

Kommentar til regjeringas forslag til NTP 2022–2033

1 TRANSPORTARBEID, EU, PLANLEGGING OG VEGNORMAL

Norge har en lav andel av transportarbeidet på jernbane i forhold til veg: 4,8 % av persontransporten og 9,3 % av godstransporten inkl. kabotasje (beregnet ut fra SSBs tabeller). Vi foreslår en målsetting om at Norge minst når EU-gjennomsnittet (17,6 % gods¹ i forhold til veg og innenlandsk vannvei og 7,8 % passasjer² i forhold til bil og buss) i løpet av planperioden.

NTP er i utakt med føringene i EU-kommisjonens transportdirektiv. Regjeringen sier selv at EU sin strategi legger rammer for norsk transportpolitikk framover. Stikkord for EU sin transportpolitikk er tredobling av persontrafikken med høyhastighetstog innen 2050, dobling av godstrafikken på bane innen 2050 og en stor økning av veiavgiftene. En manglende norsk satsing på et raskt, moderne banenett vil jo trolig få negative konsekvenser for samfunns- og næringslivet i Norge.

Vi savner også en mer helhetlig planlegging av jernbanen med fokus på et konkurransedyktig tilbud for person- og godstrafikken på de lange strekningene mellom landsdelene og til utlandet. I så måte er det positivt både at Stortinget har vedtatt å bygge Nord-Norgebanen og at regjeringa foreslår en KVU for høyfartsbane Oslo–Trondheim.

Med Nye Veier AS føres det en offensiv politikk for utbygging av europavegene til 4-felt med fartsgrense 110 km/t. Utbygging av ny jernbane ligger langt etter. Vi foreslår at stamveg og jernbane skal planlegges samtidig, og at behovet for transportkapasitet i korridorene skal vurderes samlet.

For Jernbane foreslår at grensene for når det skal planlegges 4-feltsveg senkes, og viser til Naturvernforbundets høringsuttalelse³: *Fartsgrense på motorveier og standarder på veier med trafikkmengder mellom ÅDT 6 000 og 20 000*. Sitat:

"En studie fra NTNU⁴ samt Statens vegvesens utredning viser at to-/trefeltsvei gir god trafikkavvikling opp til ÅDT 15 000. NTNU-studien viser at to-/trefeltsvei brukes for trafikkmengder opp til ÅDT 14 000 i Finland, ÅDT 20 000 i Sverige og ÅDT 25 000 i Tyskland.

Statens vegvesen ville i 2015/2016 – ved revisjonen håndbok N100 Veg- og gateutforming – utvide bruken av to-/trefeltsvei opp til ÅDT 15 000, som erstatning for firefeltsvei, men fikk tydeligvis ikke lov av departementet til å sende dette ut på høring."

5 NY TEKNOLOGI

Jernbane har vært nullutslippsmobilitet i over 100 år. Omtrent 80 % av togtrafikken i Norge drives med elektrisk kraft.

Dagens luft- og vegtrafikk er et produkt av tilgangen på fossile ressurser. Hvor sikre kan vi være på at denne trafikken kan videreføres med andre teknologier i samme omfang og med samme vekstrate som de siste 100-åra?

Vi viser også til rapport fra britiske The Natural History Museum i 2019 som tok for seg hva som kreves av tilgang på mineraler og ny energi for å oppfylle Storbritannias mål om at nybilsalg skal være

¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics_-_modal_split#Modal_split_based_on_five_transport_modes:_road_competes_with_maritime_at_intra-EU_level

² https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics#Modal_split_of_inland_passengers

³ <https://naturvernforbundet.no/getfile.php/13150715-1581517405/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2020/200210-samferdsel-fartsgrenser%20og%20veistandard.pdf>

⁴ Arvid Aakre (2014): Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT-grense for

100 % fossilfritt i 2035, og at hele bilparken skal være fossilfri i 2050⁵. Beregningene var basert på energi-effektive neste generasjons NMC 811-batterier, nullvekst i kjørelengde og tok ikke med lastebiler.

Vi mener tilgangen på råvarer til batterier, prisutvikling, inngrep i naturen, gjenvinning og forbruk av energi og andre innsatsfaktorer i prosessene bør være relevante spørsmål i en ny NTP.

Vi advarer mot å erstatte en fossil avhengighet med en like stor batteriavhengighet. Det blir feil når batteriteknologien av flere brukes som argument mot jernbane. Tog og trikker kan effektivt driftes direkte på norsk fornybar strøm. Der har vi en "evighetsmaskin".

ENERGIEFFEKTIVITET

I forslaget til NTP står det ikke mye om energieffektivitet, men dette er grunnleggende for miljø, klima og transportsikkerhet. Lyntogforum peker i sin høringsuttalelse til Klimakur 2030⁶ på at konkurransedyktig tog er betydelig mer energieffektiv enn batteri/hydrogen(laste)bil. Økt fart på motor- veg koster også mer energi og spiser opp klimagevinstene med batteribiler. Batteriene har også et betydelig effekttap når det er kaldt, noe det ofte er i Norge. Det skjer også teknologiutvikling på jernbane. Fra 2011 til 2016 ble energitapet fra kjørestromanlegget redusert fra 18 til 12 %⁷.

8.2.3 NULLVEKSTMÅLET

Vi anser det som sannsynlig at trafikkbildet i byene også påvirkes av hva slags infrastruktur som prioriteres mellom og inn til byene. Vi oppfordrer derfor Stortinget til å vedta at landet skal knyttes sammen med en konkurransedyktig jernbane, som ryggrad i det nasjonale kollektivtilbudet, og for godstransporten mellom landsdelene og med utlandet.

8.2.8 SYKKELANDELER

Gange og sykling har viktige helsegevinster. Dette kombineres gjerne med Kollektivreiser. Regjeringa nevner "folkehelse", men skriver ikke mer om hva det kan bety for samfunnet. Vi viser til NRK Ekko hvor jobbreisa var tema 18.mai. En TØI-forsker fortalte at de som gikk og sykla var mest produktive i jobben.⁸ Vi oppfordrer Stortinget til å vektlegge dette.

8.3.1 GODS FRA VEG TIL BANE

Vi vil oppfordre Stortinget til å konkretisere målsettinga for jernbanen. "Bane og sjø" kan bli en litt ullen sekkepost. Vi foreslår supplerende mål om en prosentvis markedsandel for tog i forhold til konkurierende lastebil på parallell stamveg.

10.4.3 OG 10.8.4 INVESTERING OG FINANSIERING

Regjeringa foreslår å øke riksveginvesteringene med i gjennomsnitt ca. 4 mrd. hvert år i 1. periode i forhold til 2021-nivå. Tilsvarende vil den reduserte jernbaneinvesteringene med 3 mrd. **For Jernbane** råder Stortinget til å prioritere omvendt.

Vi foreslår at Stortinget ber om en utredning av finansiering av jernbaneutbygging. Bl.a. bør lånefinansiering uavhengig av de årlige budsjettsalderingene bør vurderes. Den norske staten er i en unik finansiell posisjon og vil få lave renter. På den måten antar vi at vi kan realisere større helhetlige utbygginger raskere og til en lavere kilometerkostnad.

10.8.2 VEDLIKEHOLD

Vi råder Stortinget til å vedta at vedlikeholdsetterslepet på jernbanens infrastruktur skal være mindre ved utløpet av 1. periode enn i 2021. Vedlikehold er viktig for at togene skal holde ruta.

⁵ <https://www.nhm.ac.uk/press-office/press-releases/leading-scientists-set-out-resource-challenge-of-meeting-net-zero.html>

⁶ https://www.norskbanen.no/upload_images/900CA87D8C70439CA8EC9B0C4AD44C22.pdf

⁷ <https://www.banenor.no/elkraft/energi/kraftsystemutredning.pdf>

⁸ <https://radio.nrk.no/serie/ekko/MDFP02007821>

10.8.7 KJØREVEGSAVGIFT

En stadig økende kjørevegsgift er ikke gunstig for gods på bane. På grunn av infrastrukturen er tog i Norge i dag i liten grad butikk. Jernbanen skal tjene flere viktige samfunns mål. Vi råder derfor til å avskaffe eller sette avgiften til et lavt nivå. Vi anser det også som nødvendig å videreføre miljøstøtteordninga for godstog inntil jernbanen er bedre utbygd.

KORRIDOR 0

Ny Sør-nord-akse

Vi foreslår at mulighetene for og effektene av å etablere en Sør-nord-akse på jernbanen Sarpsborg–Ski Oslo–Hønefoss/Gjøvik–Lillehammer utredes. En slik korridor kan bl.a. gi kortere kjøretider, nye direkteforbindelser, færre operasjoner med vending av tog, effektive omkjøringsmuligheter, avlaste korridoren Drammen–OSL og legge til rette for en mer balansert regional og nasjonal utvikling.

Bryndiagonal vs. E6 Manglerudtunnel

En Bryndiagonal vil etablere en mer effektiv forbindelse mellom Østfoldbanen og Alnabruterminalen, og få en viktig nettverks- og beredskapseffekt i Oslo-navet. Diagonalen ble en stund utreda samtidig med Follobanen. På et tidspunkt ble videre utredning stilt i bero. Den anbefalte traséen gikk fra Kolbotn til Bryn⁹. Vi oppfordrer til at utredningsarbeidene gjenopptas. Vi foreslår at muligheten for noe persontrafikk i tillegg til gods også utredes. En E6 Manglerudtunnel er i samme område som en Bryndiagonal. En Mangle- ruddtunnel vil ikke bidra til å overføre transport fra veg til bane, men kanskje utsette/fortrenge en Bryndiagonal.

Alnabruterminalen

Regjeringa foreslår å vurdere tiltak for å øke terminalkapasiteten i 2. planperiode. Planer for Alnabru har vært diskutert i over 10 år. Vi tilrår at Stortinget ber om byggeplan og byggestart i 1. periode.

KORRIDOR 1

Ski–Sarpsborg

Vi foreslår en helhetlig plan for Østfoldbanen som også omfatter gods- og europatrafikken. Etter konseptet med "dobbeltspor gjennom alle byene", vil Vestre linje fortsatt ha en rekke kurver som begrenser hastig- heten og forlenger kjøretidene. Etter planen skal Vestre linje også ha hyppige av- ganger med lokal- og IC- tog. Det begrenser ytterligere mulighetene for å kjøre raske tog til Sverige og Europa. Vi har siden 2011 foreslått nytt direkte spor Ski–Sarpsborg med avgreining til Fredrikstad, "Europabanen". Avgreininga gjør at Europabanen kan fungere godt også i IC-sammenheng. NSB, Høyhastighetsutredningen og det inter- kommunale initiativet "Skagerakbanen" har foreslått liknende løsninger. Vi foreslår også stasjon ved sykehuset Østfold, og at Europabanen planlegges for godstog. I dag er lastebilene framme i Gøteborg når toget er på Kornsjø. Det er heller ikke noe poeng at godstog som skal til Alnabru kjører gjennom alle Østfoldbyene. Gitt en Europabane antar vi at vi kan nøye oss med en enklere og rimeligere oppgradering av Vestre linje mellom Råde og Sarpsborg. En Europabane kan også brukes for lyntog Oslo–Stockholm gitt at Oslo–Gøteborg og Gøteborg–Stockholm begge bygges for kjøretid 1:30t.

Riksveg 22 Glommakryssing

Dette prosjektet er delvis i konkurranse med Kongsvingerbanen, godstog på Østfoldbanen og en mulig Stockholmsbane over Bjørkelangen. Vi foreslår at prosjektet skaleres ned til ny 2-feltsveg/bru.

KORRIDOR 2

Regjeringa har til vurdering forslaget fra "Oslo–Stockholm 2:55" med foreslått trasé over Bjørke- langen. Foreslått frekvens på 8 tog per dag og retning synes lavt og ikke tilstrekkelig for at tog skal kunne ta over for fly. Ny bane bør minst tilby timesfrekvens mellom endepunktene med reisetid under tre timer på alle avganger. Ny bane bør også planlegges for godstrafikk i et flerbrukskonsept. For E16

⁹ <https://www.banenor.no/Nyheter/Utredninger/Jernbaneverkets-Utredninger/Bryndiagonalen/>

er Nye Veier gitt i oppdrag å bygge sammenhengende 4-feltsveg til Kongsvinger. Mye matjord kan gå med, og noen av traséalternativer gjenbrukes ikke det som alt er bygd av motorveg.

I dag er persontog og bil like raske sentrum til sentrum Oslo–Kongsvinger (1:19). Vi foreslår en ny felles KVVU i regi av Veg- og baneetatene med mål om å finne helhetlige alternativer for bane og veg i korridoren som innebærer et konkurransedyktig persontogtilbud på Kongsvinger, et Oslo–Stockholms-tilbud som kan overta for fly, økt kapasitet og kortere kjøretider for godstogene og en sikrere E16, og som forbruker minst mulig av matjord og natur.

E18 Retvedt–Vinterbro

Vi foreslår å skalere ned prosjektet til sikker 2-felts veg, gjerne så mye som mulig i eksisterende trasé.

Ski

Det er viktig at planene som nå legges for toghensetting og ny avgreining Østre linje tilpasses en framtidig Europabane. Regjeringa må trolig få pålegg om dette.

KORRIDOR 3

Jernbanen på Sørlandet begynner å bli rimelig akterutseilt. Den treffer transportmarkedet dårlig. Regjeringa forsterker ubalansen med å foreslå mer enn dobbelt så store veginvesteringer som jern- bane-investeringer i 1. periode. Vi foreslår en KVVU-prosess for ny jernbane som betjener befolkningsskonsentrasjonene langs kysten og ser på behovene for oppgraderinger av E18/E39 gitt ny jernbane.

Vi synes det er ok å bygge Stokke–Sandefjord som en etappe på Vestfoldbanen. Planlegging for Tønsberg–Stokke og Sandefjord–Farriseidet bør gå parallelt slik at det kan bli en kontinuerlig utbygging.

Utbygging av E18 i Bærum og Asker bør begrenses til den igangsatte etappen, Lysaker-Strand.

Ålgårdbanen og E39 Ålgård–Hove

Gjenåpning av Ålgårdbanen bør planlegges samtidig med dobbeltspor til Nærbø, og vegplanene sees i sammenheng med dette. Tog Ålgård–Stavanger vil tilnærmet halvere dagens kollektive reisetid. Urbanet Analyse fant i 2015 et trafikkgrunnlag på opptil 1,4 mill. reiser per år¹⁰. Ålgård tettsted genererer mye av trafikken på E39. I 2019 var ÅDT 8900 før Ålgård og 19000 etter Ålgård i retning Sandnes. Nåværende planer for E39 tar mye matjord og vil utradere et par gårdsbruk. Ålgårdbanens trasé ligger der. Vi foreslår en målsetting om at gjenåpning av Ålgårdbanen og oppgradering av E39 realiseres innafør samme økonomiske ramme som for full 4-felt (3,4 mrd.).

KORRIDOR 4

Rogfast

Stavanger Haugesund med bil tar i dag ca. 1:53 t og koster 76 kr i bompenger pluss 185 kr med ferge. Med Rogfast skal reisa ta 1:13t og koste om lag 353, 2020-kroner. Høye bompengesatser og reisetid noe i overkant av det som regnes som dagpendletid (1 t) vil motvirke at det dannes et felles bo- og arbeidsmarked Nord-Jæren/Haugalandet. For en Rogfastbane har Norsk Bane beregna reisetid sentrum til sentrum, 26 min. Avstanden vil omtrent tilsvare Stavanger Egersund. Med dagens takster koster enkeltbillett kr 110. For Stavanger–Bergen med tog er reisetida beregna til 1:35 t.

Ingen anleggskontrakt er tildelt ennå på Rogfast. Vi råder til å vente med anleggsstart og gjøre en ny vurdering av Rogfast, hvor en jernbaneløsning tas med. Gjennomført klimaregnskap er ikke helt pari da Rogfast med elbiltrafikk er sammenlikna med fortsatt dieselferge.

E39 Stavanger Bergen

En eventuell Vestlandsbane vil redusere behovet for vegkapasitet på strekningen. Vi råder derfor Stortinget til å be regjeringa om planer som ser disse mulighetene i sammenheng.

¹⁰

<https://www.urbanet.no/publikasjoner/markedsgrunnlag-for-lgardbanen>

Bybane konkurrerer dårlig på tid med motorveg jo lenger ut fra sentrum man kommer. Vi foreslår derfor at det utredes et raskere kollektivtilbud på de lengre lokalstrekningene.

Vi oppfordrer Stortinget til å etterlyse et alternativ til Rv 555 Sotra med ny 2-feltsveg samt bane til Sotra. Herunder bør det vurderes jernbanetilknytning for ny havneterminal på Ågotnes.

Jernbane Voss Vangsnes

Regjeringa har ikke foreslått noen investeringer på denne strekninga. Vi foreslår for Stortinget å be regjeringa utrede jernbane her. Foruten fritidstrafikk til områdene nord for Voss, vil tog til Vangsnes gi en svært rask forbindelse (videre med ferje) mellom Bergen og indre Sogn.

KORRIDOR 5

Vossebana/E16

Dersom det seinere blir beslutta å bygge en Haukelibane er det svært sannsynlig at den må greine av fra Vossebanen/Bergensbanen på strekninga Arna–Trengereid. Vi foreslår derfor at transportetatene får mandat til å tilpasse planene for Vossebanen/E16, slik at det siden kan bygges en Haukelibane uten store ulemper og ekstrakostnader. Vi viser også til punkt 3.4.3 i NTP 2018 2029.

Vi foreslår videre at E16 beholdes i nåværende trase Arna–Trengereid. Strekingen er ikke rasutsatt. Det legges også nå ned ressurser i strekingen med oppgradering av Arnanipatunnelen. Det er antatt ca. 1,85 mill. anbrakte m³ med tunnelstein for strekingen på E16 mellom Arna og Trengereid. Det er ikke uvesentlig å kunne spare dette i et prosjekt som har store utfordringer med å bli kvitt tunnelsteinen. Estimert kostnad for strekingen på E16 mellom Arna og Trengereid er ca. 6 mrd., inkl. tunnel, kryss i Arna, usikkerhet og byggherrekostnader.

Trengereid er knutepunkt mot Hardanger via Fv. 49. Vi foreslår derfor at Vossebanen/E16-prosjektet også gis mandat til å se på videre linjeføring for en Haukelibane mot et knutepunkt i Samnanger kommune. Linjeføringa må være slik at den siden kan inngå i en fullverdig Haukeli/Vestlandsbane.

KVU for jernbane aust-vest

I følge Jernbanedirektoratet sin fjerntogstrategi¹¹ blir kjøretida sjøl med Ringeriksbanen/E16 og K5 Stanghelle–Arna mellom 5:11 og 5:46 avhengig av stoppmønster. Til grunn ligger det fjerntog annen hver time og 28 godstog per døgn, se tabell s. 39 og s. 41 om gods. Da er det fortsatt langt igjen til 4 timer. Mye må i så fall legges i tunnel. Mye av reiseopplevelsen blir borte. Etter internasjonale erfaringer vil fremdeles om lag 60 % av trafikantene velge fly.

Vi råder derfor Stortinget til å be regjeringa om en konseptvalgutredning for hva som skal være det fremtidige jernbanesambandet aust-vest. Vi viser at spørsmålet om høg fart ble lagt på is etter Høyhastighetsutredningen fra 2012. Vi mener en ny KVU må gjennomføre nærmere studier av de der utredede traséene, og ikke minst samspeillet mellom dem.

FRE16

Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 er et kostbart prosjekt med flere store ulemper: ikke gods på bane, tunge føringer på fremtidig høg fartsbane via Hallingdal og høg fjellet (uten at det er bestemt i noen KVU) betydelige ulemper for stasjonsplasseringer, stigning/fall over høg fjellet og redusert reiseopplevelse. FRE16 kan ikke inngå i flere korridorer, og er planlagt gjennom et krevende og sårbart landskap – RAMSAR- vernet våtmark, Norges mest produktive matjord¹², og oppnår ingen klima- gevinst i sin levetid¹³.

¹¹ <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/59051fe5c66d464c8549066530393b2f/jernbanedirektoratets-fjerntogstrategi-sluttrapport.pdf>

¹² <https://www.statsforvalteren.no/nb/oslo-og-viken/landbruk-og-mat/aktuelle-nyheter---landbruk-og-mat/2020/06/landets-kornkammer/>

¹³ <https://www.banenor.no/globalassets/documents/prosjekter/ringeriksbanen-og-e16/reguleringsplan/horingsdokumenter-reguleringsplan/klimabudsjett-for-infrastruktur-og-transport.pdf>

For Jernbane har siden 2007 pekt på et alternativ via Jevnaker og Nittedal med felles dobbeltspor som kan løfte både Bergensbanen, Gjøvikbanen og godstrafikken. Gjøvikbanen sør er svingete, enkeltspora, bratt og høyt utnyttet. Det burde kunne spare kostnader og inngrep å se Bergensbanen og Gjøvikbanen under ett på den innerste strekningen mot Oslo. Med FRE16 legger regjeringa opp til at det må bygges dobbeltspor på begge sider av Nordmarka både gjennom Hole og Nittedal.

E134 Saggrenda–Elgsjø

Vi foreslår for Stortinget å dimensjonere prosjektet ned til ny 2-felts veg. Traséen bør også avklares i forhold til en Haukelibane.

Rv 36 Skjelsvik–Skyggestein/ Bybane i Grenland

Dette er et stort vegprosjekt i et byområde med anslått kostnad 5,3 mrd. fram til 2033. På den annen side har det gjennom flere år har vært jobba med en bybane i Grenland. Vi spør om et alternativ med bybane og en enklere utbygging av Rv 36 kan gi like god eller bedre effekt innfor samme økonomiske rammer i forhold til politiske målsettinger om nullvekstmålet, klima, fremkommelighet, lokal- miljø og fysisk aktivitet? Vi viser til at Railsupport AS, på vegne av flere industribedrifter og interesseorganisasjoner i Grenland, nylig la fram en kostnadsrapport for en bybane. Den viser at prosjektet kan gjennomføres for 2,2 mrd. kroner inkl. kombimateriell som benytter trikkspor og eksisterende jernbane.

KORRIDOR 6

Gjøvikbanen

Vi viser til det vi har skrevet under korridor 0 om Sør-nord-akse og korridor 5 om FRE16.

Høgfart Oslo–Trondheim

Vi råder Stortinget til å støtte regjeringas forslag om å utrede høgfartsbane Hamar–Trondheim. Vi foreslår at utredningen gjennomføres som en KVVU, at den inkluderer høgfartsbane til Ålesund/Molde (betydelig markedsgrunnlag i Møre og Romsdal) og strekninga Trondheim–Steinkjer slik at vi får konkurransedyktig jernbane i hele Trøndelag og i retning Nord-Norge. Vi ber om at det blir utredning et flerbrukskonsept for både person og godstrafikk.

E6 Moelv–Øyer og Rv 4 Hundalen/Gjøvik–Mjøsbrua

I dag bruker IC-toget Lillehammer–Hamar 45–60 min., snittfart 60–75 km/t. På E6 går turen i dag på 49 minutter (NAF), gjennomsnittsfart 73,5 km/t.

E6 og Rv 4 har god kurvatur. E6 har for en stor del midtdeler. Vi foreslår derfor at det ikke bygges flere kjørefelt på disse strekningene. Det er særlig dagens rundkjøring ved Mjøsbrua som gir lange køer når trafikken er stor. Vi foreslår derfor at det planlegges nytt planfritt kryss med E6 og Rv4 ved Mjøsbrua. For bedre trafikkflyt foreslår vi også fire felt på E6 forbi Lillehammer mellom Mesnadalsvegen og Gausdalsvegen. Vi råder Stortinget til å be regjeringa om samordnede planer for Rv4, E6 og en jernbane Gjøvik–Moelv.

RV4 Roa–Gran grense

Vi foreslår å skalere ned prosjektet til ny tofelts veg.

Nye Veier E6 Ulsberg–Vindåsliene og Korporalsbrua–Gyllan–Kvål

Vi råder til å se videre utbyggingsplaner for E6 i sammenheng med utredning av høgfartsbane i korridoren.

Rv 25 Hamar–Løten

Vi råder Stortinget til å skalere ned prosjektet fra 4- til 2-felt og etterlyse en plan for hyppigere tog på Rørosbanen.

KORRIDOR 7

Vi foreslår at utredning av høyhastighet Oslo–Trondheim utvides til Steinkjer, jf. forslag under K6. Vi spør også om planene for ERTMS på Meråkerbanen er samkjørt med Trafikverkets planer på svensk side? Det er viktig ikke å skape nye barrierer for den grensekryssende trafikken.

Vi foreslår at Nordlandsbanen fram til Bodø deelektrofiseres med hjelp av batterier, og et mål om at dette er fullført innen 2027, når de da nærmere 50 år gamle diesellokomotivene i persontrafikken på Nordlandsbanen etter planen skal fases ut. En modernisering av Nordlandsbanen er en forutsetning i forhold til utbygging av Nord-Norgebanen. Nye større utbygginger på Nordlandsbanen krever flere forlengede kryssingsspor og en kurvatur for høgfart. Nordlandsbanen får absolutt ikke gradvis akterutseiles av ellers fornuftige utbedringer på E6.

KORRIDOR 8

Nord-Norgebanen

Stortinget har vedtatt at Nord-Norgebanen (NNB) skal bygges. Vi foreslår at vedtaket følges opp med en egen KVVU. En KVVU må ta utgangspunkt i hvilke transportytelser og hvilke samfunnsendringer som ønskes oppnådd med å bygge NNB. Vi utgår fra at ingen annen forutsetning kan ligge til grunn enn at banen både skal ha person- og godstrafikk. Andre relevante spørsmål er arbeids- og utdanningspendling, herunder et nordnorsk IC-marked, og hvor stor markedsandel NNB skal ha i sitt nedslagsfelt? Infrastrukturen blir et produkt av målsettingene.

Forholdet mellom NNB og Ofotbanen/Nordlandsbanen må betraktes som nettverksbygging. For utviklingen av Ofotbanen, utenom LKABs behov, vil framtidige kapasitetsmuligheter for transitt av norske tog gjennom Sverige uansett være avhengig både av den videre utbyggingen av den Botniske korridoren nord for Umeå (Norrbotniabanen) og tiltak på det eksisterende nordlige stamnettet sør for Malmbanen¹⁴.

¹⁴ Trafikverket: Rapport längre og tyngre tåg <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1462818/FULLTEXT01.pdf>