RIF Rådgivende Ingeniørers Forening

Samferdselskomiteen på Stortinget

Dato: 13. oktober 2026

Høringsinnspill til Samferdselskomiteen, Statsbudsjettet 2027

Stans forfallet på jernbanen og få mer jernbane for pengene

Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF) har forståelse for at pengebruken må holdes igjen og at et stramt budsjett krever tydeligere prioriteringer. Stortinget må derfor prioritere tiltak der det blir dyrere å vente, blant annet investeringer i velfungerende infrastruktur. Det er avgjørende i en urolig verden og når ekstremvær øker kravene til kritisk infrastruktur som veier og jernbane.

Grunnmuren i infrastrukturen slår nå sprekker. Særlig på jernbanen. Dette er vår nye samferdselsminister Kamzy Gunaratnam enig i. I et intervju med Teknisk Ukeblad i september sa hun med prisverdig åpenhet, at både denne og andre regjeringer har sviktet jernbanen og vedlikeholdet. Erkjennelsen må følges av penger og tiltak. Bane NOR har beregnet at det trengs om lag 8,8 mrd. 2027-kr. årlig til fornyelse for å hindre at etterslepet vokser. Regjeringen har lagt dette tallet til grunn i budsjettet, men foreslår kun 5,7 mrd. kr. til fornyelse av jernbanen (kap. 1352, post 72). Mange års forsømmelser kan ikke rettes opp i ett budsjett, men staten må slutte å la problemet vokse. Det må større summer til her.

Samtidig må strammere budsjetter bety mer jernbane for pengene. Bane NOR har satt i gang et arbeid for bedre kontroll på kostnader og fremdrift. RIF mener regjeringen også må ta initiativ til en bredere gjennomgang av krav, regelverk og arbeidsmåter med involvering fra eksterne miljøer som planlegger og bygger jernbanen.

Transportvirksomhetene har i utredningsoppdraget om «mer for pengene» til neste NTP, anbefalt en revisjon av det tekniske regelverket for vei og jernbane, mer vedlikehold, bedre bruk av leverandørmarkedet og mer effektive kontrakts- og gjennomføringsmodeller. Men man trenger ikke vente på neste NTP for å sette i gang med det.

- Stortinget bør derfor be regjeringen sette i gang en full gjennomgang av hvordan man kan få mer jernbane for pengene både i vedlikeholdsarbeid og i fornyelses- og investeringsprosjekter. Samtidig må det ses på hvordan driftsavvik kan håndteres annerledes enn i dag, for å sikre et bedre togtilbud for kundene.

Få fart på planleggingen av ny Rikstunnel

Kapasiteten gjennom Oslo er et av de mest sårbare punktene i norsk jernbane. Store deler av lokal- og regiontogtrafikken som går gjennom Oslo og videre nordover, sørover og vestover i landet, samt

fjerntogene til Sør- og Vest-Norge, er i praksis avhengige av én tunnel uten reelle omkjøringsmuligheter. Skal vi få flere avganger, bedre punktlighet og mer gods på bane, må kapasiteten gjennom Oslo økes. Dette er også avgjørende for å få full effekt på andre jernbanestrekninger. Kollektivstudien for Østlandet, Godsstrategien og Fjerntogstrategien peker alle på kapasiteten gjennom Oslo som avgjørende for den utviklingen av jernbanen.

Det er ikke til å komme unna at Rikstunnelen vil være et stort, krevende og dyrt prosjekt med lang forberedelsestid. RIF er positiv til at regjeringen vil videreføre den innledende forprosjektfasen, men det er uklart hva som ligger av finansiering i budsjettet til prosjektet. Det planlegges også flere store byggeprosjekter, som arbeid ved Stortinget over dagens tunnelløp, et mulig nytt høyhus ved Oslo S og en ny kollektivterminal på Lysaker. Tunnelens behov må derfor avklares nå, før andre byggeprosjekter låser arealer og løsninger og gjør den enda vanskeligere og dyrere å bygge.

- Stortinget må be regjeringen sikre tilstrekkelige planleggingsmidler for Rikstunnelen i 2027. Det innebærer ikke å vedta utbygging nå, men Jernbanedirektoratet og Bane NOR må få et oppdrag å samordne planleggingen med andre store prosjekter i Oslo. Samtidig må det vurderes om andre krav, tekniske løsninger og gjennomføringsmodeller kan gjøre tunnelen enklere og rimeligere å bygge før viktige valg tas.

Sikre fremdrift på kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen og unngå stopp og start i jernbaneprosjektene

Flere avsporinger de siste årene viser hvor utsatt den kritiske forbindelsen mellom Norge og Sverige er. Stortinget har prioritert kapasitetsøkende tiltak i NTP, men det ferdigplanlagte kryssingssporet på Søsterbekk mangler fortsatt oppstartsfinansiering. I et felles notat fra juni, peker Jernbanedirektoratet og svenske Trafikverket på uklar status for tiltakene og finansiering på norsk side. I budsjettforslaget anslås 360 mill. kr. til effektpakken Oslo-Narvik. Midlene gjelder kryssingsspor på Kongsvingerbanen og avsluttende arbeider på Narvik stasjon, men nevner ikke oppstartsfinansiering til Søsterbekk eller de øvrige prioriterte kapasitetsøkende tiltakene på Ofotbanen.

- Stortinget må sikre oppstartsfinansiering til Søsterbekk og avklare finansiering og videre fremdrift for kryssingssporene Horisontalen og Katterat.

Det er også høyst uklart om investeringsrammene gir rom for fremdrift i andre prosjekter enn de som allerede er i byggefase. I 2026 ble investeringsrammene over kap. 1352, post 73, redusert fra 11,1 mrd. kr. i 2025, til om lag 8,7 mrd. Da gikk Bane NOR ut og varslet stans og utsettelse av flere utbyggingsprosjekter. Selv om meldingen senere ble korrigert, er det fortsatt stor usikkerhet rundt fremdriften til disse prosjektene. Nå foreslår regjeringen 10,7 mrd. til investeringer. Det er fortsatt rundt 400 mill. under nivået i 2025, før pris- og lønnsveksten siden da. Det betyr at Bane NORs økonomiske krise langt fra er løst, og at fremdriften i viktige prosjekter står i fare.

Stortinget må sikre Bane NOR tilstrekkelige midler til forutsigbar fremdrift i planlagte prosjekter, særlig på grensekryssende baner med betydning for forsyninger og militær mobilitet, som Ofotbanen, Meråkerbanen, Kongsvingerbanen og Østfoldbanen.

Oppstartsbevilgninger til ferdig planlagte, prioriterte prosjekter er også viktige for å beholde kompetansen som trengs for å bygge og fornye jernbanen. Få nye oppdrag og stramme

investeringsrammer øker risikoen for at viktige fagmiljøer bygges ned. Dette vil igjen føre til at fremtidig vedlikehold, fornyelse og oppgraderinger både blir vanskeligere og dyrere.

Bane NORs eiendomsvirksomhet må komme jernbanen til gode

Økte investeringer i jernbanen kan delvis finansieres gjennom utbytte fra Bane NOR Eiendom. Regjeringen foreslår nå 150 mill. kr. i utbytte fra Bane NOR Eiendom. Men avtroppende eiendomssjef Jon-Erik Lunøe uttalte i bygg.no 8. oktober at utbyttepotensialet er betydelig. Han peker på at det i 2019 ble vedtatt 1 mrd. kr. i utbytte over fire år, men bare 250 mill. kr. ble utbetalt. Resten ble gjort om til lån fordi forsinkede jernbaneprosjekter hadde gitt Bane NOR «mye penger på bok». Bane NOR Eiendom fikk derfor beholde de resterende 750 mill. kr. som lån. Riksrevisjonens rapport om Bane NORs eiendomsvirksomhet fra juni i år bekrefter at eiendomsselskapet fortsatt skyldte Bane NOR dette beløpet i 2025 (s. 66).

Lunøe peker også på at markedsverdien av eiendomsporteføljen til Bane NOR har økt fra 14,2 til 31,5 mrd. kr. siden 2017, mens lånene har økt fra 5,6 til 11,5 mrd. kr. Den verdijusterte egenkapitalen har dermed økt med nesten 11 mrd. kr. Økte eiendomsverdier er ikke det samme som penger som kan brukes nå. Men opplysningene gir grunn til å spørre hvor mye som kan frigjøres gjennom tilbakebetaling av lån og økt utbytte. Det vil være fornuftig økonomisk politikk å bruke slike midler til nødvendige investeringer som gjør jernbanen mindre sårbar. Det er heller ikke snakk om å bruke engangsinntekter på nye ordninger som må finansieres hvert år.