

Samferdselsdepartementet

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025-2036

Høringsuttalelse Fra For Jernbane til transportetatens forslag

2023-06-28

ØKONOMISK RAMME, JERNBANE

For Jernbane råder sterkt til minst å legge ramme 3 (+ 10 %) til grunn, og prioritere bane framfor økt kapasitet for vegtrafikk og luftfart parallelt. Med ramme 3 vil jernbanen settes i stand til å ta en større del av transportarbeidet og bidra til det grønne skiftet. Dette er i tråd med både Hurdalsplattformen, EUs politikk og For Jernbanes formål. Dersom veg og luft får bedre ramme enn jernbanen, vil NTP bety en relativ svekkelse av norsk jernbane.

NASJONAL JERNBANEPLAN (NJP)

NTP revideres hvert 4. år. Statsbudsjettene er årlige. Vedlikeholdet har vært mangelfullt i årevis. Utbygging av nye dobbeltspor går over relativt få kilometer. Skal nasjonen til slutt sitte igjen med en konkurransedyktig jernbane mener vi det trengs en overordnet jernbaneplan med et (inter)nasjonalt og langsiktig perspektiv. Planen bør ha klare mål for frekvens, kjøretider og markedsandeler. Planen bør og se på finansiering og utbyggingsstrategi. Vi oppfordrer regjeringen til å utarbeide en slik plan.

DET GRØNNE SKIFTET

Vi har både energi-, klima- og naturkrise. Mer transport over på skinner er en viktig del av svaret. Godstog har 1/6 av lastebilens miljøbelastning og energiforbruk per tonnkilometer, med perspektiv for ytterligere besparelser, se:

https://www.railfreightforward.eu/sites/default/files/usercontent/white_paper-30by2030-150dpi6.pdf

Høgfartstog med setebelegg 65 % har et energiforbruk på 1/10 av flyets,

se: https://www.norskbane.no/upload_images/900CA87D8C70439CA8EC9B0C4AD44C22.pdf

Li-ion-batterier har gjort et raskt inntog på veg og sjø. I bruk er de nullutslipp. I forhold til fossilt er de mer energieffeltive og forurenser ikke lokalt. I et globalt perspektiv er

likevel ikke batterielektrisk helt utslippsfritt. På grunn av batteriene fører produksjon av elbil til høyere utslipp enn fossilbil. Det tar flere år og kjørte km før elbilen er klimanøytral. Da har noen kanskje allerede byttet den ut med en ny. Det nasjonale klimaregnskapet bør derfor suppleres med et globalt perspektiv.

Batterier og hydrogen innebærer mellomlagring av energien. Ved hver overgang oppstår det et effekttap. Under optimale forhold utnytter batteribilen 70-90 % av strømmen de lades med. Effekten synker tydelig med temperaturen. Hydrogenbilen utnytter 30-40 %, kilde SINTEF. Jernbanen hadde i 2016 et effekttap i kjøreledningen på 12,6 %, 6 prosentpoeng bedre enn i 2011, se: <https://www.banenor.no/elkraft/energi/kraftsystemutredning.pdf>

Når det gjelder batterielektriske lastebiler er det viktig ikke å glemme den store veg- og dekkslitasjen fra tunge kjøretøyer. Sjøl med et fullt utbygd motorvegnett vil trailere ha fartsbegrensning og sjåførene skal ha sine hviletider. I tillegg kommer fylling av drivstoff/lading og vinterføre. Godstog på en moderne bane vil kunne kjøre betydelig raskere enn trailer på lengre strekninger. Ikke minst er dette relevant for transport av sjømat fra Nord-Norge til Sør-Skandinavia og Europa. El-lastebilene bør heller ta seg av transportene fra havbrukene og til godsterminalene langs jernbanenettet.

Mikroplast fra bildekk er et stort miljøproblem uansett hva bilen går på. I høyere fart er det dekkene og ikke motoren som støyer mest. Uansett framdrift er bil arealkrevende. Velger mange bilen går framkommeligheten ned.

Til sist et vesentlig spørsmål ubesvart: hva blir konsekvensene når hele den globale person- og lastebilparken skal bli batterielektrisk og biltettheten på samme nivå som i Vesten? Strategiske spørsmål som tilgang, pris og hvem som kontrollerer råvarene bør ansvarlige myndigheter ha klart for seg.

For Jernbane vil advare mot å erstatte en fossil avhengighet med en like stor batteriavhengighet. Det grønne skiftet bør tvert imot brukes til å øke jernbanens andel av transportarbeidet. Vi mener det er strategisk, jfr. EU, Japan, Kina og flere lands satsing på (høgfarts)jernbane og bybaner. Skinnegående har effektivt vært drevet direkte på strøm i over 140 år.

DAGENS SITUASJON

Norsk jernbane har en lav markedsandel i forhold til konkurrerende veg- og lufttrafikk og snittet i EU og våre naboland. Vel 92 % av Norges jernbanenett i ordinær trafikk

har enkeltspor, utafør det sentrale Østlandsområdet første generasjons traséer planlagt før 1960. Norske fjerntog har en av Europas laveste gjennomsnittshastigheter, se: <https://www.nrk.no/rogaland/norske-tog-blant-europas-trege-1.13673286>

Jernbanedirektoratets årlige statistikk viser få strekninger hvor tog er raskere enn bil og banen kortere enn veg, se: <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/jernbanesektoren/sectorstatistikk/>

Som kjent flyr nordmenn 8-9 ganger mer innenriks enn snittet i Europa. Det utgjør et betydelig potensiale for nye høgfartsbaner i Norge. Fly er endepunktstrafikk. Tog kan gjøre stopp undervegs. Med høg fart vil byer og distrikter i mellom få et betydelig bedre tilbud enn i dag. Vi kan få flyreisetider "fra alle steder til alle steder". Gods på bane kommer "på kjøpet" ved å bygge forbikjøringsspor.

I høg fart ligger et potensiale for jernbanen til å bli mer økonomisk selvstendig og å kutte energiforbruk og klimagassutslipp i transportsektoren.

FOLKEHELSE

Befolkningen blir eldre, tyngre og mer stillesittende. Utbygging for mer bil fra dør til dør gjør ikke situasjonen bedre. Kollektivreiser kombineres ofte med gange og sykling. Denne "ufrivillige" daglige aktiviteten er "gull verd".

NOEN VIKTIGE RAMMEVILKÅR

Vi mener det var riktig av regjeringen Støre å føre "vaktmesteroppgavene" på jernbanenettet tilbake til infrastrukturforvalter. Det gir Bane NOR bedre kontroll og innsikt med infrastrukturen. På bakken er jernbanen et tungt industrielt system med tett indre avhengighet mellom systemets enkeltdeler. Dette bør også gjenspeiles i organiseringa. Landet trenger en jernbane som er godt sammenskrudd.

Lønnsomheten og konkurransevilkårene for gods på bane er ikke gode. Støtteordningen bør derfor videreføres. Den bør også sees i sammenheng med infrastrukturavgiften, slik at det blir en netto støtte. Persontog får avgiften kompensert, godstog ikke. Godstog står for en stor andel feil på tog. Det får konsekvenser også for persontog. Netto støtte gir bedre mulighet for vedlikehold og fornyelse av godsmateriell.

Ny bane finansieres bare med årlig bevilgning. Motorvegbygging har også tilgang på bompenger. Etter politisk enighet skal Nye Veier AS ha 5 mrd 2016 kr hvert år i bevilgning. Dette er en systematisk skjevhet. Før var bilistene melkeku for staten. Med elbilfordelene stemmer ikke dette bildet lenger. Politikken bør derfor ikke føle seg bundet til å måtte bygge motorveg. Videre utvikling av europa/riksveg bør skje ut fra et mål om et nytt nasjonal konkurransedyktig jernbanenett. En mer ambisiøs og raskere utbygging av jernbanen vil kreve rammer utover de årlige bevilgningene. Det kan skje ved låneopptak eller investere noe av statens utenlandsformue.

PRIORITERINGSREKKEFØLGE

Så langt de 3 økonomiske rammene rekker foreslår vi å prioritere prosjektene omtalt av Bane NOR og Jernbanedirektoratet omtrent som nedenfor. Vi har også lagt til et par prosjekter:

1. Drift, vedlikehold og fornyelse. Dette er en forutsetning for at togene skal holde oppsatt rute, og for jernbanens troverdighet. Nasjonen må evne å ta igjen en andel vedlikeholdsetterslep hvert år, slik regjeringen nå gjør på europa/riksveg. Det er ikke godt nok bare å stanse veksten i etterslepet, slik Bane NOR og Jernbanedirektoratet foreslår.

2. Fullføre igangværende utbygginger inkl. Dovrebanen. Etter dobbeltspor i indre IC foreslår vi at ressursene konsentres om én strekning av gangen, i første omgang Hamar-Lillehammer-Øyer. Dovrebanen er i tidligere utredninger anslått å ha best lønnsomhet. Den ligger på en akse som binder Østlandet, Møre, Trøndelag og Nordland sammen. Den bør planlegges som del av en høgfartsbane i flerbrukskonsept, hvor persontog Oslo-Trondheim ikke bruker mer enn 2:45-3 t avhengig av stoppemønster.

3. Fellesprosjektet Arna-Stanghelle. Dagens forbindelse har lav kapasitet og fart, er rasfarlig og er en begrensning for godstog. Fellesprosjektet innebærer betydelig redusert reisetid og vil styrke togets konkurranseevne. Prosjektet fikk 200 mill. ekstra på 2023-budsjettet for å fullføre planlegging. Anleggskontraktene bør derfor lyses ut i 2024. Videre mener vi det er svært viktig at prosjektet legges til rette for en sammenkopling i området Arna-Trengereid med en framtidig Vestlandsbane over Haukeli. En Haukelibane vil knytte det sentrale vestlandet og det sentrale østlandet sammen med reisetider under 3 timer. En tilrettelegging nå vil spare kostnader og inngrep i framtida, jf. NTP 2018-2029 punkt 3.4.3.

4. Mindre investeringer. Det handler om økt sikkerhet, smidigere trafikkavvikling og større robusthet mot ekstremvær. Nye og bedre sporveksler, samtidig innkjør og flere plattformer på stasjonene kan være viktige investeringer.

5. Økt kapasitet for kombitransporter. Norsk jernbane kan i dag ikke møte den økte kapasiteten som markedet etterspør. Gods fra veg til bane har lenge vært et politisk mål. Målet bør opprettholdes og følges bedre opp. Toggods må prioriteres framfor ny 4-feltsveg, flere modulvogntog og lading av lastebiler i langtrafikk parallelt med jernbanen. Ny godsterminal for Trondheim bør også besluttes og bygges.

6. To tog i timen på Trønderbanen. Trondheim er landets 4. største byområde. Dagens tilbud med timestog i grunnrute holder ikke mål. Prosjektet bør få penger til å fullføre i 2027, slik planene er.

7. Bedre tilbud Stavanger-Skeiane-Ganddal-Ålgård. Dette er landets 3. største byområde med stor biltrafikk. 10 min. tog krever flere spor til plattform på Stavanger st. Videre bør dobbeltspor mellom Skeiane og en ny Ganddal st. sør for Kvernelandsvegen (2,8 km) og reaktivering av Ålgårdbanen (12 km) inkluderes i prosjektet. Prosjektet bør prioriteres framfor ny parallell 4-felts E39.

8. Planlegge Nord-Norge-banen. For de nordlige regioner er et moderne transportsystem på land avgjørende, med jernbanen som navet. Det er gått over 30 år siden 1992-utredningen som la enkeltspor og 200 km/t til grunn. Vi mener regjeringen derfor også bør utrede et alternativ med dobbeltspor og betydelig høyere fart. Politikerne bør ta utgangspunkt i mål om kjøretider og tilbud, slik Gardermobanen ble besluttet på 90-tallet. Vi mener sentrale spørsmål bør være om de nordnorske byene skal knyttes sammen med et dagpendlertidbud, hvor stor andel av godset skal gå med tog kontra lastebil og turisme.

Koplinga sørover er også viktig. Investeringer på Nordlandsbanen og Dovrebanen bør gjøres slik at de kan inngå i en høgfartsbane Tromsø-Oslo.

9. Ny rutemodell Østlandet med nye rikstunneller. Oslo-navet er sentralt i jernbanesystemet. Det bør snarest startes planlegging av nye rikstunneller, én for større kapasitet øst-vest og en sør-nord for kopling av korridor 1 og Innlandet/Møre/Trøndelag/Nordland. Dette er viktigere enn FRE16.

Det tar 20 min fra Oslo S til OSL og til Vestby. Til Drammen, som er like langt, tar det 33 min. Dette skyldes ikke minst den lave hastigheten Oslo S-Lysaker. Vi anbefaler

derfor at det forkastede alternativ 3c fra silingsnotat Forfase teknisk hovedplan for ny togtunnell Oslo (NTO) likevel tas med i ny planlegging. 3c innebærer mulighet for å kjøre direkte inn i Bærumstunnelen utenom Lysaker.

10. Dobbeltspor (Drammen)-Gulskogen-Hokksund. Vi er forundret over at transportetatene ikke har prioritert prosjektet. Dette er et tungt belastet enkeltspor. Kun 15 km må bygges ut. Gulskogen-Mjøndalen er ferdig regulert. Dobbeltspor vil gi et stort løft for fjern- og godstrafikk til Bergen, Kristiansand og Stavanger. Det er óg en forutsetning for 30. min. rute til Kongsberg, og timestog til Vikersund/Hønefoss.

KONKURRERENDE PROSJEKTER

Generelt råder vi til å se jernbane og parallell europa/riksveg i sammenheng. Utbygging av jernbanen ligger nå langt etter. Vi mener det er strategisk riktig og viktig å prioritere jernbanen, for klima, energi- og ressursforbruk, miljø, næring, folkehelse og langsiktighet. Rekkefølgen her er ikke uttrykk for noen prioritering:

FRE16. Prosjektet er negativt for gods på bane og klima. Terreng og grunnforhold er kompliserte, konflikter med natur og landskap store. Prosjektet vil legge sterk føring for framtidig høg fart øst-vest via Hardangervidda uten at KVU for korridorvalg er gjennomført. Det trange Hallingdalsfjøret og den sterke stigninga fra Voss til høg fjellet er problematisk som høg fartskorridor. Randsfjord- og Gjøvikbanen vil settes "i skyggen". Vi vil peke på Vestlandsbanen over Haukeli og utbygging i korridorene til Randsfjord- og Gjøvikbanen. Det vil gi langt sterkere nettverkseffekter. E16 bør oppgraderes til en bussvennlig trasé nær dagens bosetting og veg.

Tredje rullebane Gardermoen. Dersom vi bygger et høg fartsbanenett vil man kunne redusere antall daglige flygninger betydelig. Eksempel fra 30. mars: 113 av totalt 657 avganger var relevante for en Haukelibane (Stavanger, Haugesund, Bergen). Tilsvarende for Dovresambandet var (Ålesund, Molde, Trondheim) 76 avganger av totalt 657. Sammenlagt utgjør det 28,8 % av kapasiteten ved OSL.

E18 Vestkorridoren. Utbyggingen bør avsluttes ved Lysaker-Ramstadsletta. Midler ev. tiltenkt Ramstadsletta-Drengsrud bør overføres til jernbane i korr. 3.

E6 Molev-Steinkjer og RV4 Hunndalen-Mjøsbrua. Vi foreslår Hamar-Ålesund/Trondheim-Steinkjer som Norges første høg fartsbane med kopling til Gjøvikbanen ved Moelv, jfr. NTP 2022-2033 punkt 11.8.4. Av Høyhastighetsutredningen 2012 og Norsk Bane har sistnevnte de mest detaljerte

planene. Utbygging av E6 bør skaleres ned og samordnes med prosjektet høgfartsbane. Konkret kan man nøye seg med to nye kjørefelt Mesnadalsvegen-Gausdalsvegen og toplanskryss med RV4 og E6 ved Mjøsbrua.

E39 Hordfast. Prosjektet bør nedskaleres og et indre fast samband via Fusa vurderes på nytt (påpekt av Nye Veier få år tilbake). Det innebærer trolig bru over Samnangerfjorden lengst i nord og E39 i en østlig korridor utenom Bergen. En fordel, utover sparte inngrep i verdifull natur sør for Bjørnafjorden, kan bli at gjennomgangstrafikken føres utenom Bergen med avlastning av Fløyfjellstunnelen og vegsystemet i sentrum. Innsparte midler overføres til bane Stavanger-Odda-Bergen som del av en Haukelibane.

E18/E39 Tvedestrand-Bamble, Arendal-Grimstad og Lyngdal-Ålgård. 4-feltsplanene bør skaleres ned. Det vesentligste av midlene bør anvendes på en helhetlig plan for Sørlandsbanen som en moderne og konkurransedyktig jernbane, med snarlig oppstart av prosjekter som kan inngå.

E39 Smiene-Harestad. Vi råder til at pengene heller brukes på Jærbanen og reaktivering av Ålgårdbanen, se punkt 7 i vår prioriteringsliste ovenfor.

E134 Saggrenda-Elgsjø. Prosjektet bør nedskaleres til to-/trefeltsveg for 90 km/t. Sparte midler overføres til dobbeltspor (Drammen)-Gulskogen-Hokksund.

E134 Røldal-Seljestad. Planlagt standard er H3 og H7, sistnevnte 4-felt. Vi råder til å velge H3 gjennomgående. Sparte midler bør brukes på planlegging av en Haukelibane.

E16 Kongsvinger-E6 og RV 22 Glommakryssing. Ressursene bør heller brukes på Kongsvingerbanen: fjerne alle planoverganger, øke sporkapasiteten ev. også linjeomlegging, kurveutretting og forbikjøringsspor Skarnes for gods og fjerntog.

RV25 Hamar-Løten. Alternativ pengebruk: tilsvinger/deltakryss slik at tog kan kjøre direkte i alle retninger uten skifting og vending. Elektrifisering bør og vurderes.

Ny flyplass Mo i Rana. Som alternativ bør heller Nordlandsbanen bygges ut med høgfartsstandard. Vi viser til Norsk Banes planer om kjøretid på ca en time: <https://www.norskbane.no/fag/nord-noreg/>

Dessuten er Steinbekkhaugen ved Mo i Rana, der flyplassen er planlagt, et myrområde og reinbeitedistrikt. Prosjektet virker lite fremtidsrettet.

E6 Megården-Mørsvikbotn. Trasé og dimensjonering bør avklares i forhold til en Nord-Norge-bane.

E6 Nordkjøsbotten-Hatteng. Traséen faller delvis sammen med Nord-Norge-banens korridor, ev. med videreføring retning Alta, og bør avklares med den.