

Finanskomiteen, Stortinget

Dato: 19. mai 2026

Høringsinnspill til revidert nasjonalbudsjett 2026 fra Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF)

Revidert nasjonalbudsjett legges frem med stramt handlingsrom, samtidig som presset på samfunnets grunnleggende infrastruktur øker. Vedlikehold er utsatt over tid, og kapasiteten er flere steder for lav. Mer ekstremvær og et mer uforutsigbart sikkerhetspolitisk bilde gjør det avgjørende at veier, jernbane og bygg fungerer både i hverdagen og når samfunnet settes på prøve. RIF mener derfor at Stortinget bør bruke revidert budsjett til å redusere sårbarheten i kritisk infrastruktur.

Økende etterslep og behov for fornying

Regjeringens forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2026 gir ikke det løftet som trengs for å redusere etterslepet i grunnleggende infrastruktur. Det er positivt med mer til drift og vedlikehold av riksveier. Men budsjettet svarer ikke på det kritiske etterslepet på jernbane og fylkesveier. Dermed fortsetter forfallet, og risikoen for nye stans, skader og høyere kostnader øker.

RIFs rapport Norges tilstand 2025 viser at store deler av infrastrukturen ikke er rustet for dagens bruk, og enda mindre for et tøffere klima. Av nær 4000 kilometer jernbane er bare rundt 300 kilometer dobbeltspor. Samtidig har store deler av anleggene behov for fornyelse. Det gjør det vanskelig å holde trafikken i gang uten forsinkelser og stans.

Situasjonen er enda mer alvorlig på fylkesveiene. Halvparten av veinettet er i kritisk forfatning, og etterslepet øker år for år. Manglende vedlikehold gir dårligere fremkommelighet, økt risiko for ulykker og flere stengninger, særlig ved flom og ras. Det blir også dyrere å holde veinettet i drift.

Når behovene over tid er større enn bevilgningene, vokser både forfallet og kostnadene. Samtidig forsterker klimaendringene utviklingen. Infrastruktur bygges med sikkerhetsmarginer, men når anlegg eldes og belastningen øker, forsvinner disse marginene. Da skal det mindre til før noe svikter.

Kvikkleireskredet ved Levanger viser hva dette betyr i praksis. Skredet tok med seg både E6 og Nordlandsbanen, og trafikken måtte legges om i lang tid. TØI anslo samfunnskostnadene til 3–6 millioner kroner hver dag. Regjeringen foreslår nå kompensasjon til godstogselskapene etter hendelsen. Det er nødvendig, men det viser også et viktig poeng: Når infrastrukturen svikter, blir regningen høy. Kompensasjon reparerer ikke grunnmuren. Derfor må mer av pengene brukes på forebygging, vedlikehold og klimatilpasning.

Start planlegging av Rikstunnelen

I tillegg til å ta vare på infrastrukturen vi allerede har, må de mest sårbare punktene i systemet håndteres. Kapasiteten gjennom Oslo er det tydeligste eksempelet. All togtrafikk nord, sør og vest er i praksis avhengig av én tunnel, uten reelle omkjøringsmuligheter. Når det stopper her, stopper store deler av togtrafikken i Norge, med konsekvenser langt utover hovedstadsområdet.

En konkret hendelse viser hvor sårbart systemet er. Da en jordfeil rammet Oslo S 28. mai 2024, ble all trafikk stanset på Oslo S, mellom Oslo S og Skøyen og i Brynsbakken. I praksis kom ingen tog gjennom tunnelen i den mest kritiske morgentrafikken. Stansen varte i om lag én time, men innstillinger og forsinkelser preget trafikken i flere timer etterpå. Bane NOR har beregnet kostnaden for samfunnet til over 17 millioner kroner.

Sårbarheten handler samtidig ikke bare om tekniske feil. Kapasiteten gjennom Oslo påvirker også togtilbudet i resten av landet, både i frekvens, punktlighet og effekt av investeringer. Kollektivstudien for Østlandet, Godsstrategien og Fjerntogstrategien peker alle på at kapasiteten i Oslo-navet er avgjørende for videre utvikling av jernbanetilbudet.

En ny Rikstunnel er derfor en nødvendig forutsetning for å få bedre utnyttelse av jernbanesystemet som helhet. Dette er samtidig et komplekst prosjekt med lang plan- og byggetid. Nettopp derfor må planleggingen starte opp igjen nå, slik at risikoen for forsinkelser og kostnadsøkninger kan reduseres. Planleggingen må ta utgangspunkt i KVVU Oslo-navet og Bane NORs arbeid fra 2020 og det bør ses på alternative gjennomføringsmodeller som kan sikre raskere fremdrift og bedre ressursbruk.

Planlegging av dobbeltspor på Ofotbanen

Sårbarheten i jernbanen handler også om forbindelser som er avgjørende for eksport, forsyningssikkerhet og alliert mobilitet. Ofotbanen er en slik strekning. Flere avsporinger og stengninger de siste årene har vist hvor utsatt banen er når kapasiteten er presset.

I forslaget til revidert budsjett foreslås det ikke midler til nye kryssingsspor på Ofotbanen, selv om kapasitetsøkende tiltak er vedtatt av Stortinget og har vært klare for oppstart over tid. Det er alvorlig. Kryssingssporene er nødvendige for å styrke kapasiteten og gjøre banen bedre rustet for økt trafikk og beredskapsbehov.

Samtidig må planleggingen av videre kapasitetsutbygging starte nå, inkludert dobbeltspor. Det er nødvendig for å møte fremtidige behov knyttet til eksport, forsyningssikkerhet og militær mobilitet.

Et tett samarbeid med Sverige og Finland er avgjørende. Da de nordiske statsministrene møttes i Bodø i juni 2024, ble de enige om å etablere en militær transportkorridor gjennom Nord-Norge, Nord-Sverige og Nord-Finland. Forsvarsministrene fikk samtidig i oppdrag å identifisere flaskehalsene og legge til rette for nødvendige investeringer. Det foreligger likevel ikke en samlet norsk-svensk plan for kapasitetsutbygging på Ofotbanen og Malmbanen, inkludert dobbeltspor. Det øker risikoen for at nødvendige tiltak skyves ut i tid fordi utviklingen på én side av grensen er avhengig av den andre. RIF mener derfor at Norge bør ta initiativ overfor Sverige til en felles og forpliktende plan for videre kapasitetsutvikling på Ofotbanen og Malmbanen.

Klimatilpasning og energieffektivisering

Regjeringen legger opp til å slå sammen Klimasats, Natursats og tilskudd til klimatilpasning fra 2027, i tråd med Kommunekommisjonens anbefaling. Det kan gi mindre byråkrati og større frihet for kommunene, men bare dersom ordningen får nok midler til å utløse faktiske tiltak. Stortinget må derfor sikre at klimatilpasning ikke bare samordnes administrativt, men styrkes økonomisk.

RIF vil også understreke behovet for å styrke og utvide støtteordningene for energieffektivisering i bygg. Kommunale bygg som skoler, barnehager og helsebygg er blant de mest brukte byggene i Norge, men også blant de mest forfalne. RIFs analyser viser at om lag én av tre kommunale og fylkeskommunale bygg har alvorlige tekniske mangler.

Oppgradering av disse byggene kan raskt redusere energibruk, kutte kostnader og avlaste et allerede presset kraftsystem. Samtidig har Enova betydelige oppsparte midler som kan settes i arbeid raskt, uten direkte budsjettkonsekvens. Husbankens ordninger for energiltak i kommunale bygg er gode og etterspurte, men treffer for snevert. Skal potensialet utløses, må støtteordningene treffe bredere og få flere lønnsomme tiltak gjennomført.

RIFs anbefalinger

RIF har forståelse for at revidert nasjonalbudsjett er en revisjon av et allerede vedtatt budsjett, og at ikke alle større løft kan tas nå. Samtidig må ikke nødvendig vedlikehold og fornyelse av jernbane og fylkesveier skyves videre år etter år. Når etterslepet vokser, øker også risikoen for stans, skader og høyere kostnader.

Noen grep bør tas allerede i revidert budsjett, særlig oppstart av planlegging av Rikstunnelen, finansiering av kryssingsspor på Ofofbanen og omdisponering av midler til energieffektivisering. Samtidig må Stortinget videre gi tydelige føringer for en opptrapping av jernbanefornyelse, fylkesveier og klimatilpasning i statsbudsjettet for 2027.

RIF ber derfor Stortinget vurdere følgende i budsjettarbeidet:

- Bevilge 10 millioner kroner i revidert nasjonalbudsjett til gjenopptagelse av planleggingen av ny Rikstunnel mellom Oslo S og Lysaker, med føringer om å utrede løsninger som kan gi raskere fremdrift og bedre ressursbruk.
- Sikre finansiering av nødvendige kryssingsspor på Ofofbanen i revidert nasjonalbudsjett, og ta initiativ til en felles norsk-svensk plan for videre kapasitetsutbygging på Ofofbanen og Malmbanen, inkludert dobbeltspor.
- Trappe opp jernbanefornyelsen med minst 2,4 milliarder kroner årlig, til minst 8,4 milliarder kroner per år, i tråd med Bane NORs beregnede minimumsbehov for å hindre økt etterslep i NTP-perioden.
- Øke bevilgningene til opprustning og fornying av fylkesveier (Kap. 572, tabell C) med minst 1,6 mrd. kroner årlig.
- Minst doble bevilgningene til fylkeskommunale bruer med stor betydning for militær mobilitet (Kap. 1320, post 67), og vurdere å utvide ordningen til også å omfatte hele veistrekninger med stor beredskapsverdi.

- Omdisponere minst 1 mrd. kroner av Enovas frie midler til energiltak i bygg i 2026, og styrke Husbankens ordninger for energiltak i kommunale bygg med 500 mill. kroner.
- Styrke arbeidet med klimatilpasning og forebygging fra 2027, ved å sikre nok midler til den nye samlede tilskuddsordningen for Klimasats, Natursats og klimatilpasning, og trappe opp NVEs arbeid med flom- og skredforebygging til minst 1,5 milliarder kroner årlig.