

HØRINGSNOTAT STATSBUDSJETT 2025 FOR SAMFERDSEL

2024-10-10

Oppfølgingen av NTP er prosentvis lavere for jernbanen (92,8) enn for veg (95,3) og luftfart (289). Jernbane er eksisterende nullutslippsteknologi, svært energieffektiv og lite forurensende. Med store klima-, miljø- og energiutfordringer er det den vi bør satse mest på nå.

Regjeringa vil bygge riksveg for 38,5 mrd. Det er 6 mrd. mer enn hele jernbanepotten og 24,8 mrd. mer enn jernbaneinvesteringene. Prioriteringen er en utfordring for konkurransevnen til Sørlandsbanen og Dovrebanen kontra E39, E18 og E6. Dessuten, er flere store veier og flyplasser egentlig framtidens transport? Fossilt drivstoff skal fases ut. Batteriproduksjonen er ikke nullutslipp. Gjenvinning er ikke 100 % og krever mye energi. All mellomlagring av energi medfører et tap. Tunge batterier er ikke særlig flygedyktige. Nordmenn vil ikke ha vindmølleparker. Vil de ha gruver og dagbrudd i norsk natur og landskap for å få metaller og mineraler til alle batteriene? Misforstå oss rett. Det er mange fordeler med å gå fra fossilt til batteri, men vi bør ikke erstatte fossilavhengigheten med en like stor batteriavhengighet. Tog kan ikke løse alle transportbehov, men jernbane kan potensielt spille en betydelig større rolle i norsk samferdsel enn i dag, bil og fly en tilsvarende mindre rolle. Flere kan få jobb i jernbanesektoren.

VÅRE FORSLAG TIL OMDISPONERINGER:

Kap 1320 Statens vegvesen, post 30 – Fellesprosjektet Arna-Stanghelle	+10 mill.
Kap 1352 Jernbanedirektoratet	+1300 mill.
Post 72 fornyelse infrastruktur	+200 mill.
Post 75 tilskudd til toggods	+270 mill.
Post 73 planlegging:	
- godskonseptet Oslo–Göteborg ¹	+250 mill.
- Rikstunnel, herunder sør–nord-akse gjennom Oslo	+100 mill.
- dobbeltspor Drammen–Hokksund	+30 mill.
- nye spor til plattform Stavanger st., gjenåpning av Ålgårdbanen, dobbeltspor Skeiane–Nærbø, Sira–Egersund–Moi og Grenlandsbanen	+200 mill.
- flerbruks høgfartsbane Hamar–Dombås–Ålesund/Trondheim–Steinkjer	+150 mill.
- Nord-Norge-banen	+100 mill.

MULIG INNDEKNING:

Kap 1310 Flytransport og kap 1315 tilskudd Avinor	-250 mill.
Kap 1321 Nye Veier AS	-1060 mill.

Ikke redusere flypassasjeravgiften med 600 mill. Prop. 1 LS 2024-2025 skatter og avgifter

¹ <https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/mulighetsstudie-oslo-goteborg/#2-godskonseptet>

BEGRUNNELSER FOR VÅRE FORSLAG:

- **Fellesprosjektet ved Trengereid** bør innafor reguleringsplanen legges til rette for Vestlandsbanen via Haukeli som framtidig gjennomgående stambane. Vestlandsbanen vil omfatte mange samband i ett med et stort trafikkgrunnlag. Tilrettelegging nå sparer kostnader og inngrep for framtida.
- **Fornyelsen av infrastrukturen** bør oppfylle NTP.
- **Regjeringa foreslår økt infrastrukturavgift.** Ut fra fordelinga av avgiften i 2021 antar vi at toggods betaler en andel på ca. 25 prosent. Det vil si ca. 375 mill. i 2025 med regjeringas forslag. Med støtteordningen blir nettoeffekten en kostnad på 270 mill. Ikke bra når lønnsomheten er svak og feil på godstog står for en betydelig andel av forsinkelsestimene.
- **Fehmarnforbindelsen** vil fra 2029 korte inn jernbane og motorveg mellom kontinentet og Skandinavia med 160 km. Da vil det være firefelts veg fra Tyskland til Moelv, men dobbeltspor bare til Öxnered litt nord for Trollhättan. På 5 år burde vi rekke å bygge ut kryssingskapasiteten på enkeltsporet Öxnered–Fredrikstad slik at mer av godset mellom Norge og Europa kan ta toget.
- **Dagens to spor i Oslotunnelen** har vært erklært overbelasta i flere år. Disse spora knytter det vestlige og det østlige jernbanenettet i Norge sammen og er sårbare for driftsforstyrrelser. Det er også utfordrende å komme til å drive nødvendig vedlikehold. Ingen annen investering vil være viktigere for det gjennomgående togtilbudet i Norge! Men Rikstunnelen har en viktig dimensjon til som vi mener må utredes samtidig. I dag har vi langt flere persontog øst for Oslo S enn vest for Oslo S og vestkorridoren delvis som sekkestasjon. Vi foreslår at sørkorridoren (Østfoldbanen/Follobanen) koples mot nordvestkorridoren (Gjøvikbanen/Bergensbanen/Dovrebanen) i et sømløst samband. Kombinert med ny Rikstunnel kan dette oppnås ved at utgående nytt løp splittes fra mellomplattform i den nye nordre stasjonshallen på Nationaltheatret: det ene sporet vestover mot Lysaker, det andre mot nordvest. Tilsvarende sammenføring av inngående nye spor fra mellomplattformen i den nye søndre hallen. Se også sporløsningen i Malmö hvor tog kan komme fra alle retninger og kjøre videre i alle retninger. Kartet på denne lenka skal vise strukturen.²
- **Drammen–Hokksund.** Gulskogen–Mjøndalen har ferdig reguleringsplan. Mjøndalen–Hokksund må reguleres. Strekingen har enkeltspor med stor trafikk og mye venting. Gitt dobbeltspor er det potensial for betydelig raskere tilbud, et pålitelig 30. min. regiontog til Kongsberg og timestog til Vikersund, kanskje videre mot Hønefoss.
- **Sørlandsbanen sakker akterut.** Nå må planene for jernbane og europaveg sees i sammenheng! Vi har pekt på prosjekter som vi mener vil gi banen et løft slik at den fortsatt henger med.
- **Norges første høgfartsbane** i hjertet av landet, på sør–nord-aksen der vi har de lengste avstandene. Med Oslo–Hamar er 1/4 av strekket til Trondheim bygd. Oslo–Trondheim kom best ut av fjernstrekingene under IC-utredningene i 2012. Her er et godt trafikkgrunnlag.
- **Stortinget har vedtatt å realisere Nord-Norge-banen.** Vi trenger en moderne bane av internasjonal standard gjennom hele landet. EUs økte avgifter på fossilt drivstoff og lastebiltrafikk vil bli en ulempe for (nord)norske eksportbedrifter. Vi får også dyrere importvarer. Forsvaret får nok den transportkapasiteten de trenger i ei krise, men vil da blokkere for mange andre transporter. Det er ikke bra for forsvarsevnen. Varmere klima vil trolig få folk og næringer til å trekke nordover. Vi må være beredt med en moderne dobbeltspora bane. Med Nord-Norge-banen kan vi også skape et nordnorsk IC og bidra til folkevekst og bli-lyst.

² <https://rail.cc/malmoe/malmoe-central-railway-station/l73>