FOR JERNBANE, HØRINGSNOTAT SAMFERDSEL STATSBUDSJETTET 2026

2025-10-28

Kapittel 1310 Flytransport

Vi merker oss at åtte av sambandene der staten kjøper flytransport har parallell jernbane. Det viser at dagens bane er utdatert og at utbygd konkurransedyktig bane er et ubrukt potensial.

Post 71 Ny lufthavn Mo i Rana og Bodø

Når det er mulig å anvende vel 13,2 mrd. til utbygging av lufthavner fram mot 2027 og 2030, bør det også være mulig å finansiere moderne dobbeltsporparseller på Nordlandsbanen. Behovet er akutt der banen er mest svingete og rasutsatt. De bør planlegges som deler av en høyfartsbane, Norgebanen Oslo–Trondheim–Tromsø.

Post 72 Andre saker - tredje rullebane på OSL

En betydelig andel daglige avganger fra OSL kunne vært med lyntog. Norge ligger på Europa-toppen i innenlandske flygninger. Dette utgjør et betydelig inntektsgrunnlag for et nett av høyfartsbaner. Fly er endepunkttransport. Lyntog kan med et varierende stoppemønster knytte byer og distrikter underveis tettere sammen. Vi får flyreisetider fra alle steder til alle steder. Dette vil være i tråd med mål om å ta hele landet i bruk. Med dobbeltspor, slake stigninger og forbikjøringsspor vil en flerbruks høyfartsbane også legge grunnlaget for meget konkurransedyktige godstransporter. Tog driftes direkte og svært energieffektivt på fornybar strøm. Flytrafikk av dagens omfang er i overskuelig framtid avhengig av fossilt drivstoff. Vi er langt unna batterier med energitetthet tilsvarende fossil fuel.

Kapittel 1320 Statens vegvesen

Post 30 Riksveginvesteringer

E39 Figgjo–Ålgård: - 20 mill.

Vi mener Ålgårdbanen, som går parallelt med E39, bør bygges ut først. Trafikktall (ÅDT) for E39 forteller at Ålgård og Figgjo genererer over halvparten av trafikken til og fra Sandnes/Stavanger. Ålgård er en del av Nord-Jæren, Norges 3. største byområde. Regjeringen skriver i sitt budsjettforslag: “Særlig rundt de store byene bidrar utbygging av jernbanen og fornying av infrastrukturen til arealeffektiv og miljøvennlig utvikling og god fremkommelighet.”

Jernbanetraséen ligger der og trenger ikke reguleres. Det foreligger allerede flere utredninger omkring gjenåpning. Et gjennomgående togtilbud vil nær halvere reisetida i forhold til dagens tilbud med bytte til buss. Det er fornuftig å legge E39 i tunnel utenom sentrum. For øvrig bør veien kunne oppgraderes på en enklere og rimeligere måte.

Post 32 Fellesprosjektet Arna–Stanghelle: + 20 mill.

Vi mener prosjektet bør tilrettelegges for en framtidig Vestlandsbane via Haukeli. Det kan skje ved at strekningen (Bergen–) Arna–Trengereid blir en felleskorridor for Bergens-/ og Vestlandsbanen. Det vil spare samfunnet for framtidige kostnader, naturinngrep og andre

ulemper. Vestlandsbanen vil innebære et Vestlandsk IC og svært raske samband til Sørlandet og det sentrale Østlandet. Haukelivegens Venner har for lengst skjønt at dette er et genialt konsept.

Bergensbanen bør utvikles videre som en region- og turistbane. Den vil utvilsomt leve bedre i samspill med en Haukeli/Vestlandsbane enn med dagens flytrafikk. En Haukelibane må planlegges som et hele. Den kan likevel bygges i etapper som vil gi nytte, og med liten forstyrrelse av eksisterende togtrafikk. Bergensbanens korridor gjennom en trang Hallingdal, over høgfjellet, samt bratt strekning Haugastøl-Finse-Voss mener vi ikke er gunstig for en moderne høyhastighetsbane. Reiseopplevelsen vil også bli sterkt forringet av mye tunneler dersom dagens korridor for Bergensbanen skal bygges om.

Kap 1321 Nye Veier AS: - 400 mill.

Motorvegbygging parallelt med jernbanen ligger mange hestehoder foran bygging av moderne dobbeltspor. Stortinget bør se nærmere på vedtatt konsept for E39 mellom Lyngdal og Ålgård. Det bør tenkes nytt, med utgangspunkt i gjenbruk og en annen standard. Dette gjelder også flere steder, ikke minst i Trøndelag. Omkjøringsvei Kristiansand og 4-felt E 18 Arendal–Grimstad bør droppes. Dagens E18 Bamble–Kragerø og Gjerstad–Tvedestrand bør heller oppgraderes. Det bør også tenkes nytt for E16 Kløfta–Kongsvinger. Vi foreslår at 400 mill. av bevilgningen overføres til planlegging og bygging av ny jernbane i 2026. Vi foreslår at 400 mill. av bevilgningen overføres til planlegging av ny jernbane i 2026.

Kapittel 1352 Jernbanedirektoratet

Post 71 drift og vedlikehold

Regjeringens forslag vil fornyelse ligger fortsatt 2,4 mrd. under grunnivået for å opprettholde funksjonaliteten i jernbaneinfrastrukturen. Det er viktig at fornyelsen økes gradvis og så raskt som forsvarlig opp til grunnivået.

Post 72, Fornying og mindre investeringer

Planlegge gjenåpning av Ålgårdbanen: + 20 mill.

Post 73 Investeringer, planlegging nye prosjekter: + 120 mill.

Norsk jernbane preges av 93 prosent enkeltspor i gamle traséer. Viktige strekninger er overbelastet. Skal jernbanen henge med i konkurransen, må den også bygges ut. Moderne dobbeltspor gir helt andre forutsetninger for togtilbudet.

Planlegge Norgesbanen: + 80 mill.:

- Dobbeltspor videre nordover fra Hamar med snarlig byggestart. Det må planlegges som en høyfartsbane med klare mål for reise- og frakttider og med et perspektiv mot Ålesund, Trondheim, Fauske/Bodø, Narvik/Harstad og Tromsø (Norgebanen), samt til Sverige og Finland via oppgraderte Meråkerbanen og Ofotbanen. Det må planlegges som et hele, men kan bygges trinnvis.
- Nytt Dovresamband på vestsiden av Mjøsa (ny Gjøvikbane med Mjøs-kryssing i området Moelv). Med *en vestlig innføring til Oslo* oppnås et sømløst samband sør–nord

mellom Østfold og Innlandet/Trøndelag og nordover. Det betyr en motvekt mot den massive trafikkaksen øst–vest mellom Drammen og OSL, med avlastning av Rikstunnelen, Vestkorridoren, Romeriksporten og redundans for IC- og fjerntog nord for Oslo. Ny Rikstunell bør planlegges i nær sammenheng med en sør–nord-akse

Planlegge dobbeltspor Mjøndalen-Hokksund: + 20 mill.

Enkeltsporet (Drammen–) Gulskogen–Hokksund har høy trafikkbelastning med betydelig venting (tog i kø). Dette er fellesstrekning for Sørlands- og Bergensbanen, med både gods-, fjern- og regiontrafikk. For bedre flyt og å kunne videreutvikle togtilbudet i Buskerudbyen vil dobbeltspor være nødvendig. Reguleringsplanen Gulskogen–Mjøndalen er vedtatt. Vi foreslår å jobbe videre med planene for Mjøndalen-Hokksund.

Økt kryssingskapasitet Fredrikstad-Kornsjø-(Öxnered): + 20 mill.

Vi støtter regjeringa med at indre IC bør fullføres til Fredrikstad. Planleggingen av Europabanen – høyfartsbane («rett linje») gjennom Østfold til Sverige og Europa må også gjenopptas. Likevel haster det nå med å planlegge flere kryssingsspor Fredrikstad–Kornsjø, og i samarbeid med svenske myndigheter videre til Öxnered hvor det i dag går dobbeltspor videre sørover. Slik kan Norge utnytte Fehmarnbelt–sambandet Tyskland–Danmark som åpner 2029 til flere gods- og persontog over våre grenser. Vi viser til Godskonseptet i Mulighetsstudien Oslo-Göteborg hvor nødvendige investeringer ble anslått til 2,1-3,7 mrd 2021-kroner. Det ble også beregnet å ha positiv samfunnsnytte.

Post 75, Gods fra veg til bane: + 260 mill.

Regjeringa viser en god retning for toggods når den foreslår å øke støtteordninga med ca. 35 mil. (33,3 prosent). Det er også positivt at Bane NOR kan øke kompensasjonen til gods-selskapene når banen er stengt av ras eller for vedlikehold. Det er også bra at regjeringa foreslår å redusere infrastrukturavgiften med 300 mill. Denne avgiften får persontog i stor grad kompensert, men ikke gods.

Vi viser til uttalelsen fra Robin Olsen, adm.dir. CargoNet, på Jernbaneforum 2025. Han sa at støtteordningen må bli en NETTO støtte på 100-200 mill. per år. Ut fra fordelinga av infrastrukturavgiften i 2021 antar vi at gods betaler ca. 25 % av totalen. Det blir ca. 300 mill. i 2026. Sett sammen med godsstøtteordningen på ca 140 mill. vil gods betale netto ca. 160 mill. For Jernbane foreslår derfor å øke med 260 mill. til en netto støtte på 100 mill i 2026.

Netto budsjettvirkning av våre forslag: 0