

Høringsinnspill til revidert nasjonalbudsjett 2025 fra Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF)

RIF er bransjeforeningen for de rådgivende ingeniørfirmaene i Norge, med over 15 000 ansatte fordelt på mer enn 500 kontorer over hele landet. Våre medlemmer planlegger, utreder og utvikler kritisk infrastruktur – fra bygg, vei og bane til energi, vann og avløp. De sørger for løsninger som tåler framtidens behov og klimautfordringer, og som gir mest mulig igjen for hver skattekrone.

I dette høringsinnspillet peker vi på to områder som bør følges tettere opp i revidert nasjonalbudsjett: transportinfrastruktur og innretningen på strømstøtteordningene.

1. For lite til vei, bane og samfunnsikkerhet

Revidert nasjonalbudsjett for 2025 gir kun beskjedne bidrag til transportinfrastruktur. Regjeringen følger ikke opp Stortingets klare forventninger om et løft for fylkesveiene. Resultatet er at forfallet fortsetter – og med det øker risikoen for svekket beredskap, lavere verdiskaping og mindre trygghet i hverdagen.

RIF mener dette er en tapt mulighet til å styrke samfunnets ryggrad. Vi ber Stortinget gjøre tre nødvendige grep:

1. **Øk det øremerkede tilskuddet til fylkesveiene til minst 1,5 mrd. kr i 2025.** Det er ikke satt av én krone ekstra i revidert budsjett – til tross for Stortingets vedtak om økt innsats og RIFs analyser som viser at dette er et minimum i årene fremover for å stanse forfallet.
2. **Styrk vedlikehold og fornyelse av riksveinettet med minst 500 mill. kr.** Regjeringen foreslår 306 mill. kr i økte bevilgninger til drift og vedlikehold. Det er ikke nok for å ta igjen etterslep og opprettholde sikkerheten og kapasiteten.
3. **Trapp opp jernbanefornyelsen til minst 8,1 mrd. kr årlig.** Regjeringen foreslår kun 66,8 mill. kroner i økning – opp til 7,5 mrd. kroner. Det holder ikke tritt med behovene og etterslepet i jernbanen. I arbeidet med NTP er dette minimumsnivået Bane Nor har beregnet unngå økt etterslep

Mer av handlingsrommet må gå til samferdsel

Veier og jernbane er avgjørende for at Norge skal fungere – både i hverdagen og i krisesituasjoner. Dette er infrastrukturen som binder landet sammen og gjør det mulig å bo, arbeide og skape verdier i hele landet.

Regjeringen har rett i at økte utgifter til helse, omsorg og forsvar vil binde opp en større del av statsbudsjettet fremover, slik Perspektivmeldingen viser. Nettopp derfor må det handlingsrommet som fortsatt finnes, brukes målrettet på tiltak som styrker vekstevnen i økonomien og gir økt trygghet. Investeringer i samferdsel handler ikke bare om vei og bane – det er investeringer i selve fundamentet for verdiskaping, beredskap og et velfungerende samfunn.

Det handler ikke minst om samfunnssikkerhet. Veier og jernbane er helt avgjørende for å kunne transportere både militære styrker og sivile beredskapsressurser i en krisesituasjon. Det ene kan ikke fungere uten det andre.

Stortinget slo senest i april, gjennom behandlingen av Totalberedskapsmeldingen, fast at samferdselsinfrastruktur må få en langt tydeligere plass i norsk beredskap. Et fungerende transportsystem er helt nødvendig for å håndtere kriser, flytte ressurser og holde samfunnet i gang.

Samtidig har vi merket oss at NATOs generalsekretær, Mark Rutte, har foreslått at medlemslandene bør bruke 5 prosent av BNP på forsvar – hvorav 1,5 prosent bør gå til forsvarsrelaterte investeringer som veier, jernbane og annen kritisk infrastruktur. Dette forutsetter at sivil infrastruktur får en viktigere rolle i norsk sikkerhetspolitikk. Og det må starte nå.

Når nesten hver fjerde krone i statsbudsjettet nå kommer fra oljefondet, bør en større andel brukes på investeringer som gir varig samfunnsnytte – gjennom både økt verdiskaping og bedre beredskap. Det var nettopp dette som var hensikten med handlingsregelen. Veier og jernbane er grunnmuren i et trygt og velfungerende samfunn. Men denne grunnmuren slår nå sprekker.

Kritisk tilstand på vei og jernbane

RIF er nå i slutfasen med rapporten **Norges tilstand 2025**, som vurderer helsetilstanden til offentlige bygg og infrastruktur. Det vi allerede ser, er alvorlig:

- Over halvparten av fylkesveiene har lav eller svært lav standard.
- Mange riksveier er så smale at det ikke er plass til midtstripe.
- Flere bruer er gamle og må snart skiftes ut.
- Bare 7 prosent av jernbanenettet har dobbeltspor, og bare 4 prosent kan regnes som moderne.
- En femtedel av jernbanenettet trenger oppgradering de neste tolv årene.

Samtidig gjør klimaendringene infrastrukturen mer utsatt for flom, ras og ekstremvær. Mye av det som er bygget opp over tiår, er ikke dimensjonert for et klima i rask endring.

Følg opp Stortingets vedtak

Da Stortinget behandlet Nasjonal transportplan 2025–2036 i fjor, ble det vedtatt å styrke fylkesveiene – med særlig vekt på trafiksikkerhet, næringstransport og beredskap.

Samtidig ba Stortinget regjeringen følge opp flere konkrete prosjekter i NTP-porteføljen, senest i forbindelse med revidert budsjett. Det har ikke regjeringen levert på i revider budsjettet. Dette gjelder blant annet:

- **Ofofbanen**, som er Norges eneste jernbanekobling til Nord-Sverige og Nord-Finland, og helt avgjørende for både forsyningssikkerhet og alliert mobilitet. Uten dobbeltspor er den en sårbar flaskehals. Flere avsporinger det siste året har lammet trafikken og rammet næringslivet. I en krisesituasjon kunne konsekvensene blitt langt mer alvorlige. Tiltak for å øke kapasiteten haster. Nettopp derfor haster det med tiltak som øker kapasiteten.
- **Ringeriksbanen og ny E16**, som er et gryteklart fellesprosjekt som kan kutte reisetiden mellom øst og vest, øke trafiksikkerheten og binde sammen bo- og arbeidsmarkeder. Når Stortinget har bedt om konkret oppfølging, må det komme penger til å sette spaden i jorden, ikke bare nye utsettelse

Rikstunnel må få fortgang

En ny rikstunnel gjennom Oslo er blant de viktigste enkeltinvesteringene for togtrafikken i hele landet. Dette er ikke et Oslo-prosjekt, men en nasjonal flaskehals som begrenser kapasiteten i jernbanesystemet – både for passasjerer og gods.

Skal vi lykkes med å få mer gods over på bane, redusere klimautslipp og få flere til å velge toget, må denne tunnelen prioriteres høyere. Prosjektet er i gang, men midlene som er satt av i 2025 gir kun rom for en forsiktig start. Både Bane NOR og Jernbanedirektoratet har understreket at raskere fremdrift og planlegging gir bedre beslutningsgrunnlag for neste NTP. Skal prosjektet holde takten, forbedre punktligheten og utløse ny kapasitet i jernbanenettet, må bevilgningene økes allerede nå.

2. Strømstøtteordningene må belønne lavt forbruk og effektiv energibruk

Norge står overfor en trippel kraftutfordring: Kraftnettet er presset, ny produksjon går for tregt – og strømforbruket er for høyt. Uten tydelige grep risikerer vi høyere priser, svekket forsyningssikkerhet og tapte muligheter for grønn omstilling og ny industri.

Det mest miljøvennlige og fornuftige tiltaket vi har for å styrke kraftbalansen, er å bruke energien smartere. Energieffektivisering og alternative varmeløsninger kan frigjøre store mengder strøm og redusere presset på nettet – særlig i en tid hvor både industrien og husholdningene trenger mer kraft.

Bygg står for nær halvparten av strømforbruket i Norge, og mye går fortsatt til oppvarming med ren elektrisitet – selv der det finnes bedre alternativer. Dette gjelder særlig eldre bygg, hvor det offentlige har et stort etterslep og et ekstra ansvar for å gå foran. Tiltak som solceller, varmepumper, vannbåren varme og smart styring er velkjente og tilgjengelige, men tempoet er for lavt. Men også i nybygg bør det offentlige gå foran og stille strengere krav til lavt energibruk

Norgespris må innrettes smartere – og ha et tydelig forbrukstak

Det er forståelig at regjeringen ønsker å gi husholdningene større forutsigbarhet i en tid med uro og høye strømpriser. En fastpris kan bidra til økt trygghet og styrket tillit til kraftsystemet. Men for at Norgespris skal fungere etter hensikten, må ordningen også bidra til lavere forbruk og mer effektiv strømbruk. Slik forslaget ligger nå, kan det i verste fall trekke i motsatt retning.

Både strømstøtten og den nye fastprisordningen gjør det billigere å bruke strøm, men de belønner i liten grad dem som bruker lite. Det er en svakhet. For å stimulere til energisparing bør husholdninger med lavt forbruk få mer støtte enn dem som bruker mye. Det er både rettferdig og fornuftig, og det styrker både husholdningenes økonomi og kraftsystemet.

Norgespris må også ses i sammenheng med andre virkemidler. Enova bør få et styrket mandat og økte midler, slik at både husholdninger og offentlige bygg får bedre støtte til tiltak som faktisk reduserer strømforbruket – særlig til oppvarming. Her ligger det et stort og uforløst potensial.

Samtidig må selve Norgespris-ordningen utformes klokt. En fersk analyse fra THEMA Consulting (februar 2025) viser at Norgespris, kombinert med redusert nettleiemoms, kan føre til at strømforbruket i husholdninger og fritidsboliger øker med opptil 7,5 TWh i 2030. Samtidig kan ordningen gi høyere strømpriser for næringslivet og svekke insentivene til energieffektivisering, fleksibelt forbruk og investering i sol og varmepumper. Ifølge THEMA kan ordningen koste 11,4 milliarder kroner allerede i 2026 – og opp mot 28 milliarder kroner årlig i perioden 2029–2035.

Dette viser at konsekvensene kan bli store, både for kraftsystem og statsbudsjett. RIF mener derfor at innføringen av Norgespris bør utsettes, og at ordningen må utredes grundigere før den vedtas. Dersom den likevel innføres nå, bør forbrukstaket settes lavest mulig innenfor det regjeringen selv har foreslått i høringen – og helst på 3 000 kWh per måned for boliger og 500 kWh for fritidsboliger. Et tydelig og moderat tak vil bidra til å unngå utilsiktet støtte til høyt forbruk og samtidig bevare insentivene til energisparing.