

Oslo, 30. januar 2020

Til
Samferdselsminister Knut Arild Hareide
Statsministerens kontor

Jernbanealliansens innspill til regjeringens arbeid med statsbudsjettet for 2021

Innledning

Jernbanealliansen mener det er prisverdig at fokuset på vedlikehold og fornying av eksisterende banenett har økt, og at det er kommet en støtteordning for godstransport på bane. Vedlikehold og fornying er svært viktig for å gjøre toget til et pålitelig transportmiddel for både person- og godstransportene. Støtteordningen er viktig for å sikre godstransportens overlevelse og helt avgjørende for å oppnå overføring av gods fra vei til bane og de positive samfunnseffektene av dette.

Budsjettproposisjonen for 2020 viser at veiformål har en oppfølgingsgrad på 47,1 prosent etter tre år av NTPs første seksårsperiode, mens jernbaneformål bare oppnår 42,2 prosent. Dette er en uheldig skjevhet. Jernbanealliansen mener at en med fordel kunne investert litt mindre i å bygge veier og i stedet vedlikeholdt jernbanen bedre.

For å løfte vedlikehold og godstiltak opp på det nivået som er angitt i handlingsprogrammet og i tillegg ta igjen en del av etterslepet som følge av manglende bevilgninger i 2018, 2019 og 2020, ber vi om følgende, sett i forhold til vedtatt budsjett for 2020:

- En ekstra milliard til vedlikehold
- En ekstra milliard til godstiltak

Videre i dette brevet begrunner vi Jernbanealliansens hovedprioriteringer for neste års statsbudsjett, oppgis alle tall i 2020-kroner.

Brems veksten i vedlikeholdsetterslepet

I NTP 2018–2029 er det satt som mål at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med en tredel innen utgangen av tolvårsperioden (2029). Regjeringens budsjettproposisjon for 2020 (side 164) viser imidlertid at etterslepet vil øke med 2,2 mrd. kroner innen utgangen av 2020, til om lag 21,5 mrd. kroner. Dette er svært bekymringsfullt. Det er altfor mange forsinkelser og innstillinger i togtrafikken, og et godt vedlikehold av banenettet er en forutsetning for å få gjort noe med dette.

Bevilgningen til vedlikehold i 2020 ligger om lag 540 mill. kroner lavere enn hva Jernbanedirektoratet har lagt til grunn for 2020 i sitt handlingsprogram. I tillegg er det et akkumulert etterslep fra 2018 og 2019. For 2021 legger handlingsprogrammet opp til å bruke nærmere 5300 mill. kroner til vedlikehold eksklusiv ERTMS, noe vi mener må innfris. Det er nesten 300 mill. kroner mer enn bevilgningen til samme formål i 2020. For å innfri dette og ta igjen en del av etterslepet ber Jernbanealliansen om at midlene til vedlikehold økes med 1000 mill. kroner i 2021, sett i forhold til vedtatt budsjett for 2020.

Sikre varig lønnsomhet for gods på bane

Støtteordningen for gods på bane ser ut til å hindre kollaps i godstrafikken. Positivt er det også at godstransportene på bane økte i 2018, tross dårlig lønnsomhet. CargoNets nye satsing blant annet med et ekstra tog på Nordlandsbanen er en indikasjon på at støtteordningen virker.

Støtteordningen er ikke ment som en permanent ordning. Derfor haster det ekstra med å få på plass tiltak som gir lønnsom drift, som ledd i å oppfylle regjeringens og Stortingets mål om å flytte 30 prosent av godstransporten med lastebil på avstander over 300 km til sjø og bane.

I Jernbanedirektoratets fastsatte handlingsprogram for oppfølging av Nasjonal transportplan er det satt av 815 mill. kroner til spesifikke godstiltak i 2020, men bevilgningen er på bare på 448 mill. kroner. Det er bekymringsfullt og bidrar ikke til nødvendig effektivisering av terminaler og togdrift. I 2021 skal det ifølge handlingsprogrammet brukes om lag 1320 mill. kroner til godstiltak. Vi mener det er viktig at handlingsprogrammet følges, og at det akkumulerte etterslepet tas igjen. Jernbanealliansen ber derfor om at midlene til godstiltak økes med 1000 mill. kroner i 2021, sett i forhold til vedtatt budsjett for 2020.

Om nødvendig kan noe av de ekstra midlene gå til å øke tilskuddet til godsoverføring fra vei til jernbane (post 75), som er en viktig post som må videreføres. Jo saktere det går med å investere i infrastrukturtiltak som gir økt lønnsomhet for gods på bane, desto viktigere blir tilskuddsordningen. Vi mener det vil være riktig av departementet å signalisere at tilskuddsordningen forlenges utover 2021, for å skape forutsigbarhet for aktørene.

Hold trykket oppe på planlegging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo

Når det gjelder store investeringer, forventer Jernbanealliansen at de økonomiske rammene i NTP følges opp. Ved knapphet på midler prioriterer Jernbanealliansen vedlikeholdstiltak og godstiltak høyest. Som nevnt innledningsvis kan en med fordel investere litt mindre i å bygge veier og i stedet vedlikeholdt jernbanen bedre.

Vi setter pris på at det på 2020-budsjettet er satt av midler til videre planlegging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo. En slik tunnel er viktig for å få effekt av andre store investeringer, blant annet for nye dobbeltspor på intercity-strekningene, og vil også komme deler av gods- og persontrafikken mellom landsdelene til gode. Det er viktig at planleggingsarbeidet har fokus på løsninger som reduserer utbyggingskostnadene og samtidig gir høy nytte for brukerne av jernbanen.

Øk kapasiteten på dag- og nattog mellom landsdelene

Det er flott at prosessen med bestilling av nye lokaltog er i gang, at Norske tog AS har fått økonomiske garantier for investeringene. For trafikken over lengre distanser er det også et stort behov for mer togmateriell.

Både sovevognene og en betydelig andel av vognene som brukes i langdistansetog på dagtid, sliter med sprekkdannelse. Jernbanedirektoratet anslo i 2019 at gjenværende levetid for vognene var 5–8 år. Videre er det svært gledelig at interessen i markedet for å reise med tog, som alternativ til fly, er økende. Dette gjelder både til utlandet og innenlands. Få togforbindelser til utlandet og utsolgte sovekupeer på nattog har skapt engasjement og medieoppmerksomhet.

Jernbanealliansen mener derfor det er viktig at Norske tog AS gjennom statsbudsjettet får de tilstrekkelig økonomiske garantiene for å anskaffe tilstrekkelig med togmateriell, slik at kapasiteten i nattog kan økes betydelig, og at frekvensen på togtilbudet på dagtid mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim kan økes til avganger hver annen time begge retninger. Det er gledelig at både Go-Ahead, SJ og Vy ønsker å utvide togtilbudet, og da trengs det også nok togmateriell for dette Flere og lengre kryssingsspor, som vi har nevnt som er viktig godstiltak, vil også være viktig for å kunne kjøre flere persontog med mindre tidstap ved kryssinger.

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