

**STATSBUDSJETTET 2024 – FORSLAG TIL OMPRIORITERINGER**

Norsk jernbane har sprengt kapasitet på viktige strekninger, og et galopperende vedlikeholds-  
etterslep slik at mål om kjørte avganger og tog i rute ikke nås. Samtidig står jernbanen for en  
vesentlig mindre andel av energiforbruket og klimagassutslippene i transportsektoren enn  
transportytelsen tilsier.

Hurdalsplattformen lover en offensiv jernbanepolitikk. Jernbane, spesielt høyfartsbaner, er  
dessuten en del av EUs grønne skifte. Så viser regjeringa Støre til Russlands krig og sier at  
løftene i plattformen ikke helt gjelder lenger. I budsjettforslaget ser vi at regjeringen fortsatt er  
offensiv på europaveg, så pengene finnes.

Det gjenstår å hente ut potensialet i et konkurransedyktig nasjonalt banenett. Som et bidrag  
foreslår vi derfor noen omprioriteringer:

**Kapittel 1310 Flytransport, post 70 regionale flyruter – 100 mill.**

Av de 24 ruteområdene kunne 8 vært betjent med tog på en moderne, konkurransedyktig  
jernbane. Vi foreslår derfor at litt av summen overføres til planlegging av ny bane.

**Kapittel 1315 Tilskudd Avinor, post 71 ny lufthavn Mo i Rana**

Ny flyplass bygges på myr (karbonlager) og reinbeiteområde. Samtidig fraråder Jernbane-  
direktoratet å bygge Nord-Norge-banen fordi det slipper ut klimagasser og påvirker samiske  
interesser. Det er et paradoks. Lufthavnene i Mo og Bodø har en samlet kostnadsramme på over  
12 mrd. kr. Vi skulle gjerne sett det samme beløpet brukt på en moderne konkurransedyktig  
Nordlandsbane.

**Kapittel 1320 Statens Vegvesen, planlegging – 100 mill.**

E18 Vestkorridoren

Utbyggingen bør avsluttes ved Ramstadsletta. Vi mener det er meningsløs ressursbruk å bygge  
en ny tung trafikkåre under en eksisterende firefelts (delvis seksfelts) motorveg (Ramstadsletta–  
Nesbru). Ressursene bør heller brukes til banesystemet i Osloregionen, inkludert en vestlig  
innføring av et framtidig Dovresamband. Jf. omtale av Kapittel 1352.

Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle

Vi støtter videre framdrift. Det vil redusere reisetiden betydelig og øke kapasiteten, det siste ikke  
minst viktig for godstrafikken. Det er dessuten viktig at det i området ved Trengereid legges til  
rette for påkobling av en Vestlandsbane via Haukeli for fremtiden.

E6 Megården–Sommerset i Nordland

Prosjektet må ikke komme i konflikt med framtidig jernbane.

**Kapittel 1321 Nye Veier – 3 500 mill.**

Vi tilrår at prosjektene E6 Roterud–Storhove og Berkåk–Vindåsliene parallelt med Dovrebanen  
stilles i bero og at det utarbeides en helhetlig plan både for jernbanen og E6 Hamar–Trondheim.  
Målet må være størst mulig trafikkarbeid på bane, med maksimale kjøretider 2.45 t og 5 timer for  
person- og godstog Oslo–Trondheim. Øvrig planlegging langs E18, E39 og E16 bør også stilles i  
bero og få et nytt mandat hvor bane og europaveg på samme måte sees i sammenheng med  
konkrete mål om vesentlig økt markedsandel for tog.

**Kapittel 1352 Jernbanedirektoratet** + 3 700 mill.

**Vedlikeholdsetterslepet** + 1 800 mill.

Veksten stoppes.

**Planlegging** + 500 mill.

- Dobbeltspor Hamar–Lillehammer–Øyer som del av en høyfartskorridor til Ålesund, Trondheim, Steinkjer, Bodø, Narvik, Harstad og Tromsø.
- Kopling av Gjøvikbanen og Dovrebanen ved Moelv. Jf. kulepunkt 4.
- Rikstunnelen. Jf. kulepunkt 4.
- Nytt Dovresamband på vestsiden av Mjøsa (raskere enn via Hamar) med vestlig innføring til Oslo, og derved sømløs kobling til Follobanen og en Europabane. Det betyr at Oslo-tunnelen med Vestkorridoren opphører som sekkestasjon, en mer balansert pendling øst-vest med avlastning, og redundans for trafikken nord for Gran/Moelv (region- og fjerntog kan kjøres inn mot Oslo fra to retninger). Det er svært viktig at ny Rikstunnel samordnes med vestlig innføring. Flere europeiske byer søker å kvitte seg med sine sekkestasjoner, og EU yter økonomisk støtte til jernbaneprosjekter «som føyer Europa sammen» (f.eks. Västlänken i Göteborg).
- Nord-Norge-banen planlegges som del av en nasjonal høyfartsbane Oslo–Tromsø (ev. videre), som kan inngå i en sammenhengende korridor i EUs TEN-T kjernenettverk. En fornuftig tidshorisont innebærer å legge til rette for flere prosjekter parallelt, bl.a. nye lange elektrifiserte dobbeltsporparseller på Nordlandsbanen. Det innebærer samtidig en ny KVVU for selve Nord-Norge-banen som oppfyller kravene til en dobbeltsporet høyfartsbane.
- Dobbeltspor (Drammen)–Gulskogen–Hokksund. De 15 kilometerne med enkeltspor er fellesstrekning for Sørlands- og Bergensbanen med høy trafikkbelastning. Reguleringsplan Drammen–Mjøndalen er godkjent. Dobbeltsporet gir raskere tog og mulighet for fast 30. min rute til Kongsberg og timestog til Vikersund.
- Stokke-Sandefjord. Nødvendig brikke for en mer konkurransedyktig jernbane i korridor 3.
- Dobbeltspor Skeiane–Ganddal–Nærbø. Vi foreslår at det midlertidige tiltaket Ganddal vendespor trekkes tilbake til fordel for dobbeltsporet. Åtte lokaltog i timen + to fjerntog annenhver time vil bli et sårbart tilbud på et enkeltspor. Dessuten må tilbudet trekkes tilbake når dobbeltsporet skal bygges. Videre bør det planlegges flere spor til plattform Stavanger stasjon og reaktivering av Ålgårdbanen.

**Utbygging og planlegging** + 1 100 mill.

Kongsvingerbanen

Til planlagte utbygginger<sup>1</sup>. Kryssingsspor bør kunne inngå i en oppgradert dobbeltsporet bane.

**Infrastrukturavgift** + 300 mill.

Ut fra fordeling av avgiften i 2021 antar vi at gods betaler en andel på ca. 25 prosent, eller for 2024 ca. 300 mill. Sett sammen med miljøstøtteordningen på 101 mill. betaler godstogselskapene ca. 200 mill. netto. Vi tilrår at avgiften sløyfes. Godstog står for en betydelig andel feil som medfører togstans. Dette påvirker all trafikk negativt. Det er behov for å styrke økonomien i godstogselskapene slik at de kan øke vedlikehold og fornyelse av sitt rullende materiell.

Nettoeffekt på samferdselsbudsjettet **0**

<sup>1</sup> <https://www.banenor.no/prosjekter/alle-prosjekter/oppgradering-av-kongsvingerbanen/>