

Jernbanedirektoratet

HØRINGSUTTALELSE TIL:

- «Høring Fjerntogstrategi, Saksnr: 2024/2188»
- «Godsstrategi for jernbanen, jernbanens rolle i transportsystemet i 2050 perspektiv»
- «Høring Kollektivstudie for Østlandet, Saksnr: 2024/1961»

Vår dato: 27.05.2026

Dette er en felles uttalelse til alle rapportene. I vårt svar legger vi vekt på infrastrukturinvesteringene. Sporkapasitet og kurvatur er en tung premis for hva som er mulig av frekvens og kjøretider, og dermed konkurransekraft og markedsandeler.

HØYESTE AMBISJONSNIVÅ

Skal jernbanen ta en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa, mener vi det høyeste nivået i alle tre rapportene bør legges til grunn, som et minimum.

Raskere utbygging av kryssingskapasiteten

På kort sikt mener vi det er riktig å bygge ut kryssingskapasiteten på eksisterende jernbanenett. Etter gjeldende transportplan skal dette ta veldig lang tid. Vi spør om planleggingen kan gjøres raskere? Kan flere spor legges ut på anbud samtidig? Kan Bane NOR rigges for å bygge (mer) ut i egen regi?

Samtidig må vi kunne planlegge og bygge morgendagens jernbane. Rapportene begrunner godt behovet for å investere mer i norsk jernbane:

- Punktlighet og regularitet ligger under målet, vedlikeholdsetterslepet er stort og voksende, kapasiteten på dagens jernbanenett er sprenget, kjøre- og reisetidene er lange, tog konkurrerer dårlig med parallell veg- og lufttrafikk

- Mer jernbane kan tilby energi- og arealeffektiv transport og bidra til å nå klimamålene, mer transport på skinner letter presset på vegsystemet og bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i storbyområdene, tog støyer mindre enn vegtrafikk og produserer ikke svevestøv/mikroplast. En oppegående jernbane bidrar til Norges konkurransevne og beredskap.

Lave bevilgninger

Sammenliknings- / nullalternativene i alle strategiene bygger på vedtatt NTP. Da er det sterkt bekymringsfullt at bevilgningsnivået til jernbanen etter bare 2 år av planperioden ligger 4,8 mrd lavere enn jevnt fordelt ramme.

ØSTLANDET

Bilrestriksjoner

Med sprengt kapasitet og lav påliteligheten på dagens jernbane, må jernbanen fornyes og bygges ut i større grad før restriksjonene på bilbruken kan økes. Politikerne må være villige til å investere i jernbanen, kanskje framfor parallell motorveg, flyplass, skatte- og avgiftskutt og flere sosiale goder.

- Hva kan hver og en av oss gjøre med 5000 kr mer i året? Sammen, over tid, kan vi investere pengene i et langt bedre togtilbud!

Rikstunnelen (TA1 Riks)

Vi spør om Rikstunnelen kan realiseres raskere enn en gang på 2050-tallet? Dagens Oslo-tunnel har vært erklært overbelastet siden 2007. Dagens Oslo-tunnel ble vedtatt i 1962, og var klar for trafikk 18 år seinere. 18 år fram i tid er 2044. Regulerende etater har god oversikt over grunnforholdene og hva som ellers finnes av infrastruktur i bakken som det må tas hensyn til.

Andre større investeringer på Østlandet

Vi mener det er uholdbart å vente med andre investeringer i banenettet på Østlandet til Rikstunnelen er ferdig. For eksempel vil dobbeltspor Drammen–Hokksund, hvor det allerede foreligger delvis godkjent reguleringsplan, gi stor nytte uavhengig av Rikstunnelen. Det samme gjelder videre dobbeltspor i IC-trianglet. Vi kan oppnå kortere kjøretider og økt pålitelighet. Togpendler som allerede belaster Oslotunnelen kan forlenges.

Tiltaksalternativ 2 (TA2)

Ny Sør-Nord-Akse (vårt forslag) som helhetlig konsept

Rikstunnel, Ringeriksbane og Nittedalsbane er mulige prosjekter i Kollektivstudien. Dette er prosjekter som geografisk ligger nær hverandre. Vi spør om de ikke med fordel bør sees i sammenheng?

Ved å se de nevnte 3 prosjektene under ett kan vi oppnå en ny nasjonal korridor Nordland/Trøndelag/Møre–Lillehammer–Moelv–Gjøvik, med vestlig innføring til Oslo S for sømløs trafikk videre til Østfold/Sverige og Europa. Som man ser forutsetter konseptet at det også bygges en bane Moelv–Gjøvik. Denne korridoren kan bli en viktig del av EUs TEN-T kjernenett i framtiden.

Fra Gjøvik til Oslo kan det være to mulige korridorer:

- Nittedal via Majorstua/Blindern og med tunnel under Lillomarka. Ny direkte bane i tunell Jevnaker –Grua for å gi Bergensbanen og Hønefoss en tidsmessig kopling til den nye sør-nord-aksen.
- Lommedalen via Frogner/Majorstua, Østre Bærum, tunnel under Krokskogen og videre til Jevnaker Gran, med avgrening til Hønefoss og Bergensbanen fra Åsa.

Med dette konseptet kan vi oppnå en mer balansert trafikksituasjon på Østlandet og rundt hovedstaden. Region- og fjerntog fra nord vil kunne kjøres inn mot Oslo fra to retninger. Vi kan fordele trafikken fra den belastede korridoren Drammen–Oslo–OSL, avlaste Romeriksporten, få nye direkteforbindelser, betydelig nettverk med omkjøringsmuligheter og styrket beredskap. Det vil løse opp i dagens bundne pendling i Oslo-navet av tog fra sørøst, nord og nordøst mot Vestkorridoren. Et slikt

prosjekt vil måtte koples til Rikstunellen og derfor utredes og planlegges samtidig. For illustrasjon, se vedlegg med kart (med flere trasealternativer) og trafikksystem.

Kongsvingerbanen og Oslo–Stockholm 2.55

Dobbeltspor til Kongsvinger i dagens korridor bør sees i sammenheng med en ev. ny bane Oslo–Stockholm. Et viktig grep er kortere bane fra Lillestrøm eller Ski og til Arvika. Norge bør følge opp svenske initiativ med å velge trasé på vår side av grensa. Det kan bli en pådriver for å få banen realisert. En slik bane bør også dimensjoneres for gods. Da er det kanskje ikke behov for dobbeltspor til Kongsvinger? Dagens bane betjener befolkning og næringsliv undervegs. Kongsvinger må sikres et togtilbud med Karlstad, kanskje med lokale stopp i bygdene mellom Kongsvinger og grensa?

FJERNTOG

Norge ligger på europatoppen med flygninger per innbygger. Dette utgjør et betydelig potensial for å spare energi og klimagassutslipp, og samtidig gi jernbanen et kommersielt godt trafikkgrunnlag. Erfaringer fra mange land viser sammenhengen mellom reisetid og fordelingen av markedet mellom tog og fly. Blir reisetida under 3 - 2,5 timer tar toget nesten hele markedet. En rapport fra ALG (internasjonalt konsultbyrå spesialisert på transport, logistikk og infrastruktur) fra 2024¹ viser sammenhengene. EU har ambisiøse planer for utbygging av Høyhastighetsbaner (HHB), og vil ta igjen Kinas forsprang. HHB er energi-, areal- og klimaeffektivt i forhold til flytrafikk og motorveg. Lyntog bruker ca. 10 % av den energien fly trenger på korte ruter, som er typiske innenlandsruter i Norge. Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) skriver også at lyntog har et klimautslipp som er 12 ganger lavere enn elbil, se mer på s. 8 i «Key Messages» fra UIC²

5.1 Oslo – Bergen

Som utredningen påpeker, er dette en viktig turiststrekning. Selve togreisa er også kåra til en av verdens vakreste. Ønsker vi en utvikling hvor stadig mer legges i tunell? Framtidig trasé over Haukeli er ikke tatt opp i utredningen. Her går E134 som stadig bygges ut. En sammenhengende 4-feltsveg vil drenere vekk endepunktmarkedet for både Bergensbanen og Sørlandsbanen. Vi råder til å planlegge en høyhastighetsbane over Haukeli, og utvikle Bergensbanen som en region- og turistbane. Når det gjelder innkorting av banen Hønefoss–Oslo foreslår vi en felles korridor med Gjøvikbanen. Det vil bygge et sterkere nettverk og løfte begge banene. Se det vi har skrevet under Østlandet, Tiltaksalternativ 2 (TA2) og Ny Sør-Nord-Akse.

5.2 Oslo –Trondheim

Vi er enig med Jernbanedirektoratet (Jdir) i at strekningen har en sentral rolle for overgangen til lavutslippssamfunnet, og at Fjerntogstrategien ikke gir et entydig svar på hvordan strekningen som korridor med to traseer kan utnyttes best mulig.

¹ <https://www.alg-global.com/sites/default/files/2024-06/HSRvsAir.pdf>

² <https://uic.org/IMG/pdf/uic-world-congress-high-speed-rail-2023-key-messages.pdf>

Når dobbeltsporet er bygd fram til Hamar i 2032, så har ca. ¼- av strekningen Oslo–Trondheim sammenhengende dobbeltspor. Videre har Jdir beregnet dobbeltspor Hamar–Lillehammer til 45 mrd. Vi mener nasjonen bør ha mål om å bygge høyhastighetsbane videre fra Lillehammer til Ålesund og Trondheim. Gudbrandsdalen har et høyere befolkningsgrunnlag samt tettere kopling til Vestlandet (buss fra Otta og ny bane Dombås–Ålesund) enn Østerdalen. Det bør også planlegges og bygges en bane Moelv–Gjøvik, se det vi har skrevet under Østlandet, Tiltaksalternativ 2.

I Tabell 10, s. 41 er det for Ambisjonsnivå 2 en oversikt over mulige dobbeltspor fordelt på 6 ulike strekninger, i alt 411,5 km. Dersom vi investerer hele «potten» på 411,5 km dobbeltspor på strekningen fra Hamar og nordover via Dombås så får Oslo – Trondheim en moderne høyhastighetsbane!

Dersom vi likevel skal følge en strategi med spredt utbygging av nye dobbeltspor, råder vi stekt til at de planlegges som deler av et framtidig, sammenhengende dobbeltspor mellom landsdelene for høy hastighet. De bør bli biter i en overordna og forpliktende plan for en konkurransedyktig jernbane, og ikke ende i flere «tvangspunkter» med lav hastighet og hvor det er veldig krevende å bygge dobbeltsporet videre.

I Ambisjonsnivå 3 har Jdir skissert et nesten 400 km langt enkeltspor via Østerdalen. Vi vil peke på at dobbeltspor har langt høyere kapasitet og fleksibilitet enn enkeltspor. Derimot er byggekostnadene ut fra erfaring bare 30–40 prosent høyere. Skulle det seinere likevel bli behov for dobbeltspor, vil det medføre ulemper for togtrafikken, bli dyrere per km, og trolig føre til større arealbeslag og lavere dimensjonert hastighet enn om banen var bygd med dobbeltspor i utgangspunktet. Strekningen Göteborg–Stockholm viser betydningen av et sammenhengende dobbeltspor. De har over 30 avganger hver retning per dag, og plass til to konkurrerende selskaper!

Vi foreslår i første omgang en rask utbygging av kryssingskapasiteten på Rørosbanen, øking av bæreevnen og sanering av planoverganger. Dernest kan den elektrifiseres. Da kan den ta unna trafikken mens det bygges nytt dobbeltspor i Gudbrandsdalen, og ellers ved avvik.

5.3 Oslo – Stavanger

Vi synes det er underlig at det ikke er presentert noe ambisjonsnivå 3 for denne strekningen. I Nivå 2 er det foreslått sammenhengende dobbeltspor Stavanger – Egersund, men ingen ny bane Egersund – Moi forbi den beryktede Drangsdalen med lav hastighet og rasfare. I 1994 la NSB fram planer for ny høyhastighetstrasé for Sørlandsbanen dimensjonert for 200 km/t! Vi bør være minst like offensive 32 år seinere! Vi savner også en anbefaling av Grenlandsbanen. Et dobbeltspor Nærbø–Skeiane bør også inkludere gjenåpning av Ålgårdbanen. Ålgårdbanen har mist like godt trafikkgrunnlag som mange gjenåpnede jernbaner ellers i Europa.

Bane over Haukeli er ikke nevnt i strategien. Stavanger og Rogaland kan koples til en Haukelibane med kjøretider godt under 3 timer Oslo–Stavanger. En Haukelibane vil være et nettverk med mange forbindelser og høy utnyttelse. For øvrig har fagfolk fra Spania og Marokko vært på studietur til Rogfast for

å hente innsikt og erfaringer til deres planlegging av en undersjøisk jernbanetunnel mellom de to landene.³

5.4 Trondheim – Bodø – (Narvik – Tromsø)

Heller ikke her har Jdir foreslått noe ambisjonsnivå 3. Vi mener det er behov for en ny dobbeltspora og elektrifisert Nordlandsbane som er rassikker og konkurransedyktig med veg- og lufttrafikken. De mest rasutsatte, bratte og svingete strekningene bør bygges ut først, men etter en overordna og helhetlig plan.

Vi mener perspektivet må være Oslo–Ålesund/Trondheim–Fauske/Bodø–Narvik/Harstad–Tromsø. Vi kaller det gjerne «Norgebanen». KVV for Nord-Norgebanen (2023) var svært negativ med få avganger, lang kjøretid, ingen overganger og svært høye klimagassutslipp ved bygging. Vi mener dette i praksis bare kan gjøres bedre.

På aksene Oslo–Tromsø er det en omfattende flytrafikk. En moderne høgfarbane, også kombinert med nattog, vil være et konkurransedyktig og bærekraftig transporttilbud. Vi viser også til avsnitt 2.3.7 – «Forventet teknologisk utvikling av alternative transportformer». Der står det bla. «Ifølge den europeiske luftfartsindustriens «Destinasjon 2050-veikart», vil batteri- og hydrogenfly kun få en marginal markedsandel i europeisk luftfart i 2050». Vi vil påpeke at høyhastighetsbaner og lyntog er hyllevarer som kan kjøpes fra allierte land i Europa.

5.5 Oslo – Stockholm

Norge bør utrede i detalj en kortere trasé mellom Lillestrøm eller Ski og Arvika, og gjøre et valg, se det vi har skrevet under Østlandet og Kongsvingerbanen.

5.6 Oslo – Gøteborg

Perspektivet bør være helt til Hamburg. Da er vi kopla på det europeiske nettet. Vi er enige med Jdir i at det på kort sikt er viktig å etablere et robust, gjennomgående persontogtilbud med gode overganger. Godstrafikken over Svinesund med lastebil er stor. Skal vi overføre gods fra veg til bane i denne korridoren bør kryssingskapasiteten på enkeltsporet Fredrikstad–Kornsjø–Öxnered bygges ut.

I korridoren er E6 60 km kortere enn jernbanen. Det har vært utredet flere alternativer for en kortere bane. Dette arbeidet bør videreføres og detaljeres. For Norge isolert kan vi ha stor nytte av en direkte bane fra området ved Ski til området ved Sarpsborg. Kan vi realisere noe sånt, så viser vi også svenskene at vi mener alvor.

5.7 Andre strekninger

Narvik – Stockholm. Her bygger svenske Trafikverket ned tilbudet. Norske myndigheter bør ikke være tilfreds med det. Turismen er viktig. Persontogtilbudet bør være så godt som godstrafikken tillater det å være.

³ <https://www.railwaypro.com/wp/spain-morocco-rail-tunnel-misses-out-on-2030-world-cup/>

Trondheim – Stockholm. Norske myndigheter bør være pådrivere for et mer gjennomgående tilbud uten bytte på Storlien. Norske regiontog bør kunne kjøre til Östersund og svenske til Trondheim. Natttoget Stockholm–Östersund burde kunne forlenges til Trondheim. Vi mener tilbudet må komme først, og markedet og etterspørselen bygge seg opp etterpå.

GODS

5.1 Jernbanens rolle

Rapporten viser til utslippsfri vegtransport. Vi vil peke på at produksjon av batteriene også har sitt globale fotavtrykk på miljø og klima. Mineralene og metallene er knappe goder. (Arbeids)forholdene i gruvene rundt om i verden kan vel også diskuteres. Det skjer et effekttap ved lading. Batteriene taper også betydelig effekt ved lave temperaturer. Gjenvinning krever også energi.

Lastebiler/trailere er i utgangspunktet tunge og står for en betydelig slitasje på vegen og underbygningen. Skiftes diesel ut med batterier blir de enda tyngre. I tillegg står vegtrafikken for en stor andel av mikroplasten. Tunge batterier gjør ikke slitasjen på dekk og asfalt mindre.

Jernbanekonseptet med stålhjul mot stålskinner og mange enheter(vogner) kopla tett sammen gir lav rulle- og luftmotstand. Dette følger av fysiske lover som ikke endrer seg over tid. Konseptet muliggjør høy kapasitet og høy fart. Dette må nasjonen/våre folkevalgte bare utnytte for alt det er verd. Norge har et betydelig potensial for mer transport på skinner.

5.3.1 Støtte til trekraft (lokomotiver)

Vi støtter dette forslaget.

5.3.2 Kompensasjon ved langvarige brudd

Vi er enige i dette forslaget.

5.3.3 Prismodeller

Økte priser kan føre gods fra tog til lastebil, og må derfor unngås. Infrastrukturavgiftene bør ligge på et så lavt nivå som mulig. Særlig er dette viktig for gods som ikke får avgiften kompensert gjennom offentlig kjøp.

5.5.1 Terminaler

Rapporten peker på behovene for å modernisere og utvikle terminalene i Oslo, Trondheim og Bodø. Mange utredninger og planlegging er gjort. Nå bør politikerne følge opp med vedtak og finansiering for å få prosessen over på realiseringsstadiet.

5.6 Infrastrukturgrep per transportkorridor

Se det vi har skrevet om korridorene under Ambisjonsnivå, Østlandet og Fjerntog.

Nye dobbeltspor med internasjonal standard og jevnt fordelte forbikjøringsspor vil gi langt bedre rammevilkår for godsnæringen enn de har på dagens banenett. Når nye baner planlegges må vi se for oss tog, også godstog, i framtida som har høyere topphastighet enn det materiellet vi kjører med i dag.

Noen tilleggskommentarer:

Oslo–Gøteborg/Sør-Sverige

Fehmarnprosjektet løfter også trailertransportene. Vi mener det i tillegg er nødvendig med en rask utbygging kryssingskapasiteten Fredrikstad–Öxnered, i samarbeid med svenske myndigheter, for å kunne overføre gods fra E6 til jernbanen. Vi viser til «Godsalternativet» i Mulighetsstudien Oslo – Gøteborg som ble beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsomt.⁴

Oslo–Narvik/Midt-Sverige

Dersom vi bygger Nord-Norgebanen, vil Oslo–Fauske–Narvik være betydelig kortere enn å kjøre via Sverige. Er det klokt å basere store deler av varetransporten til/fra en hel landsdel på at Sverige vil og kan stille til rådighet den sporkapasiteten vi trenger i all framtid?

Oslo–Bergen

FRE16 er IKKE planlagt for ordinær godstrafikk. Vi synes det vil være betenkelig om nasjonen skal investere en så stor sum uten at den også kommer godstrafikken til gode. Tvert imot vil 4-felts E16 trekke gods fra tog til lastebil. Nye Veier AS forslag til innsparinger innebærer også en brattere trasé fra Nordre Tyrifjorden og opp mot Hønefoss. Vi viser til at en løsning via Nittedal inkl. Gjøvik-Moelv vil gi den nasjonale godstransporten et betydelig løft. Også de som sogner til dagens Bergensbane bør se fordelene med dette.

Trondheim–Bodø

Elektrisk drift er et mål, men i første omgang anbefaler vi at pengene brukes på å planlegge og bygge nye dobbeltspor. Det bør tilstrebes at nye kryssingspor som trengs for å øke kapasiteten kan inngå i et framtidig sammenhengende dobbeltspor for høy fart.

Vennlig hilsen

For Jernbane

Kjell Erik Onsrud, leder

⁴ <https://www.jernbanedirektoratet.no/content/uploads/2023/11/oslo-goteborg-mulighetsstudie.pdf>