

Oslo, 11. oktober 2018

Til
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Partigruppene på Stortinget

Jernbanealliansens innspill til Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2019

Innledning og konklusjon

De to mest prekære utfordringene for jernbanen på kort sikt er dårlig driftsstabilitet på banenettet og store økonomiske tap innen godstransporten. Dårlig driftsstabilitet gjør at passasjerer og godskunder ikke tør stole på toget som transportform og gjør at færre ønsker å bruke jernbanen. Sviktende lønnsomhet for godstransporten er dels en følge av dårlig driftsstabilitet og dels en konsekvens av strek konkurranse fra lastebilen som følge av blant annet et bedre veinett, åpning for lengre og tyngre vogntog og hard priskonkurranse fra utenlandske transportører. Sviktende lønnsomhet for gods på bane kan føre til at store deler av transportomfanget kan kollapse, noe som vil være uheldig for næringsliv, miljø og trafiksikkerhet.

Jernbanealliansen har to helt konkrete forventninger til Stortingets behandling av statsbudsjettet:

1. Vedlikeholds- og fornyingsinnsatsen må økes til det nivået som er angitt for 2019 i Jernbanedirektoratets ferske handlingsprogram, noe som betyr 300 mill. kroner mer enn hva regjeringen har foreslått.
2. Det må etableres en miljøstøtteordning for gods på jernbane, som kompenserer for jernbaneinfrastrukturens svakheter og bidrar til å innfri politiske mål om transportmiddelfordeling. Stortinget må derfor sette av 200 mill. kroner til denne ordningen i 2019.

Bevilgningsprofilen

Jernbanealliansen vil gi ros for at bevilgningene til jernbane øker i budsjettforslaget for 2019. Vi 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.

Brems veksten i vedlikeholdsetterslepet

NTP 2018–2029 er det satt som mål at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med en tredel innen utgangen av tolvårsperioden (2029). Regjeringens budsjettproposisjon (side 171) viser imidlertid at etterslepet vil øke med 0,8 mrd. kroner innen utgangen av 2018, fra 18,0 til 18,8 mrd. kroner.

Regjeringens foreslåtte vekst innen drift og vedlikehold (post 71) går i hovedsak til det nye signalsystemet ERTMS. Utbygging av ERTMS er viktig, men øvrig vedlikehold må også styrkes om jernbanen skal fungere slik det er forutsatt i NTP. Jernbanealliansen ber Stortinget plusse på 300 mill. kroner til fornyingstiltak generelt – for å bremse veksten i forfallet på skinnegang, strømforsyning og andre deler av infrastrukturen – samt tiltak som fremmer godstransport på bane. Da kommer bevilgningen opp på det nivået som er forutsatt for 2019 i Jernbanedirektoratets handlingsprogram for 2018–2029 fra juli 2018.

Innfør miljøstøtteordning fra 1. januar 2019

Situasjonen for godstransport på bane er kritisk. Den største operatøren, CargoNet, vil redusere tilbudet betydelig i desember 2018 for å redusere det økonomiske tapet. For å kompensere for dårlig infrastruktur og forbedringer i veitrafikkens konkurransekraft må det fra 1. januar 2019 innføres en miljøstøtteordning, som vil sikre at godstransport på bane opprettholdes. Denne må bidra til at Stortingets mål om å flytte 30 prosent av godstransporten med lastebil på avstander over 300 km til sjø og oppfylles, fram til infrastrukturtiltak som senker kostnadene og styrker togets konkurransekraft, er på plass.

Flere andre land har miljøstøtteordninger for å sikre at politiske mål om transportmiddelfordeling innfris. Vi kan nevne Sverige, Danmark og Østerrike, som har ordninger som ikke strider med EUs konkurranseregelverk. Vi viser til bransjens forslag til løsning og ber om at denne innføres med en egen post på statsbudsjettet, der det bevilges 200 mill. kroner i 2019.

Det er svært viktig at det kommer vedtak om denne miljøstøtteordningen nå. Om dette ikke skjer, frykter vi at CargoNets nedskjæringer bare er starten på en negativ spiral. Næringslivet vil ikke stole på godstransport på bane som en framtidig løsning – og vil investere i andre transportopplegg. Vi vil oppleve en flukt av kompetent arbeidskraft til andre deler av banesektoren eller til andre sektorer. Og operatørene vil se seg om etter andre markeder. Det må skapes troverdighet rundt regjeringens mål om godsoverføring gjennom miljøstøtteordningen og nødvendige tiltak i infrastrukturen som gir bedre driftsstabilitet og lavere kostnader for godstransport på bane. Siden infrastrukturtiltak tar tid, er det ekstra viktig at miljøstøtteordningen kommer på plass nå.

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