

Oslo, 21. oktober 2014

Til Stortinget

Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2015

Med dette brevet vil Jernbanealliansen gi innspill til Stortingets behandling av statsbudsjett for 2015.

Jernbanealliansens hovedprioriteringer

Jernbanealliansen prioriterer følgende jernbanesatsinger høyest:

- Løfte vedlikeholdsinnsetningen på jernbanenettet opp på faglig anbefalt nivå
- Øke attraktiviteten og kapasiteten for godstransport på bane, inkludert utbedring og utbygging av Alnabru og andre viktige godsterminaler
- Sikre ferdigstilling av dobbeltspor til Halden, Lillehammer og Skien innen 2025
- Sørge for rask progresjon i arbeidet med å planlegge ny jernbanetunnel gjennom Oslo

Svært kritisk for gods på jernbane

Det er store samfunnsmessige fordeler av å flytte gods fra lastebil til jernbane, med tanke på både næringslivets kostnader, miljøforbedringer, trafiksikkerhet og vegslitasje. Men til tross for målet om å flytte gods fra veg til bane taper toget markedsandeler. Dette skyldes mange forhold, bl.a. et banenett som ikke holder mål, der manglende vedlikehold skaper store utfordringer fordi baner må stenges som følge av flom eller ras eller tekniske feil og mangler på strømforsyning, fjernstyring eller skinnegang. Dårlig kapasitet på banenettet og ineffektive godsterminaler skaper høye kostnader for transportørene. Og økt konkurranse fra lastebiler på et vegnett som er blitt bygd ut, utenlandske vogntogsjåførere med lave lønninger og større vogntog som senker kostnadene for vegtransporten – skjerper konkurransen ytterligere, i jernbanens disfavør.

Jernbanealliansen forventer at Stortinget styrker jernbanens konkurransekraft tilsvarende, slik at målet om å flytte gods fra veg til bane blir innfridd. Dette krever tiltak som gir effekt både på kort og lang sikt.

2015-budsjettet må løfte vedlikeholdet til faglig anbefalt nivå

Det store vedlikeholdsetterslepet skaper betydelige utfordringer for både person- og godstransporten på norske skinner. Næringslivets godstransporter rammes hardt av uforutsette feil, med tilhørende konsekvenser for miljø- og trafiksikkerhet.

Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023, fra februar 2012, anbefaler at det i perioden 2014–2017 settes av 3963 mill. kroner¹ årlig i gjennomsnitt til vedlikehold og fornying av jernbanen (eksklusiv signalanlegg). Regjeringens budsjettforslag for de samme aktivitetene ligger på 3019 mill. kroner i 2015. Det mangler derfor nærmere 950 mill. kroner i vedlikeholdsmidler for å komme opp på faglig anbefalt nivå. Inkluderer vi også midler til drift, blir spriket enda større. Det samme er tilfelle dersom vi også tar med etterslepet på vedlikehold og drift i 2014.

¹ Transportetatene anbefalte 13 920 mill. kroner (i 2011-kroner) til vedlikehold og fornying i perioden 2014–2017, når vi ikke inkluderer drift og ERTMS, jamfør tabell 3b i transportetatens planforslag fra februar 2012. Dette tilsvarer i gjennomsnitt 3963 mill. kroner per år, når vi regner om til 2015-kroner.

Jernbanealliansen forventer at Stortinget øker bevilgningene opp til faglige anbefalte nivået i 2015. De mange hendelsene som har skjedd i seinere tid, bl.a. de store utfordringer på Dovrebanen og Bergensbanen som følge av ras og en fortsatt vanskelig situasjon for togpassasjerene i Oslo-området, burde skape en økt forståelse for at de faglige anbefalingene må innfris, slik at etterslepet etter hvert kan tas igjen.

Behov for modernisering av Alnabru godsterminal

Alnabru godsterminal i Oslo er navet for godstransportene på bane i Norge og helt avgjørende for at vi skal lykkes med å flytte gods fra veg til bane. Terminalen er umoderne, og vi har forstått at deler av terminalens tekniske levetid utløper i 2019. Jernbaneverket har i sitt handlingsprogram satt av 211 mill. kroner til strakstiltak og om lag 165 mill. kroner til fornyingstiltak i perioden 2014–2017.² Regjeringen følger opp med å sette av 30–50 mill. kroner til fornying av Alnabru i 2015, i tillegg til eventuelle uspesifiserte poster.

Jernbanealliansen finner dette lite og ber Stortinget presisere at deler av påplussingene til vedlikehold og fornying som vi ber om, brukes til å framskynde arbeidet med å modernisere godsterminalen på Alnabru.

Jernbanealliansen vil i tillegg uttrykke bekymring for planene om beredskapssenter på jernbanens eiendom. Et beredskapssenter kan gjøre det vanskeligere å bygge ut den viktige godsterminalen med tilhørende fasiliteter. Her trengs det grundige og faglige avveininger som ivaretar jernbanens behov for stabil drift og ekspansjon, og av ser fram til snarlig avklaring i jernbanens favør.

Om Jernbanealliansen

Jernbanealliansen består av ti 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 Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Næringslivets Hovedorganisasjon
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen
Jernbanealliansen



Holger Schlaupitz
styreleder

² Handlingsprogrammet inneholder 204 mill. kroner til strakstiltak og om lag 160 mill. kroner til fornyingstiltak i perioden 2014–2017, alt i 2014-kroner. Våre tall i teksten over er omgjort til 2015-kroner.