

Til stortingspolitikere

Kopi:

Jernbanealliansen, jernbanebransjen og media

TILLEGGSINNSPILL TIL STATSBUJETTET 2023 FOR SAMFERDSEL

24.10.2022

Da er de muntlige høringene i Transport- og kommunikasjonskomitéen vel overstått. For Jernbane var ikke der, men leverte et skriftlig notat¹.

Vedlikeholdsetterslepet

Siden vi skrev innspillet har Bane NOR lagt fram ny statusrapport for tilstanden på Infrastruktur². Den viser at andelen av infrastrukturen, regna etter gjenanskaffelsesverdien, som bør fornyes i løpet av de kommende 12 åra har økt med 2 prosentpoeng siden forrige rapport. Fornyelsesbehovet er anslått til ca. 114 mrd. i 12-årsperioden, tilsvarende ca. 9,5 mrd. per år.

13 % av gjenanskaffelsesverdien representerer anlegg med tilstandskarakteren mangelfull eller dårligere. På overordna nivå fikk jernbanen karakteren 2,2 på en skala fra 1 svært god til 5 dårlig. Ned fra 2.1 i 2020.

Det er ingen god utvikling. Halvparten av gangene tog uventet blir innstilt er årsaken feil på infrastrukturen. Infrastrukturfeil står også for ca. 1/3- av forsinkelsestimen, se artikkel i Dagsavisen 19.10³

Vi skjønner behovet for ikke å skape for stort press i økonomien, men er det å forsinke folk og varer og presse dem over til veg og luftfart et egnet redskap?

Hurdalsplattformen

Det skurrer litt i Hurdalsplattformen, noe vi ikke har vært oppmerksomme på før. Ap-Sp-regjeringen lover en offensiv jernbanepolitikk. Likevel lover den bare en plan for å hente inn vedlikeholdsetterslepet på jernbanen, mens den lover en *helhetlig og forpliktende* plan for det samme etterslepet på riks- og fylkesveg. Det er bra at det hentes inn etterslep på veg med ca. 400 mil. i år og at regjeringa foreslår det samme for neste år. Det er uholdbart at jernbaneetterslepet fortsetter å vokse med drøye milliarder år for år.

¹ <https://www.stortinget.no/no/Hva-skjer-pa-Stortinget/Horing/horingsinnspill/?dnid=28551&h=10004649>

² <https://www.banenor.no/contentassets/beb5ca7105df4da28a79af38ab41bbe1/infrastatus-2021.pdf>

³ <https://www.dagsavisen.no/nyheter/innenriks/2022/10/19/nesten-4200-timer-med-forsinkelser-flere-banestrekninger-er-langt-over-hundre-ar-gamle/>

Videre lover Hurdalsplattformen ingen offensiv motorvegpolitikk. Likevel vil regjeringen Støre kutte 1,5 mrd. i Jernbaneinvesteringer og følger loyalt opp med 5 mrd-2016 kroner i bevilgninger til Nye Veier AS.

Vi håper Stortinget vil hjelpe til og oppfylle Hurdalsplattformen og bringe den mer i balanse.

Infrastrukturavgiften

Vi skrev ikke om den i vårt høringsnotat. For offentlig kjøpt persontransport er avgiften en bokføringsøvelse. For øvrig togtrafikk er den en stadig økt utgift i et konkurransepreget transportmarked. For godstrafikken vil forslaget innebære nær en dobling på to år. Tilskuddet til gods på bane derimot økte bare med 2,3 mill. fra 2021 til 2022, og foreslås bare økt med 2,6 mill. i 2023.

Dette bidrar verken til Hurdalsplattformens eller Stortingets målsettinger om overført gods fra veg til bane. Vi håper Stortinget også her vil hjelpe til.

Dette betalte togselskapene i infrastrukturavgift i 2021 i mill. kr:

Godstog	149
Persontog med offentlig kjøp	410
Persontog, kommersielle	38
Sum	597

For i år er avgiften nær dobla til 1000 mill. For 2023 er det foreslått å øke den til 1170 mill. Proporsjonalt fordelt med utgangspunkt i 2021-tallene kan det gi en slik fordeling:

	prosent	2022	2023
Godstog	25	250	292,5
Persontog med offentlig kjøp	69	690	807,3
Persontog, kommersielle	6	60	70,2
Sum	100	1000	1170 mill. kr.

Vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder