2023-09-26

# JERNBANEN MÅ FÅ GRØNT LYS

## - Åpent brev til politikere og opinion

Transport står for ca. 1/4 av all energi vi bruker innenlands. Om vi holder fiske utenfor stod jernbanen for 1,3 % av forbruket i 2019, siste året som var upåvirket av pandemien. Dette er klart lavere enn jernbanens transportytelse som i 2019 lå på en 4 - 5 prosent av totalen, personer og gods[1] (kabotasjekjøring med utenlandske lastebiler i Norge er da ikke regnet med).

Jernbanen stod i 2021 for bare 0,05 mill. tonn klimagassutslipp av totalt 16,4 mill. tonn[2] fra transportsektoren. Det er også langt lavere enn jernbanens transportytelse.

Derfor er det å flytte transport over på jernbane en del av det grønne skiftet og løsningen på energi- og klimakrisa, ikke flere 4-feltsveger eller rullebaner.

I Hurdalsplattformen har Støre-regjeringen lovet å føre en offensiv jernbanepolitikk. I prinsippet er det ingenting i plattformen vi er uenige i når det gjelder jernbane. I praksis er det noen vesentlige forhold som likevel utvikler seg i feil retning. Vi tenker særlig på det voksende vedlikeholdsetterslepet og fraværende planlegging av et moderne nasjonalt banenett.

Infrastrukturen er en grunnleggende premiss for togtilbudet. Over 90 prosent av det norske jernbanenettet er enkeltspor i svingete traséer. Det betyr lav fart og kapasitet. Det kan f.eks. ikke lenger settes opp flere tog mellom Oslo og Bodø fordi kapasiteten er sprengt[3]. Du kan heller ikke ta toget til f.eks. Tromsø, Ålesund, Grimstad eller Haugesund fordi det ikke er bygd noen jernbane dit.

### VEDLIKEHOLDSETTERSLEPET

Den mest lavthengende frukten bør være å ta vare på det jernbanenettet vi har. Det er nødvendig for at togene skal kjøres i henhold til oppsatt ruteplan og for jernbanens tillit i samfunnet. Etter pandemien har punktligheten og regulariteten gått fei vei.[4] Solbergregjeringen lot vedlikeholdsetterslepet vokse. Støre har så langt ikke vært noe bedre, sjøl om Hurdalsplattformen lover en plan for å ta igjen etterslepet.

Infrastatus[5] er en årlig rapport Bane NOR utarbeider som viser tilstanden til jernbanenettet. En viktig funksjon er å synliggjøre behovet for fornyelse av de forskjellige delene av infrastrukturen.

Fra Infrastatus 2021 s. 14: "Dette resultatet medfører (i henhold til anbefalingene i Tabell 1) et fornyelsesbehov i størrelsesorden 114 mrd. kr i tolv-årsperioden (ca. 9,5 mrd. per år) for å opprettholde dagens karakter."

Så langt har Støre-regjeringen prioritert økt vedlikehold av riks-/europaveg, ikke jernbane:

Statsbudsjettet 2022 (Prop. 1 S 21-22 [6])

---

[1] https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/innenlandsk-transport
[2] https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-transport/
[3] https://www.banenor.no/nyheter-og-aktuelt/nyheter/2023/sprengt-kapasitet-pa-jernbanen-fra-lysaker-til-bodo/
[4] https://www.banenor.no/nyheter-og-aktuelt/nyheter/2023/slik-ble-punktligheten-pa-jernbanen-i-2022/
[5] https://www.banenor.no/contentassets/46bd384bdf9f42dd9ac3d47e73458234/infrastatus-2021.pdf
[6] https://www.regjeringen.no/contentassets/23673b55781a4b29839d903e1e24411b/no/pdfs/prp202120220001_sddddpdfs.pdf

- s. 97, riksveg: Med budsjettforslaget anslås det at vedlikeholdsetterslepet samlet sett vil reduseres med om lag 350 mill. kr
- s. 187, jernbane: Beregningen av vedlikeholdsetterslepet på jernbane omfatter alle komponenter der den tekniske levetiden er utløpt. Vedlikeholdsetterslepet var ved utgangen av 2021 på 23,3, mrd. kr. Det er satt av om lag 3,2 mrd. kr til fornying i 2022. Etterslepet er i 2022 anslått til å øke med. 1,1 mrd. kr til 24,4 mrd. kr ved utgangen av året. Likevektsnivået er i Nasjonal transportplan 2022–2033 beregnet til 4,3 mrd. kr. I Prop. 1 S (2020–2021) er likevektsnivået beregnet til 3,7 mrd. kr.

Statsbudsjettet 2023 (Prop. 1 S 22-23 [7])

- s. 88, riksveg: Regjeringen legger opp til å redusere vedlikeholdsetterslepet med 400 mill. kr.
- s. 175, jernbane: I Nasjonal transportplan 2022–2033 ble nytt grunnivå for fornying vurdert til 4,5 mrd. kr per år. Grunnivået er definert som et økonomisk minimumsnivå for fornying av jernbanesystemet for å unngå økt etterslep. Beregningen av vedlikeholdsetterslepet på jernbane omfatter alle komponenter der den tekniske levetiden er utløpt. Etterslepet er i 2022 anslått til å øke med 1,1 mrd. kr til 25,1 mrd. 2023-kroner ved utgangen av 2022. Dersom Bane NOR opprettholder fornyingen på samme nivå som i 2022, justert for prisvekst, vil vedlikeholdsetterslepet øke med 1,2 mrd. kr til 26,3 mrd. kr ved utgangen av 2023.

Revidert nasjonalbudsjett 2023[8]

- s. 138 " Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30". Her foreslo regjeringen Støre 1044,7 mill. kr. ekstra til riksvegvedlikehold. Ikke ei krone mer til vedlikehold av jernbanen.

**Vi mener utviklingen er bekymringsfull og krever en bevilgning på statsbudsjettet 2024 som stanser veksten i vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet. Fra 2025 må etterslep tas igjen for hvert år. Uvær og flom har også gjort store skader. Vi forventer at regjeringen ikke lar nødvendig gjenoppbygging gå ut over vedlikehold og investeringer.**

JERNBANEN MÅ OGSÅ BYGGES UT

Hurdalsplattformen har som målsetting at jernbanen skal ta en større andel av transportarbeidet. Regjeringen har ambisjoner om flere store investeringer, bl.a. dobbeltspor i hele intercity, Nord-Norge-banen, flere dobbeltspor og kryssingsspor og tilrettelegging for mer gods mellom landsdelene.

Vi mener full elektrifisering av Rørosbanen, Solørbanen og Raumabanen er avgjørende for å nå klimamålene og sikre godsoverføringen. For Nordlandsbanen kan løsningen være lange nye elektrifiserte dobbeltsporparseller (ladestrekninger) som senere kan inngå i en ny moderne og slak bane Trondheim–Fauske/Bodø. Konsekvensene av stengte banestrekninger etter ekstremvær viser at dette er helt nødvendig for å opprettholde godstransporter på jernbanen.

Vi mener også det er på høy tid med en nyorientering av samferdselspolitikken. Det betyr å starte planleggingen av høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for både gods- og persontrafikk slik at vi får en signifikant overføring fra fly og bil til bane, lokal kollektivtrafikk, sykkel og gange.

**Til dette trengs byggeklare prosjekter. De fleste må kunne inngå i planer for nasjonale korridorer, i samsvar med NTP 2018–2029 punkt 3.4.3. Regjeringen bør unngå store svingninger i byggeaktiviteten som skaper usikkerhet blant entreprenørene og deres fagfolk.**

[7] https://www.regjeringen.no/contentassets/4d488bcc172e4e039dfe9c3b1e563217/no/pdfs/prp202220230001_sddddpdfs.pdf
[8] https://www.regjeringen.no/contentassets/2561f66481104220851f1153e927453a/no/pdfs/prp202220230118000dddpdfs.pdf

Bevilgningene til planlegging av ny jernbane har utviklet seg slik ifølge regnskapet i statsbudsjettet, trolig med en nedadgående trend:

2018: ca. 2,35 mrd. kr
2019: 1,56 mrd. kr
2020: 1,24 mrd. kr
2021: 1,7 mrd. kr
Fra 2022: Planlegging har ikke vært spesifisert i budsjettet, men inkludert i investeringer.
Fra 2021 til 2022: Investeringer økte med ca. 2,8 mrd. kr.
Fra 2022 til 2023: Investeringer ble de redusert med ca. 1,5 mrd. kr.

Med vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane (leder@jernbane.no)

Torstein Fjeld, leder av samferdselsgruppa i Besteforeldrenes klimaaksjon (fjeldt@online.no)

Rolf Ringdal, forbundsleder av Norsk Lokomotivførerforbund (ringdal@lokmann.no)

Janne B. Sæthre, forbundsleder av Norsk Jernbaneforbund (jane.sethre@njf.no)

Rikke Lind, adm. dir. SJ Nord

Henning Aandal, OnRail