

Mer nytte ut av det vi har

Innspill til Transport- og kommunikasjonskomiteen til statsbudsjettet for 2025

Arbeidsgiverforeningen Spekter organiserer bredt i samferdselssektoren, fra små bedrifter til noen av de største samferdselsvirksomhetene i Norge. Spekter har i tillegg en rekke andre medlemmer med et tydelig samfunnsoppdrag, særlig innen helse- og kultursektoren. Spekters medlemmer har en klar, helhetlig interesse av at midlene på samferdselsbudsjettet nyttes effektivt for større sikkerhet, framkommelighet og verdiskaping i Norge.

Vedlikehold av vei og jernbane

Spekter mener det er et riktig grep av regjeringen å trappe opp innsatsen for å ta vare på infrastrukturen vi har. Spekter har foreslått en handlingsregel om at det bør bevilges en krone til vedlikehold for hver krone til nyinvesteringer. Den bør gjelde til etterslepet er under kontroll.

Manglende vedlikehold og fornyelse for å møte klimaendringene koster Norge dyrt. Konsekvensene av kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen under ekstremværet «Hans» i fjor var dramatiske. Bane NOR har beregnet den samfunnsøkonomiske kostnaden fram til gjenåpningen til 1,4 milliarder kroner. Med et sånt beløp bevilget i forkant, kunne man flomsikret hundre broer av denne typen.

Budsjettforslaget setter av 5,5 milliarder til fornyelse av jernbanen. At dette er 38 prosent mer enn året før, forteller hvor underfinansiert fornyingen har vært. Forslaget er et langt skritt i riktig retning, men langt igjen til et bærekraftig nivå. Behovet er i NTP anslått til over 10 milliarder, altså nesten det dobbelte av forslaget. Behovet skyldes blant annet at økt ekstremvær nå for alvor begynner å utfordre jernbaneinfrastrukturen. Fornyelse må derfor prioriteres enda høyere i kommende budsjett.

Det er bra at det foreslås 11 prosent mer til vedlikehold av riksvei, og ikke minst at det jobbes målrettet med å rette opp skadene som avviklingen av sams vegadministrasjon forårsaket. Det er positivt at man får på plass nye kontrakter som er felles for riks- og fylkesvei og som får ned kostnadene igjen. Det er også bra at det jobbes målrettet med digitalisering for et riktigere vedlikehold.

Spekter er tilfreds med at Nye Veier-modellen prioriterer drift og vedlikehold, noe som igjen gir god framkommelighet. Nye Veier er i ferd med å få vedlikeholdsansvar for mange flere strekninger, strekninger som Statens vegvesen tidligere hadde ansvar for. Foreløpig er det ikke foreslått økt økonomisk ramme til Nye Veier for dette. Stortinget bør vurdere å kompensere, slik at det ikke i for stor grad svekker evnen til å bygge ut porteføljen Nye Veier er pålagt å bygge ut.

Tilskudd til godsoverføring (post 75)

Spekter er svært tilfreds med at regjeringen endelig varsler at ordningen med tilskudd til godsoverføring videreføres med godkjenning fra ESA frem til 2028. Vi har lenge påpekt at årlige statsbudsjettprosesser ikke gir nødvendig forutsigbarhet for godsaktørene. Stortinget vil kort og godt få mer gods på bane for pengene med en flerårig ordning.

Elektrifisering av Trønderbanen (post 73)

Spekter er tilfreds med at regjeringen legger opp til å fullføre elektrifiseringen av Trønderbanen helt til Steinkjer. Det skaper bedre forutsetninger for et hensiktsmessig ruteopplegg med to tog i timen på Trønderbanen og for raskt å frigjøre bimodale togsett blant annet til Rørosbanen. Bimodale 76-togsett går allerede i trafikk på Rørosbanen i dag, så vi vet at det fungerer. I tillegg har de lavgulv, slik at rullestolbrukere kan trille rett inn fra plattformer som oppfyller standarden på 76 cm.

I etterpåklokskapens lys burde elektrifiseringen av Trønderbanen aldri vært delt opp, men bygd i ett helhetlig prosjekt, som opprinnelig planlagt. Med strømforsyningen som står klar på Hell er en betydelig del av grunnlagsinvesteringene gjort. Nå gjenstår det å fullføre prosjektet.

Norge har for få togsett

Flere dobbeltspor og mer vedlikehold av jernbanen er bra, men ikke nok alene til å få en velfungerende jernbane. Nå frigjøres midler ved å redusere infrastrukturinvesteringene. I tillegg til mer vedlikehold og fornyelse, så bør det bety fortsatt høy takt i anskaffelse av nye togsett og bygging av nødvendig verkstedkapasitet til disse.

Spekter er tilfreds med at regjeringen blant annet vil starte planleggingen av en ny rikstunnel gjennom Oslo, som kan stå klar på 2040-tallet. Det er nødvendig. Samtidig vil vi bemerke at når det nå kjøres enkle togsett i stedet for doble, utnyttes bare halvparten av kapasiteten på

en del av avgangene i tunnelen vi allerede har. Det fins kort og godt for få togsett i Norge til å få ut maks nytte av sporene, og kjøre det togtilbudet som er politisk bestemt.

Det er bra at man snart får erstattet de gamle togsettene som skaper utfordringer for regulariteten i Oslo-området og på fjerntogstrekningene. Det mangler imidlertid også tog på Jærbanen, og det må anskaffes tog for å erstatte dem som skal overføres til Rørosbanen. Norske tog AS må få mulighet til å utløse mer av opsjonene de har på togsett.

Økonomisk og miljømessig bærekraftig luftfart

Luftfarten er avgjørende viktig for mobiliteten til den norske befolkningen, for Spekters medlemsvirksomheter, kort og godt for å holde et langstrakt land med liten befolkning sammen. Spekter er positiv til at regjeringen vil sikre Avinors økonomiske bærekraft. Metoden er vi derimot skeptiske til. Selv om det er foreslått å kutte 600 millioner i flypassasjeravgiften neste år, kan det se ut til at det i stor grad er tenkt at flyselskapene skal betale gjennom økning i den samlede avgiftsbelastningen frem mot 2030. Det bidrar til å svekke luftfarten i Norge og konkurransekraften for norske flyplasser som mål for internasjonale ruter.

Det kan bli vanskelig å komme utenom ytterligere avgiftskutt, eller en form for bevilgninger i statsbudsjettene i årene framover. Det er viktig at bevilgninger gjøres på en klok måte. Staten henter i dag ut 800 millioner kroner i «gratis» tjenester fra Avinor til lufthavndrift og flysikring for andre samfunnsoppgaver enn ordinær passasjertrafikk. En mer korrekt budsjettering vil være å bevilge disse pengene over de respektive departementenes budsjettområder, slik at de kan betale for tjenestene. Det vil legge til rette for en reell og likeverdig prioritering mellom oppgaver, framfor uthenting av gratis tjenester, som ikke alltid gir et rasjonelt forbruk.

Null- og lavutslipp er avgjørende for framtiden til luftfarten. Derfor er det positivt at regjeringen går i gang med arbeidet, men samtidig noe overraskende hvor lite som satses sammenlignet med hva man er villig til å bruke på tiltak med klimabegrunnelse i andre deler av norsk samferdsel. Utover støtte til samarbeid, tilrettelegging og infrastruktur, bør Stortinget være villig til å bruke mer penger i årene framover på å få null- og lavutslipp luftfartøy satt i trafikk, gjennom utviklingskontrakter og/eller ordningen med statlig kjøp av flytransport.

Nullutslipp i veitransporten

Med de foreslåtte rammebetingelsene for overgang til nullutslipps lastebiler, forventer Posten Norge at salget av disse vil flate ut, slik det har skjedd med elektriske varebiler. I så fall nås verken vedtatte salgs- eller utslippsmål for 2030. Posten og de andre store aktørene er kommet langt i sin opptrappingsplan for å sikre nullutslipp. Flertallet av lastebiler i Norge kjøpes derimot av små aktører, hvor mange er underleverandører av transport til de store. Virkemidlene som er igjen synes ikke å være effektive nok til å få de små til å legge om i samme grad. Det truer nasjonale klimamål så vel som klimamålene for virksomheter som Posten. Det må derfor satses mer på produksjon av biogass, og på virkemidler som også får flere små virksomheter til å kjøpe el- og biogasslastebiler.