane vil få full kompensasjon for baneavgiftene i form av en miljøstøtteordning tilsvarende den EU-godkjente danske ordningen. Dersom dette ikke skjer, vil godsmengdene på bane gå ned, stikk i strid med målet om overføring til bane. Kompensasjon av baneavgiftene vil derfor være viktig for å rette opp i de manglene Riksrevisjonen peker på.

¹ Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane, overlevert Stortinget 27. februar 2018: <https://www.riksrevisjonen.no/rapporter/Sider/Godstransport.aspx>

Forutsigbarhet om rammebetingelsene er nødvendig for at aktører i godsmarkedet tør å satse på jernbanen og bygge transportløsninger rundt denne. Jernbanealliansen ber om at det totale avgifts-, ytelses- og kompensasjonssystemet styrker jernbanens konkurransekraft overfor veitransport fram til jernbaneinfrastrukturen og/eller andre rammebetingelser er så gode at næringen kan oppfylle målet om godsoverføring på egen hånd. EU har vedtatt det samme målet som Norge, og dette gjøres der. Vi bør gjøre det samme her i Norge.

Store utbygginger må sikre rask tilbudsforbedring

Jernbanealliansen vil at ambisjonene i NTP for bedring av togtilbudet skal innfris, også i første seksårsperiode. Som minimum må investeringene gradvis trappes opp, og den vedtatte rammen i NTP oppfylles. Vi er tydelige på at vi ønsker en overoppfyllelse av bevilgningene tidlig i perioden, og at det da i første omgang er vedlikehold (post 71) og godstiltak under post 72/73 (planlegging/investeringer) som må prioriteres.

Det er beklagelig at store utbygginger, som intercity, ser ut til å bli utsatt. Mye av årsaken ligger i tidligere manglende framdrift og lar seg derfor vanskelig korrigere nå. Det er fornuftig å ikke stille krav om samme åpningsår for alle parseller, da det kan resultere i at mange oppgaver som krever samme spesialiserte fagkompetanse samt brudd i togtrafikken, må gjennomføres samtidig, noe som er dårlig ressursbruk.

Jernbanealliansen mener det er viktig at utbygging av intercity innrettes slik at vi raskest mulig kan oppnå realisering av indre intercity og deretter halvtimesfrekvens på hele linjenettet ut til Halden, Lillehammer og Skien, i kombinasjon med økt kapasitet for godstrafikken der det er aktuelt.

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 til: Partigruppene på Stortinget