FOR JERNBANE

Postboks 3455 Bjølsen, NO-0406 Oslo
Telefon: +47 976 84 811
Org.nr. 989 085 107
Konto: 1254.20.33523
E-post: leder@jernbane.no
www.jernbane.no

FOR JERNBANE (FJ) er en landsdekkende organisasjon som på fritt grunnlag virker for at jernbanen skal utføre en langt større andel av det totale transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa. Våre mål er redusert belastning på helse og miljø fra transportsektoren og en mer bærekraftig økonomi.

HØRINGSINNSPILL ST.PRP 1 2026-2027, SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

- Spor og materiell for fremtiden

Kap 1358 - Norske Tog AS

Anskaffelsen av nye persontog er viktig. Det er bestilt 17 fjerntogsett med opsjon på inntil 100 sett totalt. De første 17 er dimensjonert for 200 km/t topphastighet. Vi oppfordrer Stortinget til å kreve at togene spesifiseres for minst 250 km/t, dersom det blir aktuelt å utløse opsjonen. Nye dobbeltspor dimensjoneres for denne hastigheten. Investeringene må kunne utnyttes i framtida. Trafikverket og SJ legger også opp til å kjøre i 250 km/t. Skal norske tog (få tillatelse til å) kjøre Oslo– Stockholm/Göteborg-Malmö, kan de ikke bli sinker i systemet.

Kap. 1352 - Jernbanedirektoratet

Post 71/72 - Drift, vedlikehold og fornyelse

Det er bra at regjeringen vil øke drift og vedlikehold. Imidlertid foreslår den betydelige kutt på fornying og mindre investeringer. For Jernbane oppfordrer Stortinget til å øke fornying til 6,5 mrd. (den var på 6,1 mrd. i 2025) og mindre investeringer til 2,5 mrd. (var 2,4 mrd. i 2025). Det er tragisk om kompetanse og kapasitet hos jernbaneentreprenørene bygges ned og går tapt, samtidig som behovet for fornyelse er stort.

Post 75 - Godsstøtteordningen og infrastrukturavgiften

Det er bra at regjeringen vil opprettholde kjøpekraften i godsstøtteordningen. Bransjen har imidlertid uttalt at netto støtte (minus infrastrukturavgiften) bør være 100–200 mill. per år, for å kunne investere mer i materiell og personell. For Jernbane foreslår derfor en økning på 45 mill. Vi antar at netto støtte da blir ca 100 mill i 2027.

Post 73 - Lav takt for dobbeltspor utenfor indre IC på Østlandet

Det er positivt at regjeringa øker bevilgningen til investeringer slik at likviditetsreserven til Bane NOR ikke tæres ytterligere ned. Imidlertid er For Jernbane bekymret for lav takt i planleggingen av nye dobbeltspor. Dobbeltspor gir en helt annen forutsetning for togtilbud og konkurransekraft. Norge har stor parallell trafikk på europaveg og i lufta. Betydelig trafikkoverføring vil utgjøre et vesentlig potensial for inntekter til jernbanen, samt energi- og strømsparing for samfunnet. Vi foreslår 200 mill ekstra til planlegging av et konkurransedyktig nasjonalt banenett – høyfartsbaner i flerbrukskonsept.

I usikre tider på flere plan mener vi at et moderne, dobbeltspora, nasjonalt og elektrifisert banenett vil være en riktig investering. Se til Kina, Spania, Frankrike, Italia, Sveits, Østerrike, Tyrkia, Vietnam, Marokko… for inspirasjon. Norsk jernbane består av 93 prosent enkeltspor i traséer fra før 1962. De er svingete og stedvis bratte, ras- og flomutsatte. Hovedveger fra samme tidsperiode omtales uten blygsel for utdaterte.

Dette bør være aktuelle prosjekter:

- Europabane Ski-Sarpsborg-Göteborg/København/Hamburg
- En Sør–nord-akse gjennom Oslo. I praksis en ny korridor ut fra Oslo i vest mot Hadeland, Gjøvik og Moelv/Lillehammer. Den vil supplere aksen vest-øst (Drammen-OSL). Den løser opp i tvungen pendling av tog mot Vestkorridoren. Hønefoss-Jevnaker kan koples til en sør-nord-akse og kutte kjøretida tilsvarende mål for FRE/16. Nettverk og redundans styrkes. Planlegging må samordnes med Rikstunnelen.
- Vestlandsbanen via Haukeli

Mulig delprosjekt: Stavanger–Odda–Bergen, inkl. tilrettelegging av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle. Kan Rogaland fylke med offshoreindustrien og Statens vegvesen bidra med planlegging og kompetanse her?

- Høyfartsbane Hamar–Lillehammer–Trondheim–Steinkjer, med sikte på rask byggestart, gjennomføring og vesentlig redusert reisetid mot Nord-Norge snarest mulig
- Ålesund-bane, med kobling til Dovrebanen både sørover og nordover
- Norgebanen – en høyfartsbane Oslo–Tromsø

Herunder en ny utredning av Nord-Norge-banen for internasjonal standard og dobbeltspor. Utvikling av Nordlandsbanen gjennom større delprosjekter.

En bør også se til planer fra Norsk Bane for flere av korridorene.

Forsert/fullført planlegging av andre prosjekter:

- Dobbeltspor Råde–Seut og kryssingsspor Fredrikstad–Öxnered i samarbeid med svenskene
- Dobbeltspor Drammen/Mjøndalen–Hokksund
- Ti minutters rute Stavanger–Sandnes og gjenåpning av Ålgårdbanen

Offentlig forvaltning og eierskap

Under Nærings- og fiskeridepartementet, Programkategori 17.40 Statlig eierskap, prioriteringer 2027, ber regjeringen om en fullmakt til helt eller delvis salg av aksjer, samt andre transaksjoner, herunder utskillelse, avvikling og/eller salg av deler av Mantena AS.

For Jernbane stusser over at dette forslaget kommer opp igjen. I revidert nasjonalbudsjett var det enighet om:

«Disse medlemmer har et mål om mer og ikke mindre offentlig eierskap i jernbanesektoren. Disse medlemmer anerkjenner den krevende situasjonen i Mantena og er enige om at staten som eier må bidra til å finne løsninger som kan sikre driften og arbeidsplassene i selskapet videre. Selskapet skal fremdeles eies av staten. Mantenas virksomhet i Norge skal ikke privatiseres eller delprivatiseres».

For Jernbane mener det er viktig for norsk beredskap og leveringssikkerhet at vi beholder kompetansen og kapasiteten i landet. Regjeringen bør **ikke** få den vide fullmakten den ber om.

OPPSUMERT FORESLÅR FOR JERNBANE DISSE TILLEGGENE:

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Post 72 fornying	+ 800 mill.
Post 72 mindre investeringer	+ 1000 mill.
Post 21/73 utredning og planlegging	+ 200 mill.
Post 75 gods fra veg til bane	+ 45,1 mill.
SUM	+ 2045,1 mill.

FORSLAG TIL FINANSIERING:

- Kap. 1320 Statens vegvesen, post riksveginvesteringer, E39 Figgjo–Ålgård – 20 mill.

- Kap. 1321 Nye Veier AS, post 70 utsette oppstart og redusere planlegging – 258,9 mill.

- Vi bør kunne investere mer av statens utenlandsformue og avkastningen av den i jernbane. For 120 år siden investerte nasjonen tilsvarende et statsbudsjett i å bygge Bergensbanen.

- Skatteletter og flere sosiale goder kan være viktige. Enkelte ting kan vi likevel bare skaffe oss i fellesskap, som et velfungerende og attraktivt jernbanenett/togtilbud.

Mellomlange og langsiktige aspekter

Strategien for utviklingen av norsk jernbane fram mot 2050 framstår nå som lite offensiv. Produktet må være i paritet med tiden. I dag er parallell luft- og vegtrafikk mer pålitelig, har større kapasitet og er raskere. Nye tog er viktig, men kjørt på gamle spor har det sin begrensning. På kort sikt må vedlikeholdet opp på likevektsnivået og kryssingskapasiteten bygges ut. Samtidig må vi kunne planlegge og regulere framtidas jernbaner, se våre forslag. Vi bør kunne se anleggsstart på et større prosjekt innen rekkevidden av NTP når den skal revideres neste gang.

Planleggingen bør også sees i et nordisk og europeisk perspektiv. Det som haster mest nå er å kunne utnytte den nye Fehmarnforbindelsen til å kjøre flere tog mellom kontinentet og Norge, ikke flere lastebiler.