

Samferdsel: Ber om at vedlikeholdet prioriteres

Spekter er tilfreds med at regjeringen fortsetter å prioritere samferdsel. Samferdselsbudsjettet for 2021 er både historisk stort, og har en rekord-økning til jernbaneformål. Effektiv samferdsel er avgjørende for å sikre økt verdiskapning og arbeidsplasser i norsk næringsliv og mobilisering av arbeidskraft i årene framover. Kampen om hver krone over statsbudsjettet blir tøffere i årene framover. Det er viktigere enn noen gang at det prioriteres tiltak som har god samfunnsøkonomisk nytte – altså at samfunnet som helhet får god nytte igjen for det som investeres.

Bedre vedlikehold av infrastrukturen er et slikt tiltak. Nasjonal transportplan beskriver tydelig at vedlikehold er lønnsomt. Vedlikehold gir bedre framkommelighet, pålitelighet og trafiksikkerhet for personer og gods over hele landet. Vedlikehold sikrer verdiene som er bygget i infrastrukturen, og hindrer at staten skyver en stadig voksende vedlikeholdsregning foran seg. Men vedlikehold prioriteres ikke slik det burde i statsbudsjettet – verken på vei eller jernbane.

Tilfreds med historisk jernbanesatsing

Spekter mener det er riktig å satse på jernbanen. Det er en kapasitetssterk, effektiv og klimavennlig transport for mennesker og gods. Jernbanebudsjettet for 2021 er historisk, med en rekordstor økning i investeringsbudsjettet. Det er full framdrift på alle igangsatte prosjekt, og det er bra. Spørsmålet er imidlertid om det er igangsatt litt for mange nye prosjekt på én gang, og at det går ut over evnen til å ta vare på det som allerede er bygget. For framtiden bør det ikke igangsettes flere samtidige prosjekt enn at man har penger nok til å vedlikeholde den eksisterende jernbanen – som passasjerer og godskunder er avhengig av hver dag.

Ubalanse mellom nyinvesteringer og vedlikehold

I et jernbanebudsjett som øker med 5 milliarder fra det ene året til det neste, er altså vedlikeholdet av infrastrukturen fortsatt kraftig underfinansiert. Et nytt byggeprosjekt gir en bedre jernbane om sju år, mens manglende vedlikehold går ut over passasjerer og godskunder i dag. Vedlikeholdsetterslepet på jernbanen øker med 900 millioner i år, og foreløpig beregnes det å øke med nye 1,3 milliarder i 2021, til et overveldende samlet vedlikeholdsetterslep som da vil passere 23 milliarder. Vedlikeholdsetterslepet fører til forsinkede og innstilte tog, og øker kostnadene til reparasjoner og retting av akutte feil i infrastrukturen.

Bane NOR har en fireårig avtale med Jernbanedirektoratet om midler til fornyelse. Romertallsvedtak fattet av Stortinget gir forutsigbarhet. Det er bra. Men rammen i avtalen er for liten. Minimumsnivået burde vært likt forfallet, slik at vedlikeholdsetterslepet i det minste sluttet å øke. Gapet er altså for tiden på én milliard i året.

I siste nummer av Jernbanemagasinet forteller Bane NOR at de midlertidig må legge på is fornyelsesarbeid som hadde vært mye mer effektivt om fikk gå jevnt hele tiden. Med et så stort etterslep, kan Bane NOR for tiden kun prioritere de aller mest akutte tiltakene. Høyt spesialiserte maskiner og fagfolk hos entreprenørene, som burde blitt utnyttet jevnt og trutt hvert år, blir stående uten oppdrag. Den svære maskinen som hvert år burde kjørt og rensset pukk i sporet og dermed forebygget både signalfeil, flomskader og solslyng, skal nå sendes ut av Norge i tre

år, fordi det ikke er penger til å drive den. Sysselsettingen for fagarbeiderne som betjener den er uvis. Vi risikerer at dyktige jernbanearbeidere forsvinner fra jernbanen, slik at det mangler kompetente folk den dagen maskinen skal tas i bruk igjen. Dette er sløsing.

I veisektoren ser det litt bedre ut, i alle fall i sum. Vedlikeholdsetterslepet reduseres samlet sett, men det handler i all hovedsak om akutt prioritering av tunnelsikkerhet. Broer og andre veikonstruksjoner fortsetter å forfalle. Vedlikeholdsregningen for disse skyves nå inn i framtiden, og vedlikeholdet blir på sikt dyrere enn det hadde trengt å være. Omtalen i statsbudsjettet viser at det å begrense nybyggingen noe, og prioritere opp vedlikeholdet til et riktig nivå, ville redusert statens langsiktige kostnader – og gitt mer vei igjen for pengene.

Godskundene etterspør mer satsing på gods på bane

Næringslivet etterspør økt miljøvennlig og effektiv transportkapasitet på jernbanen. Godstogoperatørene svarer at tiltak for å øke lengden på godstogene de kjører er den mest effektive måten å få det til. Spekter etterlyser en målrettet og kostnadseffektiv satsing på åpning for lengre godstog i Norge. På de store hovedveiene er det i stor grad åpnet for lange trailere. Nå er det på tide å åpne for lange godstog på hovedstrekningene mellom landsdelene.

Vi vektlegger lange godstog fordi det gir større godskapasitet på jernbanen uten å kjøre flere tog, og fordi det samtidig vil gi godstogoperatørene bedre lønnsomhet, og mindre behov for støtte fra staten. Godsoperatørene opplevde økt lønnsomhet i 2019, noe som er resultat av bedre punktlighet for godstransporten, innføring av den midlertidige støtteordningen for gods på bane, effektiviseringstiltak foretatt av operatørene selv og en økt interesse/etterspørsel for miljøvennlig transport hos vareeierne. Men siden det har skjedd så lite i infrastrukturen for godsnæringen er operatørene dessverre ikke der ennå at de klarer seg uten støtte. Derfor må miljøstøtteordningen til gods på bane videreføres fra 2022.

Det aller, aller meste av jernbaneinfrastrukturen som trengs for godstransporten er allerede bygget. Den raskeste måten å få til godstransportkjeder i Norge med null CO2-utslipp, er å sette godset på toget på langstrekningene, og bruke nullutslipps distribusjonsbiler i hver ende. Trailere med både nullutslipp og lang rekkevidde er dessverre ikke tilgjengelig for norske transportører, og ser dessverre ut til å la vente på seg i en del år enda. Trafikksikkerhet, støy, veislitasje og utrygghet for andre trafikanter er andre gode grunner til å bruke jernbanen, selv når trailerne en gang i framtiden går på strøm. Det er følgelig ikke grunn til å forlate målet om å overføre gods fra vei til bane på mange år enda.

Mer samferdsel for pengene: Ja til elementer fra Nye veier-modellen for Bane NOR

Etableringen av Nye Veier AS er en suksess. Spekter mener at elementer fra Nye Veier-modellen bør benyttes for å effektivisere jernbaneutbyggingen, i tråd med intensjonen i jernbanereformen. Særlig vil det å flytte innflytelse over trasévalg, løsninger og prioriteringsrekkefølge innenfor porteføljen over til Bane NOR, slik Nye Veier har, være viktige nøkler til sparte byggekostnader og økt nytte. Det bør settes fortgang i arbeidet med slik endring i pålegg og fullmakter etter Nye Veier-modellen, slik at man kan få realisert gevinstene så snart som mulig.

Tilfreds med midler til kollektivutbygging og koronakompensasjon

Spekter er tilfreds med at koronakompensasjonen til fylkeskommunal kollektivtrafikk og til togtrafikken videreføres. Situasjonen må overvåkes gjennom 2021. Spekter er også tilfreds med at regjeringen foreslår å bevilge 6,5 milliarder til å følge opp byvekstavgiftene og belønningsavtalene.