

Innspill til finanskomiteens høring om revidert nasjonalbudsjett 2025

Fra Ringhall Alliansen og Forum Nye Bergensbanen

Ringhall Alliansen og Forum Nye Bergensbanen – som samler næringsliv, regionråd og kommuner i Hallingdal, Ringeriksregionen og langs hele Bergensbanen – ber Stortinget sikre midler til Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny, trygg E16 mellom Skaret og Hønefoss i revidert nasjonalbudsjett 2025.

Dette er et av Norges viktigste samferdselsprosjekter, avgjørende for trafiksikkerhet, bedre togforbindelse mellom øst og vest, nasjonal beredskap og verdiskaping i hele landet.

Regjeringen følger ikke opp Stortingets vedtak

Ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 i juni 2024, ba et bredt flertall på Stortinget regjeringen om å legge fram en sak som innpasser alle prosjekter det er fattet flertallsvedtak om – herunder Ringeriksbanen og E16 – senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2025. Samtidig ble det vedtatt at vei og bane fortsatt skal gjennomføres som ett fellesprosjekt, for å sikre økonomisk nytte og bærekraft i utbyggingen.

Regjeringen har ikke fulgt opp dette. RNB 2025 inneholder verken midler, oppstartstidspunkt eller noen konkret oppfølging. Det eneste som er gjort, er at prosjektet ikke er formelt splittet. I budsjettproposisjon for 2025 skriver Samferdselsdepartementet kun at man «legger opp til å innpasse prosjektene som Stortinget har fattet vedtak om, innenfor en uendret økonomisk planramme».

Dette kan ikke regnes som et reelt svar, og er ikke i tråd med Stortingets bestilling. Det oppleves som å holde både velgere og Stortinget for narr.

Trafiksikkerheten settes i spill

E16 mellom Skaret og Hønefoss er en av Norges farligste veier. Over 70 prosent av trafikken mellom Oslo og Bergen går her, på smale, svingete strekninger med dårlig sikt. Over 1000 barn bruker veien som skolevei.

Siden år 2000 og frem til 2023 har 18 personer mistet livet og 44 blitt hardt skadd på denne strekningen, ifølge tall fra Vegvesenet som avisa [Hallingdølen](#) presenterte i fjor. Alene de siste tolv årene har det vært 7 drepte og 17 hardt skadde. Det er alvorlig – og det står i direkte motstrid til nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. Når ny E16 fra Sandvika til Skaret åpner til høsten, vil trafikken ledes rett inn i denne livsfarlige flaskehalsen. Det er uforsvarlig – og det haster å komme i gang med neste etappe.

Et prosjekt med nasjonal betydning

Ringeriksbanen er samtidig et nasjonalt prosjekt med gevinst for både klima, beredskap og verdiskaping.

Forkortelsen av Bergensbanen, med Ringeriksbanen, kutte reisetiden mellom Oslo og Bergen med over én time, og gjøre toget til et reelt alternativ til fly. Klarer vi å komme under fire timer, viser tidligere analyser at tre ganger så mange vil velge tog. Det gir betydelige kutt i utslipp – og er nødvendig for å nå klimamålene i transportsektoren. Men da må banen bygges. Å utsette prosjektet samtidig som man snakker om ambisiøse klimamål, henger ikke sammen.

Forkortelsen av Bergensbanen er også viktig for nasjonal beredskap. Når veier stenges av ras, flom, ekstremvær – eller ved ekstraordinære hendelser som truer liv og samfunnsfunksjoner – må vi ha alternativer som virker. I dag er ikke jernbanen god nok til å ta over transporten av mennesker, medisiner og forsyninger når det gjelder som mest. Ringeriksbanen vil gi en raskere og mer strategisk viktig togforbindelse mellom øst og vest, og gjøre Bergensbanen i stand til å spille en reell rolle i krise og krig.

Et løft for distriktene og verdiskapingen

Skal vi prioritere riktig fremover, må vi satse på det som gir noe tilbake til fellesskapet. Vi trenger grunnlag for arbeidsplasser, levende lokalsamfunn og vekst i hele landet – ikke bare rundt de største byene.

Ringeriksbanen vil ha stor betydning for bedrifter og lokalsamfunn langs hele Bergensbanen. Kortere reisetid vil gi flere gjester til reiselivet, gjøre det enklere å drive bedrift og legge bedre til rette for bosetting. Dette handler om å skape verdier der folk bor – og om skatteinntekter Norge trenger mer enn noen gang.

For Buskerud og Oslo-regionen vil prosjektet gi tusenvis av pendlere et fossilfritt alternativ til bilen. Ringeriksbanen knytter Ringerike tettere til hovedstadsområdet og legger til rette for en helhetlig bo- og arbeidsmarkedsregion. Det vil avlaste presset på Oslo når det gjelder boligmarked, tomtearealer og trafikk. I dag er Ringerike den eneste regionen nær Oslo uten et reelt togtilbud. Med flere avganger og kortere reisetid vil Hønefoss bli et langt mer attraktivt sted å bo og jobbe, samtidig som næringslivet får bedre tilgang på arbeidskraft.

Et billigere og bedre prosjekt – men nå kan årevis med arbeid gå tapt

Etter at Nye Veier overtok ansvaret for fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16, har prosjektet blitt betydelig forbedret – både billigere og mer bærekraftig.

Gjennom smartere planlegging, gjenbruk av eksisterende trasé, mindre tunneler, halvert arealbehov og gjenbruk av masser, er det identifisert innsparinger på om lag 7,7 milliarder kroner. Når man tar høyde for ekstraordinær prisvekst siden 2020 (anslått til drøyt to milliarder), gir dette en [netto innsparing på 5,5 milliarder kroner](#).

I tillegg gir de nye løsningene lavere klimagassutslipp, mindre naturinngrep – og høyere samfunnsøkonomisk nytte. Alt uten at det har gått på bekostning av reisetiden for togpassasjerer eller trafiksikkerheten.

Men hele dette forbedringsarbeidet står nå i fare. Reguleringsplanen ble vedtatt for fem år siden. Uten tilstrekkelig finansiering i årets budsjett, risikerer vi at deler av planen blir utdatert. Da kan prosjektet måtte tegnes på nytt – og de identifiserte gevinstene og innsparingsmulighetene gå tapt. Det vil innebære nye runder med regulering, unødvendige kostnadsøkninger og mange nye år med forsinkelser.

Stortingets intensjon med å samle vei og bane i ett fellesprosjekt var nettopp å sikre mest mulig nytte og bærekraft. Dette forutsetter fremdrift nå.

Nye Veier har informert om at det trengs 140 millioner kroner i 2025 for å gjøre ferdig de siste forberedelsene, starte prosjektering og utarbeide konkurransegrunnlag – slik at anleggsarbeidet kan starte i 2026.

Lokale investeringer og arbeidsplasser står på spill

Samtidig har både kommuner og næringsliv i Ringeriksregionen og Hallingdal allerede investert betydelig, i tillit til Stortingets vedtak om oppstart. Det er regulert og klargjort for skoler, boliger, næringsarealer, industriprosjekter og reiselivsutvikling. Titalls familier har allerede måttet flytte for å gi plass til utbyggingen. Men alt dette står på vent – fordi vei og bane må bygges først. Hver dag uten framdrift øker risikoen for at lokale og nasjonale investeringer går tapt.

Vår anmodning til Stortinget

For å sikre at prosjektet kan fortsette i tråd med Stortingets vedtak, må finansieringen for de nødvendige forberedelsene komme raskt på plass. Det vil sikre at prosjektet gjennomføres i henhold til reguleringsplanen fra mars 2020, og at utbyggingen kan realiseres i tråd med Stortingets mål om økonomisk nytte og bærekraft.

Vi ber derfor Stortinget:

1. Bevilge 140 millioner kroner i revidert nasjonalbudsjett 2025 til Nye Veier AS, slik at de kan fullføre de siste forberedende arbeidene og unngå unødvendige kostnadsøkninger og forsinkelser. Dette inkluderer prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag.
2. Sørge for at regjeringen innen høstsesjonen 2025 legger fram forslag til vedtak om kostnadsramme og bompengelopplegg for prosjektet, slik at anleggsarbeidet kan starte i 2026.