

Samferdselsdepartementet

## Innspill til statsbudsjett 2025

Jernbanealliansen sender her våre innspill til statsbudsjettet 2025.

### Ta vare på jernbanen

Jernbanealliansens viktigste innspill er at vi må prioritere vedlikehold og fornyelse høyere. Vedlikeholdsetterslepet må reduseres. Manglende vedlikehold innebærer en uforsvarlig forvaltning av samfunnets ressurser. Redusert kvalitet på infrastruktur påfører togselskapene og samfunnet kostnader på grunn av uplanlagt nedetid. Manglende forutsigbarhet fører til lavere tillit til jernbanen. Det må derfor tas et krafttak for vedlikehold i 2025, slik at trenden snur og etterslepet reduseres.

Vedlikeholdsetterslepet skulle ifølge regjeringens forslag til statsbudsjett for 2024 øke med 1,8 mrd, men etter budsjettavtalen med SV er veksten redusert til 1,5 mrd. Erfaringene fra 2023 med ekstremvær viser hvor sårbar jernbanen i Norge er. Vedlikehold er et avgjørende virkemiddel for å en mer robust infrastruktur.

### Forutsigbar tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til jernbane og behovet for tilstrekkelig lange kryssingsspor

Regjeringserklæringen er tydelig på at miljøstøtteordningen tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til jernbane skal styrkes. Jernbanealliansen vil understreke at det er viktig at ordningen både styrkes med økt finansiering og gjøres flerårig. Den bør økes i takt med kjøreveisavgiften, som gjøres i mange europeiske land. Men den viktigste styrkingen som kan gjøres er å gjøre den mer forutsigbar.

Norge vil rett og slett få mer nytte igjen for pengene ved å gjøre ordningen forutsigbar. Togselskapene er avhengig av lån for å kunne gjøre investeringer, men en ordning som vedtas år for år i statsbudsjettet er ikke forutsigbart nok til å få bedre vilkår fra bankene.

Jernbanealliansen vil også understreke viktigheten av lange (minst 650 meter) kryssingsspor slik at kapasiteten på jernbanenettet går opp og framføringstiden går ned. Dette er helt nødvendig for at to tilstrekkelig lange godstog skal kunne møtes på linja.

### Elektrifisering av jernbanen

Fortgang i elektrifisering av jernbanen bidrar både til å få ned kostnader og klimagassutslipp. KVVU Green har vist at det er elektrifisering som gir den mest effektive klimabesparelsen i jernbanen. Jernbanealliansen mener at det nå er viktig å prioritere Røros- og Solørbanen først. Både fordi det gir økt kapasitet i for hele transportkorridoren mellom Alnabru og Bodø, og fordi det minsker effektene av fremtidige brudd på Dovrebanen.

Elektrifisering av Røros- og Solørbanen ble foreslått av Jernbaneverket i 2015, etter brudd på Dovrebanen i forbindelse med flommen i 2013. Da anslo Jernbaneverket at elektrifiseringen kunne vært ferdigstilt i 2023. Hadde dette blitt gjort ville konsekvensene av brukollapsen ved Ringebu blitt langt mindre enn det vi ser nå.

Nå har vi sett konsekvensene av brudd på Dovrebanen to ganger. Hvis brua blir ferdig reparert i juni er det nært et år med nedetid. Solør- og Rørosbanen avhjelper noe, men behovet for diesellokomotiv er begrensende. Jernbanealliansen ber derfor om at elektrifiseringen av denne banestrekningen starter i 2025.

## Grensekryssende trafikk

Med Finland og Sveriges inngang i NATO er grensekryssende jernbanetrafikk mer aktuelt enn det har vært noen gang. Dette er prosjekter som har høy verdi både sikkerhetspolitisk og sivilt. Flere og lengre kryssingsspor, rassikring og på sikt dobbeltspor på Ofotbanen er de viktigste tiltakene. Godt eksemplifisert med at Ofotbanen nå er stengt på grunn av en avsporing.

Arbeidet med prosjektering og planlegging av økt kapasitet på Ofotbanen må komme i gang allerede i 2025. Jernbanealliansen ber derfor om at Effektpakke Oslo-Narvik prioriteres spesielt.

## Fellesprosjektet Arna-Stanghelle

Dette prosjektet må finansieres opp slik at tempo opprettholdes. Bergensbanen er et svært konkurransedyktig alternativ i både passasjertrafikk og godstrafikk, der kundene etterspør kapasitet. En videre satsing på kapasitet og hastighet på Bergensbanen bidrar til færre biler og lastebiler på veien og færre fly mellom Bergen og Oslo.

Det er helt avgjørende prosjektet fortsetter som et fellesprosjekt, slik at bane og vei bygges samtidig. Merkostnaden ved å gjøre prosjektene separat er svært store for både økonomi, klima og arealbruk. Hvis dette blir et rent veiprojekt kan det bidra til at mer passasjertransport og godstransport løftes fra bane til vei og mye av gevinsten i veiutbedringen forsvinner.

## 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 Lokomotivførerforbund
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen



Tonje E. Orsten Kristiansen  
styreleder