

## Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

KOMMENTAR TIL STORTINGSMELDING 14 2023-2024, NTP 2025-2036

8.4.2024

**Drift, vedlikehold, fornyelse og klimatilpassing** av eksisterende infrastruktur må ligge som en bunnplanke i de årlige budsjettene og ikke salderes med. Vi har lenge savnet dette.

**Organisering.** Vi støtter det regjeringa har gjort for å samle sektoren mer. Jernbanen er et system med sterk sammenheng og avhengighet mellom enkeltdelene, og med stordriftsfordeler. Dette må gjenspeiles i organiseringa. Følgelig er vi også glad for at persontogtrafikken på Østlandet ikke blir delt på to selskaper og at Flytogets tilbud integreres i det allmenne togtilbudet. Vi mener det vil bli til det beste for et klart flertall av kundene.

**Økonomisk ramme.** Det er positivt at regjeringa vil øke rammene for jernbanen med 13,3 % i forhold til 2024-budsjettet. Imidlertid er foreslåtte jernbaneinvesteringer bare 1/3 av foreslåtte store veginvesteringer. Herunder har vegsektoren Nye Veier AS som en ekstra spydspiss som bygger motorveg parallelt med og i konkurranse med jernbanen. Vi foreslår at 1/2 ramma fra Nye Veier AS (174,4 mrd.) overføres til jernbaneinvesteringer. Over tid vil det gjøre betydelig forskjell.

**Byområder.** Regjeringa skriver at 0-vekstmålet for personbiltrafikken er under press og peker på elbilfordelene. Vi mener at fordelene bør fases gradvis ut. Elbil har også et fotavtrykk, og betaler lite for det óg for bruken av infrastrukturen. Vi støtter regjeringens prioritering av 2 tog i timen på Trønderbanen. Vi foreslår at 10. min. tog Stavanger-Sandnes prioriteres i 1. planperiode. Planene for dobbeltspor Skeiane-Nærbø bør også fullføres i samme periode, og omfatte reaktivering av Ålgårdbanen (12 km eksisterende trasé!) som en naturlig del av kollektivtilbudet på Nord-Jæren, Norges 3. største byområde.

**By - land hand i hand?** Det er ingen uenighet om at skinnegående transport bidrar til bedre framkommelighet og lokalmiljø i byområdene. Imidlertid mener vi at trafikkbildet i byområdene også påvirkes av hva som bygges av infrastruktur mellom byene. Norge har en svakt utbygd jernbane. Kapasiteten er sprengt eller nær sprengt på store deler av nettet. Over 90 % er enkeltspor med lav dimensjonerende hastighet. Det er få strekninger hvor jernbanen er kortere enn parallell europa/riksveg og toget raskere enn personbilen, se Jernbanedirektoratets statistikk. Godstogene taper på gamle spor mot trailere/modulvogntog på motorveg. For Jernbane mener at moderne dobbeltspora jernbane med forbikjøringsspor er velegna til å knytte storbyområdene sammen med hverandre og sammen med distriktene og regionene mellom byene. Avstandene mellom de større byområdene i Norge er 30-40-50 mil. Det er ypperlige avstander for tog. Regjeringen forventer at Oslo og Viken har 2,3, Bergen 0,32, Nord-Jæren 0,25 og Trondheim 0,25 millioner innbyggere i 2050. EUs Green Deal har som mål å doble trafikken med høgfartsbaner innen 2030 og triple den innen 2050. Europeiske jernbaneselskap har sett på hva som konkret må til for å nå målet. En viktig forutsetning er at byområder med mer enn 0,25 mill. innbyggere får tilgang til høgfartsbane med minst én avgang per time, se Deutsche Bahn<sup>1</sup>. Altså relevant også for Norge.

---

<sup>1</sup> [https://www.deutschebahn.com/en/presse/press\\_releases/DB-presents-study-on-expansion-of-high-speed-rail-in-Europe-10878406](https://www.deutschebahn.com/en/presse/press_releases/DB-presents-study-on-expansion-of-high-speed-rail-in-Europe-10878406)

**Gods.** Med en svakt utbygd infrastruktur er vi sikre på at det er et betydelig uutnyttede potensiale for mer gods på tog i, til og fra Norge, dersom vi bygger ut. Om 30 % -målet droppes, bør det i det minste erstattes med et mål tilsvarende EUs Sustainable and smart mobility strategy (SSMS) hvor banegods skal øke med 50 % innen 2023 og 100 % innen 2050.

**Fortrinn for jernbanen:** Eksisterende nullutslippsteknologi - "bare" å rulle ut. Foreslåtte jernbaneutbygginger kutter klimautslipp (-1,46 mill. CO2 ekv.), mens foreslåtte vegprosjekter øker dem (+2,8 mill. CO2-ekv.). Elektrifisert jernbane er klart mer energieffektiv enn vegtrafikk på fossilt, batterier eller hydrogen - sentralt når alt skal elektrifiseres. Klart sikrere enn vegtrafikk. Produserer ikke mikroplast. Skaper mindre støvbelastning. Mer arealeffektiv enn 4-felts veg - bygger ned mindre matjord og motvirker urban spredning. Et tog kan erstatte mange lastebiler - viktig i en tid med mangel på sjåførere, og andre fagfolk. Moderne dobbeltspor er rask transport som styrker landets konkurransevne. Vi vil advare mot å erstatte fossilavhengigheten med en like stor batteriavhengighet - hvilke land kontrollerer råstoffene? Utvinning, produksjon og gjenvinning medfører naturinngrep og krever energi - norsk opinion vil verken ha vindmøtteparker eller gruvevirksomhet.

#### **Noen kommentarer til korridorene:**

**1** - Vi støtter dobbeltspor til Fredrikstad. Samtidig bør Norge få på plass de nødvendige kryssingssporene mellom Seut og Öxnered INNEN 5 år slik at vi kan utnytte de store investeringene som DE, DK og SE gjør i Fehmarnbelt og dobbeltspor ellers. Viss ikke kommer trafikkøkningen på E6. Vi mener det også er nødvendig å planlegge en Europabane mer direkte mot Sverige.

**3** - Rikstunnelen er avgjørende for et bedre togtilbud vest for Oslo S. Vi foreslår at det samtidig planlegges en ny sør-nord-akse på jernbanen gjennom Oslo som muliggjør direkte tog mellom Dovrebanen-Gjøvikbanen/Bergensbanen og Follo-/Østfoldbanen uten å vende på Oslo S. Vi foreslår at det planlegges videre for dobbeltspor Drammen-Hokksund, en fellesstrekning for Sørlands- og Bergensbanen med kapasitetsproblemer. Investeringer på Stavanger st. for 10-min. tog bør framskyndes til første planperiode. Videre bør det planlegges dobbeltspor Skeiane-Nærbø, som del av prosjektet bør Ålgårdbanen reaktiveres. E39 kan legges i tunnel forbi Ålgård som en tofelts veg. Over halve trafikken på E39 genereres lokalt og kan potensielt gå med tog. Nytt dobbeltspor Sirevåg-Egersund-Moi og Grenlandsbanen er óg nøkkelprosjekter for at Sørlandsbanen ikke skal ende som en lang museumsbane.

**4** - Planlegging av Haukelibanen bør prioriteres framfor fergefri E39. Stavanger-Haugesund er én mulig etappe og Haugesund-Bergen en annen, se og korr. 5 om Arna-Stanghelle.

**5** - Det er bred enighet om å sette i gang Arna-Stanghelle. Imidlertid er prosjektet ENNÅ IKKE tilrettelagt for en avgreining for en framtidig Haukelibane ved Trengereid. En Haukelibane vil bety mange samband i ett med svært konkurransedyktige kjøretider. En tilrettelegging nå vil spare kostnader og inngrep i framtida. Om regjeringa fortsatt er passiv, håper vi Stortinget vil ta ansvar. Vi tilrår at Bergensbanen videreutvikles som en region- og turistbane, og kortes inn i øst med et felles dobbeltspor med Gjøvikbanen, se korr. 3 og 6. Alle stasjoner på Bergensbanen bør óg få to spor til plattform, planfri gangadkomst til begge plattformene og samtidig innkjør for raskere og smidigere trafikkavvikling.

**6** - Vi foreslår Hamar-Ålesund/Trondheim-Steinkjer som Norges første høgfartsbane. Finansieringen må helt eller delvis gjøres utenom årlige statsbudsjett. Inntektene vil dekke drift og vedlikehold og sannsynligvis deler av investeringen. Nettverket bør óg omfatte Moelv-Gjøvik-Oslo som del av en ny sør-nord-akse, se korr. 3 og 5.

**7 og 8** - Stortinget vedtok å bygge Nord-Norge-banen i 2021. KVVU-en for NNB tok vel det verst tenkelige utgangspunktet med inngripende, dyre traséer, lav fart, lange kjøretider og liten trafikk. I praksis kan dette bare gjøres bedre. For Jernbane råder til å be om en ny og detaljert traséstudie, med klare mål for kapasitet, kjøretider og markedsandeler slik det ble gjort med Gardermobanen på 90-tallet. NNB må planlegges som en helhet, men kan bygges ut i etapper som også gir mening. Vi foreslår at nytten av NNB sees i et perspektiv hvor ny dobbeltspora jernbane (Oslo) - Hamar - Trondheim - Tromsø er målet. Vi foreslår at Bane NOR er i gang med 1. etappe av NNB innen 6 år.