

# Statsbudsjettet 2016

## Innspill til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

**Prop. 1 S (2013-2014),  
Samferdselsdepartementet  
Programkategori 21.50, Kap.1350, post 23**

Arbeidsgiverforeningen Spekter er tilfreds med at NTP oppfylles. Særlig er det positivt at man er i gang med å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vei og jernbane. Det er bra at Nye Veier AS settes i drift, med investeringsmidler og driftskreditt, og at det legges opp til god framdrift i jernbanereformen.

Det er synd at man får en nedgang i jernbaneinvesteringene på 1,6 milliarder i 2016 grunnet mangel på oppstartsklare prosjekt. Da man i NTP la opp til at det indre InterCity-triangelet skulle stå ferdig i 2024, burde man bevilget mer planleggingsmidler, slik at man kunne fått en jevnere opptrapping av investeringene.

Spekter er tilfreds med veksten i jernbanevedlikeholdet som skjedde i 2015-budsjettet, og som er foreslått for 2016-budsjettet. Etterslepet er imidlertid stort, og veksten bør fortsette. Spekter mener det er rom for noe mer midler til vedlikehold på jernbane, og at Jernbaneverket kan finne fornuftig bruk av pengene. Spekter vil understreke betydningen av at man forholder seg til allerede vedtatte planer og prioriteringer for å sikre en samfunnsmessig best utnyttelse av satsingen.

### **Gjøvikbanen bør etableres som erfaringsstrekning for konkurranse om drift og vedlikehold.**

Erfaringene fra den gradvise konkurranseutsettingen av alt vedlikeholdet på svensk jernbane viser at

kostnadene sank med 12 % uten at kvaliteten på infrastrukturen sank. På enkelte områder ble kvaliteten substansielt bedre. Svenske myndigheter gjorde seg samtidig noen erfaringer om betydningen av god dokumentasjon av infrastrukturen før man setter ut jobben til andre.

Spekter er derfor tilfreds med at det legges opp til godt arbeid med dokumentasjon av infrastrukturen i Statsbudsjettet for 2016. Samtidig kan mer gjøres for å forberede et mer effektivt og forutsigbart vedlikehold av jernbanen.

Fra Meld St. 27 (2014-2015):

*Regjeringen vil at infrastrukturforetaket gradvis skal konkurranseutsette alle drifts- og vedlikeholdsoppgaver som er egnet for det, så snart rammebetingelsene ligger til rette. Det vil bli vurdert ulike modeller for hvordan dette skal gjøres for å få best mulig tilgjengelighet og kvalitet på en mest mulig effektiv måte.*

En erfaringsstrekning bør etableres så snart som mulig, og evalueres fortløpende, som grunnlag for arbeidet med konkurranseutsetting av drift og vedlikehold i jernbanereformen.

### **Hvorfor en erfaringsstrekning?**

Erfaringsstrekningen vil gi læring i en norsk kontekst med kontrakter og oppfølging, både for Jernbaneverket / infrastrukturforetaket og entreprenørene. Læringen supplerer erfaringene man har kunnet hente inn fra Sverige og andre land. Kunnskapen man henter inn vil redusere risikoen ved senere konkurranseutsetting av større banestrekninger.

---

Våre medlemmer driver Norge

### **Hvorfor Gjøvikbanen?**

- Gjøvikbanen har passelig omfang for en erfaringsstrekning.
- En funksjonskontrakt for drift og vedlikehold fungerer godt sammen med den konkurranseutsatte persontransporten på Gjøvikbanen, som er avhengig av en definert og forutsigbar standard på infrastrukturen for å kunne levere etter kontrakten.
- Togdriften på Gjøvikbanen har begrenset innvirkning på resten av trafikksystemet i det tett trafikkerte Oslo-navet.