

Samferdselsdepartementet
Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité
kopi:
pol. partier, media, jernbanebransjen, Spekter, LO,
NHO

12.6.2015

Kommentarer til den foreslåtte jernbanereformen

Statistikken fra SSB viser at jernbanens andel av persontransportarbeidet var omtrent den samme i 2013 som i 1995 (året før enhetsbedriften NSB ble delt opp). Godstogenes andel har falt fra 5 % til 3,7 %.

Vi mener det viser at det største behovet for reform ligger på det politiske planet. Skal jernbanen ta større andeler trengs det andre rammevilkår.

I dag er fossil energi altfor billig. Økte CO₂-avgifter må brukes til å bygge ut jernbanen, annen kollektivtrafikk og for sykkel og gange. Jernbanens infrastruktur ligger langt etter konkurrentene. Uansett selskapsform vil det være en politisk beslutning å prioritere og finansiere jernbanen framfor parallell konkurrerende infrastruktur.

Regjeringens strategi med å avlaste vegnettet rundt de store byene og mellom landsdelene for trailertrafikk er vel og bra, men landet har lenge trengt et nytt nasjonalt jernbanenett.

I Sveits har innbyggerne i folkeavstemninger alltid prioritert jernbane framfor mer veg. Det kunne vært interessant å prøve i Norge, etter en opplyst debatt og med reelle alternativer.

Infrastrukturen bestemmer hvem som får et tilbud og hvordan det blir. Vi savner større konkurranse når det gjelder utarbeidelse av traséalternativer for jernbanen. I dag har JBV monopol på dette. Alternative miljøer, som Norsk Bane, holdes ute og nede. Det er ofte små varianter av samme trasé som lokale politikere og offentligheten får ta stilling til.

I sine forberedelser til jernbanereformen bad Regjeringen i fjor om innspill til hvordan konkurransen kunne økes innen jernbanesektoren. Spørsmålene var førende. Det ble ikke bedt om alternative synspunkter.

All omorganisering koster. Det står ingenting konkret i proposisjonen om Jernbanereformen skal finansieres med "friske midler" eller tas fra "ordinære bevilgninger" innafor NTP-ramma. Overføringen av godsterminalene fra ROM-eiendom til Jernbaneverket gir kanskje en pekepinn? I år tar Regjeringen 62 mill. kroner fra Jernbaneverkets driftsbudsjett til dette.

I NSB og Jernbaneverket har vi i dag to nokså samlede enheter med sterk interesse for jernbane. Hvor blir det av korpsånden, helhetsforståelsen og ansvarsfølelsen om dette skal deles opp ytterligere og styres av et direktorat helt uten operative oppgaver?

Regjeringen skriver i proposisjonen at jernbanen er et rigid og komplekst system. De enkelte delene utgjør et tett samspill. Avhengighetene er mye større enn mellom bil og vegbane. Dette mener vi også må gjenspeiles i organiseringen.

Regjeringens forslag til nye enheter og selskaper vil nødvendigvis medføre mye administrasjon og samordning. Vi frykter en utvikling hvor det blir flere ansatte på kontor og færre ute på linjene og i togene. Det svenske Trafikverket beregna i fjor at forsinkelser og innstillinger koster samfunnet ca 5 mrd. SEK årlig, og etterlyste samtidig mer samarbeid mellom alle aktørene.

Jernbanelognet må ha god førstehåndskunnskap om egen infrastruktur. Det får de samtidig som de jobber ute i sporet.

Vi er negativ til innføring av baneavgift(kjørevegsavgift) på norske skinner. Avgiften vil kunne kompenseres gjennom offentlig kjøp av persontrafikken, men for godstrafikken blir det en ekstra kostnad i et marked som allerede er svært prisfølsomt.

Den foreslåtte konkurransen om persontogtrafikken er i realiteten et anbud om offentlig anskaffelse. Alle togselskapene må uansett forholde seg til den samme infrastrukturen.

Blir reformen vedtatt er det viktig at kontraktsperioden blir så lang som EU-regelverket tillater(15 år) slik at de anbydende selskapene egasjerer seg langsiktig. Dagens nettokontrakter må viderføres da det gir togselskapet en sterk interesse i å kapre flere kunder.

I dag har NSB muligheten til å turnere personale og togmateriell mellom ulike strekninger ved behov. Med flere selskaper på ulike strekninger går denne muligheten tapt. Det vil svekke leveringssikkerheten overfor kundene. Går vi noen få år tilbake til før FLIRT-togene ble levert så var mangel på tog og personale en hyppig årsak til innstilte avganger.

En anbudskonkurranse vil nødvendigvis få stort fokus på pris. Det blir fort en konkurranse om å kjøre billigst mulig. Vi spør hvordan Regjeringen vil ivareta beredskapen slik at det til enhver tid er tilgjengelig ombordpersonale og togmateriell ved behov?

Persontogtrafikken i Norge er ikke omfattende. Vi mener det bør vurderes å slå sammen NSB og Flytoget for bedre å kunne møte konkurransen fra store utenlandske selskaper.

Gjøvikbanen føres ofte som et argument for konkurranseutsetting. Vi er enig i at NSB Gjøvikbanen AS driver bra, men de sliter med gammelt togmateriell. Anbudet inneholder ingen penger til nyanskaffelse. De har vekst i passasjertrafikken, men veksten har vært større på de andre linjene på Østlandet hvor det har vært investert i nye tog og linjer.

Med vennlig hilsen



Kjell Erik Onsrud, leder