

Til Transport- og kommunikasjonskomiteen

Oslo 17.10.2024

Innspill fra Jernbanealliansen til statsbudsjettet for 2025

Det er riktig prioritering å ta vare på jernbanen

Post 71 drift og vedlikehold og post 72 fornying og mindre investeringer: Jernbanealliansen har påpekt at manglende vedlikehold innebærer en uforsvarlig forvaltning av samfunnets ressurser. Redusert kvalitet på infrastruktur påfører togselskapene og samfunnet kostnader på grunn av uplanlagt nedetid, og redusert nytte av investeringene som er gjort. Manglende forutsigbarhet fører til lavere tillit til jernbanen hos passasjerer, godskunder og i samfunnet generelt.

Jernbanealliansen støtter derfor budsjettforslagets prioritering av vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet. Det er bra at budsjettet for fornyelse økes med 1,5 milliarder til 5,5 milliarder.

Jernbanealliansen har samtidig merket seg at behovet for fornyelse oppgis til å være over ti milliarder i året de kommende 12 årene, blant annet grunnet mer ekstrem nedbør og flom. I årene som kommer må fornyelsen derfor økes kraftig for å komme i takt med behovet.

Slik situasjonen er, mener Jernbanealliansen det er ekstra viktig å legge til rette for å få mer vedlikehold for pengene. Det er i så måte bra at Bane NOR gis handlingsrom for prioritering av vedlikeholdet der det gir best effekt. Vi støtter også ordningen med fullmakt til Bane NOR til å inngå forpliktelser for fire budsjettår framover. Det gir Bane NOR mulighet til å få mer for pengene gjennom langsiktig planlegging og gjennomføring av vedlikehold og fornyelse.

Forutsigbar tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til jernbane

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane: Jernbanealliansen er svært tilfreds med at regjeringen i statsbudsjettet varsler om tilskuddet til godsoverføring at «*Ordnningen videreføres med godkjenning fra ESA frem til 2028*». Dette gir en nødvendig forutsigbarhet for godstogoperatørene og deres kunder.

Hurdalsplattformen var tydelig på at miljøstøtteordningen tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til jernbane skulle styrkes. Regjeringen henviser til evalueringene av ordningen, som har fokusert på hvorvidt den har gitt økt godsoverføring og nye godstogtilbud. Jernbanealliansen vil påpeke det bransjen slo alarm om i 2018: Uten ordningen ville godstrafikken på bane slik vi kjenner den i Norge blitt avviklet, og store mengder gods ville blitt overført fra bane til vei.

Infrastrukturen mangler fortsatt den kvaliteten det var planlagt et den skulle få, og avgiftene for å bruke den er kraftig økt. Uten støtteordningen ville det i sum betydd avvikling. Jernbanealliansen har ment det var viktig at ordningen styrkes med økt finansiering, og særlig at ordningen må gjøres flerårig, fordi forutsigbarhet vil bidra til å gjøre ordningen mer effektiv, altså gi mer gods på bane for pengene.

Behovet for tilstrekkelig lange kryssingsspor

Post 72 fornying og mindre investeringer: Jernbanealliansen merker seg at det i 2025 er planlagt brukt til sammen 270 millioner kroner til planlegging og gjennomføring av godstiltak. Det er mindre enn det koster å bygge ett eneste kryssingsspor. Dette er uheldig. Godstrafikk er blant de mest effektive måtene jernbanen kan bidra til klimagassreduksjoner, og særlig forlengelser av kryssingsspor kan også bidra til bedre lønnsomhet i godstransporten, slik at den blir mer robust og økonomisk bærekraftig.

Jernbanealliansen merker seg at regjeringen foreslår en halv milliard mindre til jernbaneinfrastruktur i 2025 sammenlignet med saldert budsjett 2024 (drift, vedlikehold, fornyelse og investeringer), og en hel mindre mindre enn en standard inflasjonsjustering tilsier. Jernbanealliansen mener Stortinget bør bidra til å rette opp noe av dette ved å øke bevilgningen med en halv milliard, og særlig peke på det lenge forsømte behovet for godstiltak på jernbanen.

Elektrifisering av jernbanen

Fortgang i elektrifisering av jernbanen bidrar både til å få ned driftskostnader og klimagassutslipp. KVV Green har vist at det er elektrifisering som gir den mest effektive klimabesparelsen.

Jernbanealliansen mener det haster med å få fullført den pågående elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen, og støtter videre at regjeringen nå vil planlegge å fullføre elektrifiseringen til Steinkjer, slik det opprinnelig var tenkt.

Fellesprosjektet Arna-Stanghelle

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.

Jernbanealliansen er tilfreds med at arbeidet med prosjektet fortsetter, og ber om at forberedende arbeid og utarbeidelse av proposisjon til Stortinget gjennomføres så snart som mulig, slik at prosjektet raskt kan starte opp.

Om Jernbanealliansen

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

Jernbanealliansen består av Arbeidsgiverforeningen Spekter, Naturvernforbundet, Framtiden i våre hender, Norsk Jernbaneforbund, Landsorganisasjonen i Norge (LO), Norsk Lokomotivførerforbund, LO Stat og Natur og Ungdom.

Med vennlig hilsen Jernbanealliansen

Mekonnen Germiso, koordinator