

Høringsinnspill til Finanskomiteen – Revidert nasjonalbudsjett 2025

Østlandssamarbeidet viser til regjeringens forslag til revidert nasjonalbudsjett, der det foreslås å redusere bevilgningene til store kollektivprosjekter med 330 millioner kroner som følge av forsinkelser i anleggsarbeidene. Selv om midlene forskyves og ikke kuttes permanent, bidrar dette til ytterligere usikkerhet i en tid hvor kollektivtrafikken allerede er under sterkt press.

Vi minner om at fylkeskommunene på Østlandet i mars ba om en ekstraordinær bevilgning på 200 millioner kroner for å opprettholde kollektivtilbudet i 2025, jf. vedlagt posisjonsnotat. Dette er ikke fulgt opp i revidert budsjett. Samtidig viser kommuneproposisjonen at fylkeskommunene på Østlandet ligger godt under landsgjennomsnittet i frie inntekter per innbygger, og dermed har svakere økonomiske forutsetninger enn mange andre regioner.

Kostnadsveksten i kollektivsektoren er dramatisk. I flere fylker har nye anbud gitt kostnadsøkninger på 30–40 prosent og i noen fylker enda høyere. Uten ekstra midler vil dette føre til svært store kutt i rutetilbudet og høyere billettpriser – noe som igjen vil føre til at flere velger bilen fremfor kollektivtransport. Dette er stikk i strid med målene for det grønne skiftet og nullvekstmålet i byområdene.

Østlandssamarbeidet ber derfor om:

- At det i revidert nasjonalbudsjett bevilges 200 millioner kroner øremerket kollektivtrafikken på Østlandet for å unngå ytterligere kutt i tilbudet i 2025.
- At det i revidert nasjonalbudsjett bevilges 15 millioner kroner til oppstart av fylkeskommunenes arbeid med et nytt program for oppgradering og fornying av bruene på fylkesveinettet på Østlandet.
- At det i statsbudsjettet for 2026 legges opp til en varig styrking av rammetilskuddet til fylkeskommunene for å sikre et bærekraftig kollektivtilbud..

Fylkeskommunene på Østlandet ber om at finanskomiteen i sin behandling av revidert nasjonalbudsjett 2025 sikrer en tilleggsbevilgning slik at man unngår ytterligere kutt i kollektivsektoren og rutetilbudene på Østlandet.

Med vennlig hilsen,

Iselin Vistekleiven, leder av politisk ad hoc-gruppe i Østlandssamarbeidet.

Vedlegg:

Posisjonsnotat fra Østlandssamarbeidet (mars 2025)

Til

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Kommunal- og distriktsminister Kjersti Stenseng

Kritisk for kollektivtrafikken på Østlandet

Østlandssamarbeidet mener at hensynet til klima, miljø, sikkerhet og beredskap må vektlegges tydeligere og sterkere i forbindelse med prioriteringer av prosjekter på samferdselsområdet. Jernbane og andre kollektive tilbud er i denne forbindelse avgjørende.

De siste årene har imidlertid situasjonen for jernbane og annen kollektivtransport på Østlandet utviklet seg i feil retning. For å kunne opprettholde, og på sikt styrke kollektive transportløsninger i landsdelen, er det derfor helt avgjørende at nødvendige tiltak iverksettes. Fylkeskommunene på Østlandet ber derfor om at regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, og i arbeidet med budsjettet for 2026, tar nødvendige grep som kan styrke konkurransekraften, lønnsomheten og omdømmet til jernbanen og øvrig kollektivtrafikk på Østlandet.

Den geopolitiske situasjonen i Europa gjør det også nødvendig at man nå prioriterer samfunnssikkerhet og beredskap både når det gjelder investeringer og drift innenfor transportsektoren.

A: Tiltak med kortsiktig tidshorisont

Følgende kortsiktige tiltak er nødvendige for å styrke kollektivtilbudet på Østlandet:

A1: Ekstra bevilgninger for å opprettholde kollektivtilbudet

Det har de siste årene vært en kraftig økning i kostnadene til drift av dagens buss- og kollektivtilbud i regi av fylkeskommunene. Situasjonen er svært kritisk, og man står overfor en betydelig reduksjon i tilbudet om ikke tiltak iverksettes. Eksempel: Fra 2021 til 2024 har kostnadsindeksen for busskontrakter i Innlandet økt med 6,1% årlig i snitt, altså betydelig høyere enn den kommunale deflatoren i statsbudsjettene. For nye anbud i Innlandet forventes det en kostnadsvekst på 30-50%. Tilsvarende utvikling ser man også i de andre fylkene på Østlandet.

Konsekvensen av de økte kostnadene er at fylkeskommunene må redusere tilbudet i kombinasjon med at billettprisene må settes opp. Et svekket buss- og kollektivtilbud medfører økte klimagassutslipp, samtidig som det blir vanskeligere å nå nullvekstmålet for byene i landsdelen.

Nødvendige tiltak:

- *Østlandssamarbeidet ber om at man i revidert nasjonalbudsjett øker rammene gjennom en ekstraordinær bevilgning øremerket buss- og kollektivtransport på Østlandet på til sammen 200 mill. kroner, slik at fylkeskommunenes kollektivtilbud i størst mulig grad kan opprettholdes innværende år.*

- *Tilsvarende anmodes det at man i statsbudsjettet for 2026 styrker finansieringen av kollektivtilbudet på permanent basis gjennom et økt rammetilskudd til fylkeskommunene, slik at man over tid kan utvikle et bedre og helhetlig kollektivtilbud på Østlandet.*

A2: Driftsstabilitet på jernbanen må forbedres

Jernbanen er ryggraden i kollektivsystemet på Østlandet. Mangel på tog, vogner, store driftsforstyrrelser og avvik har de siste årene medført at tilbudet til innbyggere og næringsliv har blitt dårligere. Et eksempel på sårbarheten ble tydelig 25. desember 2024, da alle togene sto stille i 12 timer. Driftsproblemene denne dagen skyldes feil på den digitale infrastrukturen. Utfordringene knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen synes å være mer alvorlig enn hva som ble lagt til grunn da Nasjonal transportplan (NTP) ble lagt fram. Drift og vedlikehold av jernbanen må derfor gis høyere prioritet.

Jernbanen må også ses i sammenheng med det øvrige kollektivtilbudet på Østlandet. Forbedret driftsstabilitet på jernbanen er avgjørende for å kunne opprettholde og videreutvikle et helhetlig og effektivt kollektivsystem i landsdelen. Videre framover vil det derfor være behov for økt samarbeid og samordnet innsats fra alle kollektivaktørene for å opprettholde og videreutvikle kollektivtilbudet i landsdelen. Kollektivutredningen kan i denne sammenheng være relevant.

Nødvendige tiltak:

- *I statsbudsjettet for 2026 må regjeringen sørge for at jernbanen får de nødvendige midlene til drift, vedlikehold og digital infrastruktur.*
- *For å sikre et helhetlig, robust og mer effektivt kollektivtilbud i landsdelen, bør regjeringen legge til rette for at samarbeidet mellom kollektivaktørene på Østlandet kan styrkes.*

B: Tiltak med lengre tidshorisont

Følgende tiltak med litt lengre tidshorisont er nødvendige for å styrke samferdselssektoren og transportinfrastrukturen i landsdelen:

B1: Prioritering av vedtatte InterCity-prosjekter mht. planlegging og utbygging

I forbindelse med Stortingets behandling av NTP 2025-2036 ble det sendt et tydelig signal om at jernbaneutbygging på Østlandet skal prioriteres. Dobbeltspor mellom Haug og Seut lå inne i regjeringens forslag til ny NTP. For å sikre økonomisk nytte og bærekraft, ble det i forbindelse med Stortingets NTP-behandling vedtatt å fortsette arbeidet med Ringeriksbanen og ny E16 Skaret-Hønefoss (FRE16) som et integrert prosjekt (Ringeriksporteføljen). Videre vedtok Stortinget oppstart av arbeidet på strekningen Stokke-Torp-Sandefjord på Vestfoldbanen i første seksårsperiode av ny NTP.

Nødvendige tiltak:

- *Østlandssamarbeidet er bekymret for fremdriften i arbeidet med InterCity-prosjektene, og for å sikre kontinuitet i planlegging/prosjektering anmodes det om at parsellen Haug-Seut, Ringeriksporteføljen, Åkersvika-Hamar stasjon og Stokke-Sandefjord prioriteres i revidert nasjonalbudsjett og i budsjettet for 2026.*

- *Det er også avgjørende at det sikres nok midler til å ferdigstille de påbegynte og bundne strekningene i NTP, både på Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Dovrebanen.*

B2: Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene må reduseres

Fylkesveiene er en del av det helhetlige veisystemet i landet. Et velfungerende fylkesveinett er viktig for gods- og persontrafikk i hele landsdelen. Fylkesveiene er viktige omkjøringsveier og avgjørende i en beredskapssammenheng – både sivilt og militært.

Aktiviteter knyttet til fornyelse, drift og vedlikehold av fylkesveiene er fortsatt kraftig underfinansiert. Vedlikeholdsetterslepet på norske fylkesveier er på nærmere 100 mrd. kroner. Også på Østlandet er vedlikeholdsetterslepet svært stort, blant annet på grunn av at trafikkbelastningen på fylkesveiene i landsdelen er større enn i andre deler av landet. I tråd med Hurdalsplattformen må opptrappingsplanen og finansieringen til fylkesveiene derfor styrkes med fokus på trafikk sikkerhet, nærings- og beredskapsveier, samt at den øremerkede tilskuddsordningen for vedlikehold videreføres.

I inntektssystemet er det ikke tatt høyde for fornying av bruene på fylkesveinettet. Med økende nedbør og flom har dette blitt et økende problem på Østlandet. De neste 5-10 årene vil det derfor bli en vesentlig økning av både stengte og nedklassifiserte bruer. Østlandssamarbeidet har derfor i sin nye strategi for 2025-2028 prioritert arbeidet med å sikre oppgradering, vedlikehold og fornying av bruene på fylkesveinettet i landsdelen.

Nødvendige tiltak:

- *Fylkeskommunene på Østlandet ber om at det i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett gjøres en ekstraordinær bevilgning på 15 mill. kroner, til oppstart av fylkeskommunenes arbeid med et nytt program for oppgradering og fornying av bruene på fylkesveinettet på Østlandet.*
- *I forbindelse med statsbudsjettet for 2026 må bevilgningene til fylkesveiene på Østlandet økes betydelig, for å få ned noe av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i landsdelen, herunder midler som øremerkes arbeidet med et nytt bruprogram.*

B3: Beredskap og kritisk infrastruktur

Den geopolitiske situasjonen i Europa har på kort tid endret sikkerhetssituasjonen i Europa og i Norge. Det er derfor avgjørende at kritisk infrastruktur på samferdselsområdet sikres gjennom styrket samarbeid mellom forvaltningsnivåene, og mellom fylkene. Utvikling av transportsystemet på Østlandet (og resten av landet) med veinett, jernbane og digital infrastruktur må derfor ses i sammenheng.

Av beredskapsmessige grunner er det også viktigere enn noen gang å prioritere de viktigste grensekryssende korridorene mellom Norge og Europa. Med Norges forpliktelse som NATO-medlem, vil vi som transittland for allierte forsterkningsstyrker som skal til Sverige og Finland få et større ressurspådrag for det norske totalforsvaret og et økt behov for godt samvirke med sivile aktører. Fylkeskommunene i landsdelen deltar allerede aktivt i utviklingen av de grensekryssende korridorene gjennom regionale samarbeidsorganisasjoner som STRING, Scandria Alliance, Nordisk Transportpolitisk Nettverk (Jyllandskorridoren), ScanMed korridorforum og BSSSC (Baltic Sea States Subregional Co-operation).

Beredskap handler i denne sammenheng også om fylkeskommunenes rolle og ansvar for sivil transportberedskap. Det er avgjørende å få på plass planer og avtaler i fredstid og før større kriser evt. oppstår.

Nødvendige tiltak:

- *I arbeidet med statsbudsjettet for 2026 må beredskap og sikkerhet vektlegges både når det gjelder investeringer og drift av transportsystemene internt landsdelen.*
- *Dialogen mellom nasjonale myndigheter og fylkeskommunene må forsterkes, slik at man både strategisk og operativt lykkes med å utvikle bærekraftige og robuste grensekryssende korridorer i en tid der samarbeidet med våre naboland blir stadig viktigere. Som regionale utviklingsaktører bør fylkeskommunene få en tydeligere og mer sentral rolle i dette arbeidet.*

B4: Utvikling av grønne transportkorridorer

Regjeringen har mål om at alle nye lastebiler i 2030 skal være nullutslippsbiler. Andelen fossilfrie lastebiler øker i dag raskere enn infrastrukturutbyggingen.

Fylkeskommunene på Østlandet samarbeider derfor for å få til en raskere utbygging av fossilfrie energistasjoner for næringstransport langs de viktigste transportkorridorene gjennom landsdelen. Fylkeskommunenes koordinerende rolle (og samarbeidet med egne kommuner) er også viktig for å unngå unødvendig arealbruk og naturinngrep.

Samarbeidet er prosjektorganisert og finansiert av klimasatsmidler med betydelig egeninnsats fra fylkeskommunene. Prosjektsamarbeidet har en teknologinøytral tilnærming, som bidrar til å styrke alle energibærere som hydrogen, biogass og el. Etablering av fossilfrie energistasjoner er også viktig av beredskapsmessige grunner og fylkeskommunene vil videre framover intensivere innsatsen slik at omstillingen går raskere.

Også utbygging av lade- og fylleinfrastruktur langs de viktigste grensekryssende korridorene vil bli viktig i årene som kommer, jf. pkt. 3 ovenfor. Gjennom en forsert utbygging av utslippsfri lade- og fylleinfrastruktur langs de viktigste transportkorridorene, vil man raskere kunne utvikle grønne transportkorridorer. For næringslivet i landsdelen er dette av konkurransehensyn svært viktig.

Nødvendige tiltak:

- *Det er viktig å styrke incentivordninger som kan bidra til en raskere omlegging til grønn og utslippsfri godstransport (eksport) både på sjø og bane.*
- *Det er også ønskelig å styrke statlige incentivordninger som kan bidra til en raskere utbygging av fossilfrie energistasjoner for tyngre kjøretøy.*

Med vennlig hilsen

Sven Tore Løkslid
Leder av representantskapet

Anette Solli
Nestleder i representantskapet