

Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

## Stortingets behandling av statsbudsjett 2021

Jernbanealliansen vil herved gi innspill til Stortingets arbeid med statsbudsjett for 2021.

Vi vil først bemerke at det er positivt at det har kommet nødvendige midler i budsjettet til å følge opp vedtatte og igangsatte prosjekter. Ikke minst fordi kontinuerlig og forutsigbar framdrift reduserer prosjektkostnadene. Under vil vi imidlertid gi noen innspill til fortsatte og vesentlige mangler i det foreslåtte budsjettet.

### Behov for et taktskifte i vedlikehold av infrastrukturen

Jernbanealliansen etterlyser et taktskifte i bevilgningene til vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen. Manglende vedlikehold skaper store utfordringer og økte kostnader for både drift, togoperatører, de reisende og for næringslivet innenfor godstransporten. Et allerede stort etterslep er nok en gang beregnet å øke med det foreslåtte budsjettet.

Bane NOR har lenge etterspurt økte midler til å kunne sette i gang effektiv framdrift på vedlikeholdsarbeidet. Med tanke på at det investeres store summer i utbygginger, stiller vi oss undrende til at man ikke ønsker å hente ut den fulle effekten av disse investeringene ved å vedlikeholde den øvrige infrastrukturen, som togene også skal kjøre på. Kombinert med effektene av Bane NOR sitt eget effektiviseringsarbeid, kunne én milliard ekstra til fornyelse av infrastruktur under Kap. 1352 Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, stanset veksten i vedlikeholdsetterslepet.

Jernbanealliansen mener man med fordel kan investere litt mindre i å bygge ut veier og isteden vedlikeholde jernbanen bedre. På vegne av passasjerer og godskunder som hver dag er avhengig av at togene går som de skal, ber vi om at vedlikehold prioriteres vesentlig høyere i årene framover og i hele den kommende NTP-perioden.

### Manglende godstiltak er kritisk for næringslivet

De store godskundene slik som Schenker, Bring, PostNord, Asko, IKEA m.fl. merker økt press for å levere mer klimavennlig transport, og har høye ambisjoner for utslippsreduksjoner. Næringslivet er avhengig av vekst i godstransport på bane for å nå egne klimamål. Nullutslipps tungtransport på vei over lange avstander er dessverre fortsatt langt unna, og godstransport på bane har også andre fortrinn innen miljø og trafiksikkerhet som næringslivet ønsker å bruke. Men det er altså for lite kapasitet på jernbanen. Åpning for lengre godstog vil både gi økt kapasitet og bedre forutsetninger for lønnsomhet hos selskapene som kjører godstogene. Økt godstrafikk på bane er avhengig av rask framdrift på godstiltakene, og at dette følges opp av Stortinget årlig over statsbudsjettet. Det er vanskelig å lese av årets statsbudsjett hvor mye som er satt av til godstiltak, men ettersom godstiltakene har vært underfinansiert så langt i inneværende NTP-periode, mangler det større beløp for å sikre den vedtatte framdriften. Jernbanealliansen ber om at det settes av 1,5 milliarder til særskilte godstiltak på kommende statsbudsjett under Kap. 1352 Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer.

Som følge av manglende framdrift på godstiltakene minner vi også om at det vil være behov for at kompensasjonsordningen for godstransporten videreføres i årene som kommer (Kap 1352 Post 75).

Jernbanealliansen foreslår at det på bakgrunn av markedsanalyser utarbeidet i samarbeid med næringslivet jobbes systematisk med godstiltak langs utvalgte strekninger framfor at tiltakene spres tynt utover. Dermed kan man skape større forutsigbarhet hos togoperatørene og godskundene, slik at disse kan planlegge transportløsninger, prioritere investeringer og man kan høste størst mulig effekt av godstiltakene.

Vi vil minne om viktige prioriteringer når det gjelder godstiltak:

- Kryssingsspor på 740 meter som øker framføringskapasiteten og lønnsomheten
- Oppgradering av Alnabruterminalen – dette er et nøkkelprosjekt for å kunne håndtere mer gods på bane i hele landet.
- Utbygging av moderne, effektive og miljøvennlige terminaler i takt med transportbehov og med god tilknytning til veinettet og havn
- Flere tømmerterminaler, som planlagt i NTP
- Kongsvingerbanen og Ofotbanen tilrettelegges for transport med 740 meter lange kombitog
- Alle nye og oppgraderte banestrekninger må dimensjoneres for både gods og persontrafikk.
- Endring på prioritering av persontog utenom rushtid for å redusere framføringstiden
- Legge til rette for effektive grenseoverskridende godstransporter gjennom blant annet økt kapasitet på Østfoldbanen (og på sikt sammenhengende dobbeltspor Oslo–Göteborg) i tillegg til Kongsvingerbanen som er nevnt ovenfor

### **Koronatiltak og inntektsbortfall**

Det er sannsynlig at effektene av koronapandemien også merkes i 2021, og det er derfor positivt at det er satt av midler til fortsatte kompensasjonsordninger for persontogtrafikken. Det er viktig at Stortinget følger med på den videre utviklingen for å vurdere fortløpende om det er behov for ytterligere kompensasjon.

### **Om Jernbanealliansen**

Jernbanealliansen består av ni organisasjoner som ønsker å fremme jernbanen i Norge. Alliansens formål er å arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprosjekter og opprustning av det eksisterende jernbanenettet. Jernbanealliansen består av:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Framtiden i våre hender
- Landsorganisasjonen i Norge (LO)
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen



Tonje E. Orsten Kristiansen  
styreleder