

Fra: Skollevold, Ann Sherin[Ann.Sherin.Skollevold@agderfk.no]
Mottatt: 09.06.2026 10:24:40
Til: Post[post@jernbanedirektoratet.no]
Kopi: Myre, Signe Gunn[Signe.Gunn.Myre@agderfk.no]; Mathisen, Elisabeth
H[Elisabeth.H.Mathisen@agderfk.no]; Akselsen, Jostein[Jostein.Akselsen@agderfk.no];
Tittel: Høring Fjerntogstrategi, Saksnr: 2024/2188

You don't often get email from ann.sherin.skollevold@agderfk.no. [Learn why this is important](#)

Hei.

Vedlagt er vedtatt høringsinnspill fra Agder fylkeskommune. Fylkesutvalgets vedtak er limt inn under:

Fylkesutvalget - vedtak

1. Agder fylkeskommune tar fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen til orientering som kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan.
2. Agder ser positivt på de gjennomførte utredningene om jernbanens rolle i fremtiden, men understreker betydningen av reell regional medvirkning og at prioriteringer besluttet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Utredningene må være et kunnskapsgrunnlag og ikke være førende eller konkluderende for framtidige valg.
3. Agder fylkeskommune understreker behovet for bedre driftsstabilitet på Sørlandsbanen. Banen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen. Det forutsettes at tiltak for økt driftsstabilitet og bedre punktlighet prioriteres i videre planlegging og oppfølging. Vi vil i tillegg peke på utfordringene knyttet til universell utforming av infrastrukturen og togtilbudet som ikke er bra nok. Det forventes en forbedring av dette både når det gjelder den aktuelle infrastrukturen, togmateriell og tilbud.
4. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen bør ligge fast som en langsiktig ambisjon, da dette vil være et viktig grep for å styrke jernbanens konkurransekraft og bidra til flere reisende og økt godstransport mellom de sentrale byene og havnene på Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.
5. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig nærings- og godskorridor. Ambisjonsnivået for godstransport på jernbane skal være høyt av hensyn til klima, kapasitet og veisikkerhet, og gods som kan gå på bane, bør overføres til jernbane. Korridoren er også sentral for forsyningssikkerhet og beredskap gjennom tilknytning til havnene i Kristiansand, Brevik og Larvik.
6. For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP. For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP. Det må også vurderes hvordan reisetiden kan kortes ned på strekningen, på kortere sikt. I dette arbeidet blir utbedring av svingete kurvatur samt oppgradering av sporvekslere sentralt. Det må også vurderes hva som vil bli konsekvensen av mer ustabil vær på banestrekningen, herunder hyppigere rasfare og stengetid som følger av det. Som tiltak nevnes å etablere flere kryssningsspor i korridoren.
7. Agder fylkeskommune mener at Sørlandsbanen ikke hører hjemme under ambisjonsnivå 1 i fjerntogstrategien. Sørlandsbanen har stort potensial for økning i kundegrupper. Særlig Kristiansand-Oslo er en strekning hvor det foretas mange

arbeidsreiser ved bruk av bil, buss og fly. Sørlandsbanen har også mange viktige underveis- og delmarkeder. Legges dette til grunn har Sørlandsbanen et stort potensial for kundevekst, dersom driftsstabiliteten og komforten øker. Det anbefales derfor at Sørlandsbanen prioriteres i henhold til ambisjonsnivå 2.

Med vennlig hilsen

Ann Sherin Skollevold

Rådgiver strategi og mobilitet

Mobil: +47 924 31 496

E-post: ann.sherin.skollevold@agderfk.no

agderfk.no



AGDER
fylkeskommune

Vennligst ikke send personlige eller taushetsbelagte opplysninger på e-post:

[Send henvendelser og dokumenter på en sikker måte](#)



SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 26/40462-2
Saksbehandler Ann Sherin Skollevold

Høringsinnspill til Fjerntogstrategi og Godsstrategi for jernbanen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkeseldrerådet	18.05.2026	10/26
2 Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder	19.05.2026	10/26
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder	20.05.2026	9/26
4 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	12/26
5 Fylkesutvalget	02.06.2026	54/26

Fylkeseldrerådet har behandlet saken i møte 18.05.2026 sak 10/26

Møtebehandling

Det var 9 stemmeberettigede til stede under behandling av saken.

Votering

Fylkeskommunedirektørens forslag ble enstemmig vedtatt.

Fylkeseldrerådet - vedtak

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Agder fylkeskommune tar fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen til orientering som kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan.
2. Agder ser positivt på de gjennomførte utredningene om jernbanens rolle i fremtiden, men understreker betydningen av reell regional medvirkning og at prioriteringer besluttet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Utredningene må være et kunnskapsgrunnlag og ikke være førende eller konkluderende for framtidige valg.
3. Agder fylkeskommune understreker behovet for bedre driftsstabilitet på Sørlandsbanen. Banen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen. Det forutsettes at tiltak for økt driftsstabilitet og bedre punktlighet prioriteres i videre planlegging og oppfølging.

4. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen bør ligge fast som en langsiktig ambisjon, da dette vil være et viktig grep for å styrke jernbanens konkurransekraft og bidra til flere reisende og økt godstransport mellom de sentrale byene og havnene på Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.
5. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig nærings- og godskorridor. Ambisjonsnivået for godstransport på jernbane skal være høyt av hensyn til klima, kapasitet og veisikkerhet, og gods som kan gå på bane, bør overføres til jernbane. Korridoren er også sentral for forsyningssikkerhet og beredskap gjennom tilknytning til havnene i Kristiansand, Brevik og Larvik.
6. For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP.

Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder har behandlet saken i møte 19.05.2026 sak 10/26

Votering

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder - vedtak

1. Agder fylkeskommune tar fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen til orientering som kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan.
2. Agder ser positivt på de gjennomførte utredningene om jernbanens rolle i fremtiden, men understreker betydningen av reell regional medvirkning og at prioriteringer besluttet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Utredningene må være et kunnskapsgrunnlag og ikke være førende eller konkluderende for framtidige valg.
3. Agder fylkeskommune understreker behovet for bedre driftsstabilitet på Sørlandsbanen. Banen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen. Det forutsettes at tiltak for økt driftsstabilitet og bedre punktlighet prioriteres i videre planlegging og oppfølging.
4. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen bør ligge fast som en langsiktig ambisjon, da dette vil være et viktig grep for å styrke

jernbanens konkurransekraft og bidra til flere reisende og økt godstransport mellom de sentrale byene og havnene på Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.

5. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig nærings- og godskorridor. Ambisjonsnivået for godstransport på jernbane skal være høyt av hensyn til klima, kapasitet og veisikkerhet, og gods som kan gå på bane, bør overføres til jernbane. Korridoren er også sentral for forsyningssikkerhet og beredskap gjennom tilknytning til havnene i Kristiansand, Brevik og Larvik.
6. For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP.

Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder har behandlet saken i møte 20.05.2026 sak 9/26

Møtebehandling

Det var 8 stemmeberettigede til stede under behandling av saken.

Representanten Freddy de Ruiter fremmet følgende forslag:

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse i Agder vil peke på utfordringer knyttet til universell utforming av infrastrukturen og togtilbudet som ikke er bra nok. Vi forventer en forbedring av dette både når det gjelder den aktuelle infrastrukturen, togmateriell og tilbud.

Rådet vil også understreke at buss for tog er en svært dårlig løsning for flere med funksjonsnedsettelse, som risikerer, etter å ha bestilt togbillett, å ikke komme med en eventuell buss som blir satt inn for oppsatt tog.

Votering

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.
Forslaget til representanten Freddy de Ruiter ble enstemmig vedtatt.

Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder - vedtak

1. Agder fylkeskommune tar fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen til orientering som kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan.

2. Agder ser positivt på de gjennomførte utredningene om jernbanens rolle i fremtiden, men understreker betydningen av reell regional medvirkning og at prioriteringer besluttet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Utredningene må være et kunnskapsgrunnlag og ikke være førende eller konkluderende for framtidige valg.
3. Agder fylkeskommune understreker behovet for bedre driftsstabilitet på Sørlandsbanen. Banen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen. Det forutsettes at tiltak for økt driftsstabilitet og bedre punktlighet prioriteres i videre planlegging og oppfølging.
4. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen bør ligge fast som en langsiktig ambisjon, da dette vil være et viktig grep for å styrke jernbanens konkurransekraft og bidra til flere reisende og økt godstransport mellom de sentrale byene og havnene på Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.
5. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig nærings- og godskorridor. Ambisjonsnivået for godstransport på jernbane skal være høyt av hensyn til klima, kapasitet og veisikkerhet, og gods som kan gå på bane, bør overføres til jernbane. Korridoren er også sentral for forsyningssikkerhet og beredskap gjennom tilknytning til havnene i Kristiansand, Brevik og Larvik.
6. For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP.

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse i Agder vil peke på utfordringer knyttet til universell utforming av infrastrukturen og togtilbudet som ikke er bra nok. Vi forventer en forbedring av dette både når det gjelder den aktuelle infrastrukturen, togmateriell og tilbud.

Rådet vil også understreke at buss for tog er en svært dårlig løsning for flere med funksjonsnedsettelser, som risikerer, etter å ha bestilt togbillett, å ikke komme med en eventuell buss som blir satt inn for oppsatt tog.

Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet har behandlet saken i møte 28.05.2026 sak 12/26

Møtebehandling

Representanten Oda Sofie Lieng Pettersen (MDG) fremmet følgende forslag:

Nytt punkt etter punkt 3:

Agder fylkeskommune mener at Sørlandsbanen ikke hører hjemme under ambisjonsnivå 1 i fjerntogstrategien. Sørlandsbanen har stort potensial for økning i kundegrupper. Særlig Kristiansand-Oslo er en strekning hvor det foretas mange arbeidsreiser ved bruk av bil, buss og fly. Sørlandsbanen har også mange viktige underveis- og delmarkeder. Legges dette til grunn har Sørlandsbanen et stort potensial for kundevekst, dersom driftsstabiliteten og komforten øker. Det anbefales derfor at Sørlandsbanen prioriteres i henhold til ambisjonsnivå 2.

Representanten Oda Sofie Lieng Pettersen (MDG) fremmet følgende forslag:

Tillegg punkt 6:

For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP. Det må også vurderes hvordan reisetiden kan kortes ned på strekningen, på kortere sikt. I dette arbeidet blir utbedring av svingete kurvatur samt oppgradering av sporvekslere sentralt. Det må også vurderes hva som vil bli konsekvensen av mer ustabil vær på banestrekningen, herunder hyppigere rasfare og stengetid som følger av det.

Representanten Hans Otto Lund (H) fremmet følgende forslag:

Tillegg pkt 6.: Som tiltak nevnes å etablere flere kryssningsspor i korridoren.

Votering

- Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.
- Forslaget om nytt punkt etter punkt 3 fra MDG ble enstemmig vedtatt.
- Tilleggsforslaget punkt 6 fra MDG ble enstemmig vedtatt.
- Forslaget fra H ble enstemmig vedtatt.

Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet - vedtak

1. Agder fylkeskommune tar fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen til orientering som kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan.
2. Agder ser positivt på de gjennomførte utredningene om jernbanens rolle i fremtiden, men understreker betydningen av reell regional medvirkning og at prioriteringer besluttet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Utredningene må være et kunnskapsgrunnlag og ikke være førende eller konkluderende for framtidige valg.
3. Agder fylkeskommune understreker behovet for bedre driftsstabilitet på Sørlandsbanen. Banen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen. Det forutsettes at tiltak for økt driftsstabilitet og bedre punktlighet prioriteres i videre planlegging og oppfølging.
4. Agder fylkeskommune mener at Sørlandsbanen ikke hører hjemme under ambisjonsnivå 1 i fjerntogstrategien. Sørlandsbanen har stort potensial for økning i kundegrupper. Særlig Kristiansand-Oslo er en strekning hvor det

foretas mange arbeidsreiser ved bruk av bil, buss og fly. Sørlandsbanen har også mange viktige underveis- og delmarkeder. Legges dette til grunn har Sørlandsbanen et stort potensial for kundevekst, dersom driftsstabiliteten og komforten øker. Det anbefales derfor at Sørlandsbanen prioriteres i henhold til ambisjonsnivå 2.

5. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen bør ligge fast som en langsiktig ambisjon, da dette vil være et viktig grep for å styrke jernbanens konkurransekraft og bidra til flere reisende og økt godstransport mellom de sentrale byene og havnene på Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.
6. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig nærings- og godskorridor. Ambisjonsnivået for godstransport på jernbane skal være høyt av hensyn til klima, kapasitet og veisikkerhet, og gods som kan gå på bane, bør overføres til jernbane. Korridoren er også sentral for forsyningssikkerhet og beredskap gjennom tilknytning til havnene i Kristiansand, Brevik og Larvik.
7. For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP. Det må også vurderes hvordan reisetiden kan kortes ned på strekningen, på kortere sikt. I dette arbeidet blir utbedring av svingete kurvatur samt oppgradering av sporvekslere sentralt. Det må også vurderes hva som vil bli konsekvensen av mer ustabil vær på banestrekningen, herunder hyppigere rasfare og stengetid som følger av det.
Som tiltak nevnes å etablere flere kryssningsspor i korridoren.

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 02.06.2026 sak 54/26

Møtebehandling

Representanten Sølvi Gjerdal Thomassen (SV) fremmet følgende tilleggsforslag til punkt 3 på vegne av SV, Sp og Ap:

Vi vil i tillegg peke på utfordringene knyttet til universell utforming av infrastrukturen og togtilbudet som ikke er bra nok. Det forventes en forbedring av dette både når det gjelder den aktuelle infrastrukturen, togmateriell og tilbud.

Representanten Sølvi Gjerdal Thomassen (SV) fremmet følgende forslag på vegne av Ap og SV:

Høringsinnspill Fjerntogstrategien og Godsstrategi for jernbane, sendes til fylkestinget for endelig behandling.

Representanten Fredrik Jensen (Ap) fremmet følgende forslag fra hovedutvalg for samferdsel om mobilitet:

Agder fylkeskommune mener at Sørlandsbanen ikke hører hjemme under ambisjonsnivå 1 i fjerntogstrategien. Sørlandsbanen har stort potensial for økning i kundegrupper. Særlig Kristiansand-Oslo er en strekning hvor det foretas mange arbeidsreiser ved bruk av bil, buss og fly. Sørlandsbanen har også mange viktige underveis- og delmarkeder. Legges dette til grunn har Sørlandsbanen et stort potensial for kundevekst, dersom driftsstabiliteten og komforten øker. Det anbefales derfor at Sørlandsbanen prioriteres i henhold til ambisjonsnivå 2.

Representanten Fredrik Jensen (Ap) fremmet følgende forslag fra hovedutvalg for samferdsel og mobilitet:

Tillegg punkt 6:

For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP. Det må også vurderes hvordan reisetiden kan kortes ned på strekningen, på kortere sikt. I dette arbeidet blir utbedring av svingete kurvatur samt oppgradering av sporvekslere sentralt. Det må også vurderes hva som vil bli konsekvensen av mer ustabil vær på banestrekningen, herunder hyppigere rasfare og stengetid som følger av det. Som tiltak nevnes å etablere flere kryssningsspor i korridoren.

Votering

- Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.
- Tilleggsforslaget fra Ap, SV og Sp tillegg til punkt 3 ble vedtatt med 11 mot 4 stemmer (H).
- Tilleggsforslaget fra Ap og SV falt med 4 mot 11 stemmer (Ap, SV).
- Forslaget fremmet av AP fra hovedutvalget ble vedtatt med 11 mot 4 stemmer (H).
- Forslaget fremmet av AP fra hovedutvalget tillegg til punkt 6 ble vedtatt med 11 mot 4 stemmer (H).

Fylkesutvalget - vedtak

1. Agder fylkeskommune tar fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen til orientering som kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan.
2. Agder ser positivt på de gjennomførte utredningene om jernbanens rolle i fremtiden, men understreker betydningen av reell regional medvirkning og at prioriteringer besluttet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Utredningene må være et kunnskapsgrunnlag og ikke være førende eller konkluderende for framtidige valg.
3. Agder fylkeskommune understreker behovet for bedre driftsstabilitet på Sørlandsbanen. Banen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen. Det forutsettes at tiltak for økt driftsstabilitet og bedre punktlighet prioriteres i videre planlegging og oppfølging.

Vi vil i tillegg peke på utfordringene knyttet til universell utforming av infrastrukturen og togtilbudet som ikke er bra nok. Det forventes en forbedring av dette både når det gjelder den aktuelle infrastrukturen, togmateriell og tilbud.

4. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen bør ligge fast som en langsiktig ambisjon, da dette vil være et viktig grep for å styrke jernbanens konkurransekraft og bidra til flere reisende og økt godstransport mellom de sentrale byene og havnene på Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.
5. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig nærings- og godskorridor. Ambisjonsnivået for godstransport på jernbane skal være høyt av hensyn til klima, kapasitet og veisikkerhet, og gods som kan gå på bane, bør overføres til jernbane. Korridoren er også sentral for forsyningssikkerhet og beredskap gjennom tilknytning til havnene i Kristiansand, Brevik og Larvik.
6. For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP.
For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP. Det må også vurderes hvordan reisetiden kan kortes ned på strekningen, på kortere sikt. I dette arbeidet blir utbedring av svingete kurvatur samt oppgradering av sporvekslere sentralt. Det må også vurderes hva som vil bli konsekvensen av mer ustabil vær på banestrekningen, herunder hyppigere rasfare og stengetid som følger av det. Som tiltak nevnes å etablere flere kryssningsspor i korridoren.

Agder fylkeskommune mener at Sørlandsbanen ikke hører hjemme under ambisjonsnivå 1 i fjerntogstrategien. Sørlandsbanen har stort potensial for økning i kundegrupper. Særlig Kristiansand–Oslo er en strekning hvor det foretas mange arbeidsreiser ved bruk av bil, buss og fly. Sørlandsbanen har også mange viktige underveis- og delmarkeder. Legges dette til grunn har Sørlandsbanen et stort potensial for kundevekst, dersom driftsstabiliteten og komforten øker. Det anbefales derfor at Sørlandsbanen prioriteres i henhold til ambisjonsnivå 2.

Høringsinnspill til fjerntogstrategi og godsstrategi for jernbanen

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Agder fylkeskommune tar fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen til orientering som kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan.
2. Agder ser positivt på de gjennomførte utredningene om jernbanens rolle i fremtiden, men understreker betydningen av reell regional medvirkning og at prioriteringer besluttet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Utredningene må være et kunnskapsgrunnlag og ikke være førende eller konkluderende for framtidige valg.
3. Agder fylkeskommune understreker behovet for bedre driftsstabilitet på Sørlandsbanen. Banen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen. Det forutsettes at tiltak for økt driftsstabilitet og bedre punktlighet prioriteres i videre planlegging og oppfølging.
4. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen bør ligge fast som en langsiktig ambisjon, da dette vil være et viktig grep for å styrke jernbanens konkurransekraft og bidra til flere reisende og økt godstransport mellom de sentrale byene og havnene på Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.
5. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig nærings- og godskorridor. Ambisjonsnivået for godstransport på jernbane skal være høyt av hensyn til klima, kapasitet og veisikkerhet, og gods som kan gå på bane, bør overføres til jernbane. Korridoren er også sentral for forsyningssikkerhet og beredskap gjennom tilknytning til havnene i Kristiansand, Brevik og Larvik.
6. For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP.

Vedlegg

Godsstrategi-til-NTP2029-2040

Fjerntogstrategi - Jernbanen 2050

Saksopplysninger

Jernbanedirektoratet har utarbeidet en fjerntogstrategi og en godsstrategi som del av kunnskapsgrunnlaget til Nasjonal transportplan (NTP) 2029–2040. Fjerntogenes rolle er vurdert på nasjonale og internasjonale strekninger, med særlig vekt på endepunktsmarkeder, konkurranse med flyreiser og hvordan lange reiser kan videreutvikles for å bidra til måloppnåelse innen klima og omstilling til et lavutslippssamfunn. Strategiene belyser samtidig jernbanens rolle i transportsystemet i et langsiktig perspektiv, herunder betydningen av kapasitet, regularitet, klimaomstilling og samfunnssikkerhet.

I gjeldende NTP (2025–2036) ble det bestilt flere sentrale utredninger for å utvikle jernbanen strategisk fram mot 2050, som forberedelse til neste NTP for perioden 2029–2040.

Fjerntogstrategien er utarbeidet på grunnlag av omfattende arbeid og analyser, med utgangspunkt i at togtilbudet skal bidra til å nå Norges klimamål for 2035 og 2050. Det er vurdert ulike tiltak og virkemidler for å forbedre fjerntogtilbudet, blant annet ny teknologi og nytt togmateriell, billett- og prisløsninger, økt komfort, nye ruteplaner, internasjonalt samarbeid og infrastrukturtiltak som gir kortere reisetid og økt kapasitet. Virkemidlene kan kombineres i tre ambisjonsnivåer:

- **Ambisjonsnivå 1** tar sikte på et pålitelig og kundeorientert fjerntogtilbud på kort sikt, innenfor begrensede investeringsrammer. Fokus er på bedre billettløsninger, sømløse reiser og økt komfort.
- **Ambisjonsnivå 2** har som mål å gjøre fjerntoget relevant for flere kundegrupper. Tiltakene vurderer hvordan tog i større grad kan konkurrere med fly, særlig i endepunktsmarkedet og for tjenestereiser.
- **Ambisjonsnivå 3** viser hva som kreves for at tog skal bli et foretrukket reisemiddel, definert ved at over halvparten av markedet velger tog. Ambisjonsnivået er analysert for utvalgte strekninger og representerer en langsiktig utvikling.

Agder berøres særlig gjennom Sørlandsbanen og korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo, som er en sentral akse for både person- og godstransport. Sørlandsbanen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen, og er et viktig virkemiddel for å nå målene i Regional plan for mobilitet 2023-2033 om økt bruk av kollektivtransport og mer bærekraftige reisevalg.

Dagens situasjon med dårlig driftsstabilitet, innstilte avganger og lav punktlighet svekker tilbudets pålitelighet og konkurranseevne. Det framgår at strekningen i dag har lang reisetid, og at konkurranse med både fly og vei innebærer at det kreves relativt mange tiltak og virkemidler for å oppnå effekt. Ambisjonsnivå 1 anbefales, med mindre forbedringer i tilbudet, blant annet nytt togmateriell. For ambisjonsnivå 2 er infrastrukturtiltak på strekningen Oslo–Stavanger anslått til 47 mrd. kroner. I tillegg er det estimert 70,3 mrd. kroner for en enkeltsporet Grenlandsbane og kryssingsspor.

I **godsutredningen** er det i hovedsak forbedringer innen markedssegmentet for kombitog som er analysert. Dette omfatter blant annet containere, veksselflak eller semitrailere som kan overføres mellom ulike transportformer. Kombitog utgjør den største delen av jernbanetransporten målt i transportarbeid, og det er også her den største veksten forventes.

I godsstrategien i NTP 2022–2033 ble det analysert en tiltakspakke for økt tog lengde og kapasitet i korridoren, men pakken ble ikke prioritert. Begrunnelsen var en kombinasjon av høyt investeringsbehov og lav forventet effekt.

Det er definert tre ambisjonsnivåer for utviklingen utover tiltak i gjeldende NTP. Videre er det lagt fram ulike strategiske ambisjonsnivåer med forskjellig nivå av etterspørsel i 2050, omtalt som tiltaksalternativ 0, 1 og 2, med henholdsvis lav, høyere og høyest etterspørsel. Investeringsbehovene er anslått til 1,3 mrd. kroner for nivå 0, 1,9 mrd. kroner for nivå 1 og 9 mrd. kroner for nivå 2. Hoveddelen av kostnadene i nivå 2 knytter seg til etablering av dobbeltspor mellom Ganddal og Nærbø på Jærbanen. Etterspørselen etter godstransport er fortsatt høy i et langsiktig perspektiv. Strategien anbefaler derfor å utrede en tiltakspakke med kapasitetsøkende tiltak som legger til rette fo/r flere og lengre tog i korridoren.

Begge strategiene er for tiden ute på høring, og saken gjelder Agder fylkeskommunes høringsinnspill. Ordinær høringsfrist er 15. juni, men fylkeskommunen har fått innvilget utsatt frist til 20. juni.

Vurderinger

Agder er positiv til at det er gjennomført helhetlige utredninger om jernbanens framtidige rolle. Samtidig er det viktig å understreke at strategiene utgjør faglige kunnskapsgrunnlag, og ikke beslutninger. Endelige prioriteringer må fastsettes gjennom NTP, med reell politisk og regional medvirkning.

Strategiene for fjerntog og gods bygger på flere premisser. Blant annet legges det hovedsakelig vekt på overgang fra fly til tog, mens potensialet for overgang fra buss

og bil til tog i liten grad er vurdert, til tross for et langt tidsperspektiv frem mot 2050. For Sørlandsbanen undervurderes underveis- og delmarkeder, og trafikkgrunnlaget beskrives hovedsakelig som fritidsreiser (84 prosent), med lav andel arbeidsreiser. Samtidig anbefaler fjerntogstrategien nytt togmateriell med krengeteknologi for svingete strekninger, selv om fjerntogmaterialet som nå er bestilt av Norske Tog AS ikke har slik teknologi. En oppdatert status for materiellsituasjonen bør derfor inngå i strategiens faktagrunnlag.

Det er opplyst i arbeidet at Grenlandsbanen, som er sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen mellom Porsgrunn og Skorstøl i Agder, bygger på en konseptvalgutredning (KVU) fra januar 2017 og en kvalitetssikringsrapport (KS1) fra mai 2017. Disse er snart ti år gamle og vurderes derfor ikke som tilstrekkelig oppdaterte. Agder fylkeskommune mener likevel at både KVU-en og KS1 bør inngå som del av beslutningsgrunnlaget, inntil oppdatert utredningsmateriale foreligger.

Agder mener at sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen må videreføres som en langsiktig ambisjon. En slik forbindelse vil styrke sammenhengen i det nasjonale jernbanenettet og gi bedre forutsetninger for både person- og godstransport mellom Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.

For Agder er det særlig viktig å løfte betydningen av korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo. Korridoren har høy næringsaktivitet og betydelige godsmengder, og jernbanen har et stort potensial for å bidra til klimavennlige transportløsninger, avlastning av veinettet og økt forsyningssikkerhet. Tilknytningen til viktige havner i Kristiansand, Brevik og Larvik understøtter dette.

I flere av tiltaksalternativene er etterspørselsveksten høy og overstiger kapasiteten på strekningen. Godsstrategien peker derfor på behovet for en samlet effektpakke med kapasitetsøkende tiltak i korridoren Oslo–Kristiansand–Stavanger, for å muliggjøre flere og lengre godstog. Dette vurderes som et viktig grep som bør prioriteres i neste NTP. Samtidig understrekes behovet for konkrete og trinnvise tiltak.

Det anbefales å utrede en helhetlig effektpakke med kapasitetsøkende tiltak som legger til rette for økt togkapasitet i korridoren. Agder fylkeskommune mener at videre utredning bør omfatte flere og lengre kryssingsspor, oppgradering av sporveksler samt utbedring av svingete kurvatur på jernbanen, for å bidra til økt kapasitet og bedre framkommelighet.

Regionplan for mobilitet 2023-2033

Regional plan for mobilitet 2023-2033 legger vekt på å styrke togets funksjon som indre stamlinje i kollektivtransporten. Sørlandsbanen er av nasjonal betydning for både gods- og persontransport, og er for mange i Agder det viktigste – og i enkelte områder eneste – kollektive transporttilbudet for arbeid og utdanning.

Økt godstransport på bane bidrar til måloppnåelse innen klima og miljø, reduserer belastningen på veinettet og styrker trafikksikkerheten. Samtidig vil bedre jernbanekapasitet og økt pålitelighet styrke beredskap og forsyningssikkerhet, som også regionalt er blitt stadig viktigere hensyn

Økonomiske konsekvenser

Saken gjelder et høringsinnspill og politiske prioriteringer, og har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Agder fylkeskommune. Eventuelle investeringer og tiltak vil bli vurdert og finansiert gjennom statlige prioriteringer i NTP.

Konklusjon

Agder støtter arbeidet med fjerntogstrategien og godsstrategien som viktige kunnskapsgrunnlag for videre utvikling av jernbanen. Samtidig er det avgjørende at strategiene ikke er førende for politiske valg, og at regionale prioriteringer ivaretas gjennom behandlingen av NTP.

Agder vektlegger særlig behovet for en høy ambisjon for gods på bane i korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo, videreføring av Grenlandsbanen som langsiktig ambisjon, samt prioritering av en effektpakke med kapasitetsøkende tiltak i neste NTP.

Kristiansand, 11.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

Arendalsbanens Venner,

Jernbaneveien 781,

4820 Froland

For å utvikle fjerntogtilbudet til å bli et foretrukket reisetilbud for både arbeids- og fritidsreiser må tilbudet forbedres. Økt bruk av fjerntog er tenkt som et bidrag til lavutslippssamfunnet. Vi mener disse momentene må vektlegges:

Markedsgrunnlaget for Sørlandsbanen må utvides.

Rapporten analyserer markedsgrunnlaget særlig for trafikk Oslo til Stavanger og Kristiansand. Vi mener at markedet for reiser fra Arendal/Grimstad (ca. 70 000 innbyggere) samt Bø/Midt-Telemark bør vies større oppmerksomhet. Disse markeder har ikke flykonkurranse, men særlig Arendal har sterk konkurranse fra ekspressbusser. Av den grunn bør man se nærmere på å forbedre tilbudet med tog fra Arendal. Det kan gjøres med mer moderne tog, men også direkte avganger Arendal – Oslo. Togene fra Arendal har i dag ikke fjerntogstandard.

Hvordan kan fjerntog på Sørlandsbanen bli mer attraktive?

Lang reisetid er i dag et hinder for at flere ønsker å reise med tog. På lang sikt må ny bane Grenland – Gjerstad med dobbeltspor etableres. Tog vil da ha reisetid som konkurrerer med veitrafikk for reiser Oslo – Agder. Med dagens trase er det mulig å få reisetiden noe ned ved at fjerntog prioriteres høyere i ruteplanleggingen. Konkret gjelder dette strekninger med lokal- og regionekspresstog hvor en del fjerntog i dag har unødig lang kjøretid, eksempelvis lange kryssingsopphold og unødig slakk rute. Hvis fjerntog skal være en del av klimaomstillingen, er høyere prioritet og kortere reisetid viktig for at folk skal velge tog på lange reiser.

Det er i dag en tilnærmet 2-timers frekvens, men på en lang enkeltsporet strekning gir dette stor sårbarhet med forsinkelser som resultat. Selv om frekvens er viktig, mener vi at man også bør vurdere ekspressavganger med færre stopp. Vi tror dette vil kunne gi flere arbeidsreiser med tog.

Pris og bedre komfort som virkemidler.

Dagens normalprisbilletter er dyre i forhold til alternative reisemåter. Disse prisene bør senkes for å bli oppfattet positivt sammenlignet med alternativene. Innen de enkelte fylker (eksempelvis Agder) bør man prioritere at pris for tog er identisk med fylkeskommunale trafikksekskapers tilbud. Dette vil kunne gi nyskapt trafikk med reiser som ellers ikke ville skjedd med tog.

For å kunne gjøre reisetid til arbeidstid bør det satses på høy sittekomfort med stabil nettilgang, slik at reisetid kan bli til reell arbeidstid.

Vi vil til slutt poengtere at fjerntogtilbudet i Norge må utvikles til et sammenhengende tilbud hvor reisene oppfattes som «sømløse». Dette må innebære markedsorienterte priser (inklusive lavprisbilletter) også når flere operatører er involvert. Garantert viderereise ved forsinkelser skal ikke medføre ekstra kostnader for kundene.

For styret i Arendalsbanens Venner
Knut Brørvik
Kjell Espeland Halvorsen



JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Vår ref.: 2026/25321-3

Deres ref.: 2024/2188

Dato: 19.06.2026

Høring Fjerntogstrategi, Saksnr: 2024/2188, høringssvar Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune sender følgende høringssvar til Jernbanedirektoratet:

1. Akershus fylkeskommune vurderer det som positivt at Jernbanedirektoratet har lagt frem en fjerntogstrategi som forberedelse til neste Nasjonal transportplan. Akershus fylkeskommune er enig i at tiltak med høyt ambisjonsnivå, som gjør fjerntog konkurransedyktig mot fly på mellomlange strekninger, er svært kostbare, men nødvendige dersom målene i Nasjonal transportplan skal nås.
2. Akershus fylkeskommune vurderer det som svært positivt at strategien foreslår å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for strekningen Oslo–Stockholm, inkludert delen fra Akershus til Karlstad, i samarbeid med Trafikverket. Dette bør legge til rette for bygging av ny strekning i denne delen. Gitt et stramt økonomisk handlingsrom anbefales det at muligheten for en OPS modell (konsesjon/DBFOM) med tilgjengelighetsbasert betaling utredes.
3. Akershus fylkeskommune er videre enig i at Ringeriksbanen på sikt bør bygges ut for å forbedre tilbudet mellom hovedstadsregionen og Bergen. Det legges til grunn at «på sikt» innebærer realisering før neste NTP-periode.
4. Akershus fylkeskommune vurderer at ambisjonsnivået for strekningen Oslo–Göteborg (København–Hamburg) er for lavt. For å øke etterspørselen på denne strekningen anses betydelige forbedringer i reisetid som nødvendige. For å oppnå dette kan strekningen Oslo Göteborg oppgraderes. En alternativ løsning er å vurdere en avgrening fra den planlagte strekningen (Oslo-) Ski-Karlstad (-Stockholm) til Göteborg-Kil. Dette bør utredes i samarbeid med Sverige.

SAMF strategi

Postadresse: Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Telefon: 22 05 50 00

E-post: post@afk.no

Internett: www.afk.no

Org.nr.: 930580783

Vennlig hilsen

Ulrich Furthmüller

Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Jernbanedirektoratet
Postadresse
0123 Postnummer og sted

Att.: Dybwik, Drösemeyer og Bøe

Dato: 15.06.2026
Deres ref.: 2024/2188,
2026/317 og 2024/1961-60
Side: 1 / 5

Vår saksbehandler: Vibeke Røise Warholm
Telefon: 47454699
Mobil: 47454699
E-post: vibeke.roise.warholm@banenor.no

Bane NORs høringsuttalelse til fjerntogstrategi, godsstrategi og kollektivstudie for Østlandet

Det vises til høringsbrev for fjerntogstrategi, godsstrategi og kollektivstudie for Østlandet, mottatt 15. og 16.04.2026.

Bane NOR takker for muligheten til å gi innspill til de tre strategiene, som blant annet blir en del av grunnlaget til NTP 2029-40.

Bane NOR har deltatt styringsgruppene for fjern- og godsstrategien, og i referansegruppen for kollektivstudie Østlandet. I tillegg har Bane NOR i henhold til avtale gitt faglig bistand i innledende arbeider med en kapasitetsvurderinger og kostnadsestimater, og deltatt i arbeidsgruppemøtene for godsstrategi og noen arbeidsgruppemøter for fjerntogstrategien.

Høringsuttalelsen er konsentrert rundt Bane NORs ansvarsområder, og på et aggregert nivå. Dersom Jernbanedirektoratet skal utarbeide nye versjoner av strategidokumentene etter høringen kan mer detaljerte innspill sendes over. For prioritering og oppfølging av infrastrukturavtaler vises det til prosesser for avtaler og statsbudsjettarbeidet.

I videre oppfølging og modning av tilbudsforbedringer er det viktig at mulig utvikling av de ulike tilbudssegmentene ses i sammenheng der de benytter samme infrastruktur, som i stor grad består av enkeltsporede strekninger eller dobbeltspor med svært høy trafikk, og på flere strekninger er overbelastet. I første omgang forventes dette å bli viktig i forbindelse med sektorens arbeid med innspill til NTP 2029-40.

I sammenlikningsalternativene i de tre strategiene ligger flere infrastrukturtiltak som vil være aktuelle for nye vurderinger i prioriteringsinnspillet til neste NTP. Dette vil ha innvirkning på handlingsrommet og på hva som skal til for å realisere ulike tilbudsbedringer, samt behov for analyser.

Fjerntogstrategi

Fjerntogtrafikken har en viktig funksjon som attraktiv og utslippsfri kollektiv transportform på de lengre distansene, som også har også betydning for beredskapen mellom regionene.

Strategien viser at betydelig satsing på fjerntog kunne føre til en klimagassreduksjon som ville være et viktig bidrag i omstilling til lavutslippssamfunnet. Flytting av reiser fra fly vil gi utslippsreduksjon for klimagass med dagens teknologi, uten avhengighet mot fremtidig teknologiutvikling eller energikrevende produksjon av alternative drivstoff. Samtidig peker strategien på at overflytting av et større volum av flytrafikken vil kreve et togtilbud som fordrer omfattende tiltak i infrastrukturen, for å oppnå betydelig høyere fremføringshastighet og økt kapasitet.

NTP 2025-2036 legger til rette for økt kapasitet rundt de store byene og økt kapasitet for godstog på de lengre strekningene. Dobbelspor- og kryssingssportiltakene som bygges og planlegges for å oppnå dette forutsetter at dagens fjerntogkapasitet skal opprettholdes på dagens nivå, men vil forbedre avvikshåndteringen også for fjerntogene. Bane NOR tilrettelegger også infrastrukturen for nytt fjerntogmateriell, med tiltak blant annet på stasjoner og serviceanlegg.

Bane NOR støtter vurderingen om at en større satsing på fjerntogstrekningene i en situasjon med begrenset ressurstilgang må veies opp mot de daglige reisene og godskapasiteten på bane.

I anbefalingen for Oslo-Kristiansand-Stavanger skriver Jernbanedirektoratet: «Materiellet må utformes med hensyn til at dette er en svingete strekning, som både krever at togene har krengefunksjon, og er tilpasset denne typen kjøring.» Dette støttes av Bane NOR. Analyser har vist at dagens ruteplan ikke er kjørbart med materiell uten krengefunksjon.

Bane NOR vil også understreke at kapasitetsfordelingsprosessen er lovhjemlet i norsk og europeisk lov. Vi har i begrenset grad mulighet til å tilpasse disse prosessene, og endringer må skje innenfor gjeldende lover.

For eventuell økning i antall nattogavganger er det viktig at tilgang til arbeid i spor nattetid ivaretas, da viktige drift-, vedlikehold og fornyelsesoppgaver gjennomføres om natten. Omfanget av slike aktiviteter forventes å øke de kommende årene, som følge av økt satsing på vedlikehold og fornyelse samt økt klimapåkjønning

Strategien omtaler å utrede mindre tiltak og mulige snarlige gevinster på flere av relasjonene. Bane NOR støtter prioritering av dette.

Toglengder er lite omtalt i strategien, og Bane NOR mener at det ville være en styrke å standardisere fjerntoglengden for hver streking. Videre savnes vurderinger av hvordan setekapasiteten skal kunne opprettholdes, eller hva slags tiltak som skal vurderes, der det settes inn kortere tog med færre seter. Å løse dette med flere avganger vil kreve strekningskapasitet, og kryssingene vil kunne komme på stasjoner som det ikke er gitt at har plattform til to spor.

Av mer detaljerte tilbakemeldinger har vi merket oss at i kapittel 2.1.1 tabell 1 oppgis dagens reisetid, mens det i teksten opplyses om at det er gjennomsnittlige tider for R25 som er oppgitt. Videre står det i kapittel 3.1.3 at Bane NOR Eiendom arbeider for å sikre at stasjoner er gode knutepunkter. Dette er delvis riktig, men det er primært statsforetaket Bane NOR som ivaretar dette ansvaret.

Godsstrategi

Bane NOR deler Jernbanedirektoratets vurdering om at NTP 2025-2036 gir et godt grunnlag for å møte forventet etterspørsel etter gods på bane. Samtidig er ikke NTP forpliktende, og realisering avhenger av finansiering til større og mindre investeringer. For godstransporten er det også viktig at den økte satsingen på vedlikehold og fornyelse opprettholdes, for å sikre en sikker, tilgjengelig og pålitelig jernbane.

Bane NOR støtter også Jernbanedirektoratets vurdering av hvilke banestrekninger det er behov for mer kunnskap om, herunder forslag om en KVV for Oslo-Trondheim som inkluderer både person- og godstog.

Bane NOR er positive til en utredning av støtte til økt trekkraft for lokomotiver. I en videre utredning bør muligheten for bimodale tog inkluderes. Dette kan bidra til å styrke både robustheten og redundansen for godstransport på jernbane. Bimodale tog har en viktig funksjon både ved langvarige brudd der det finnes ikke-elektrifiserte omkjøringsmuligheter eller ved bortfall av kjørestrøm. Bimodale godstog øker slik jernbanens motstandsdyktighet.

Bimodale lokomotiver vil også gjøre det mulig å øke effektiviteten på godsterminalene, ved å forenkle terminalutforming og terminaldrift. Dersom alle godslok er bimodale, kan terminaler fungere med enklere sporstruktur, redusert arealbehov og lavere kompleksitet i driften. Dermed kan oppholdstiden på terminalen reduseres, noe som gir tid til flere tog per døgn på terminalen og bedre utnyttelse av kapasiteten. Kostnadene til terminaldrift reduseres dersom godstoget klarer seg uten hjelpelokomotiv på terminalen. I strategien er terminalhåndtering identifisert som kostnadsdriver for jernbanegods (kap. 2.5.2).

Gjennomført bruk av bimodale lokomotiver er et nytt moment i terminalutforming og terminaldrift, og er så langt Bane NOR er kjent med ikke utredet tidligere. Analyser av effektene av at alle godslokomotiver er bimodale kan avdekke betydelig potensial, og det anbefales å utrede hvordan bimodale lokomotiver påvirker både utforming og drift av godsterminaler.

For anbefalingen om terminaloperatørmodell vises det til det kommende svaret på oppdrag 4 i Samferdselsdepartementets oppdragsbrev til Bane NOR for 2026. Oppdraget «Evaluering av tiltak på godsterminaler og revurdering av operatørmodell» har svarfrist 15. november 2026.

Bane NOR er positive til en utredning om oppdatering av bremsetabeller, og understreker viktigheten av at en slik utredning inkluderer kompetanse innen fagområder som bremses, signalanlegg og kjøreegenskaper.

Til kapittel 2.5.2 bemerkes at det i fremtiden vil pågå mye arbeid i og rundt Alnabru godsterminal, og at det kan være behov å styrke kunnskapen om eventuelt behov for en avlastningsterminal på det sentrale Østlandet. En slik vurdering bør også sees i lys av det nye NTP-målet om en motstandsdyktig transpotssektor som styrker Norges forsvarsevne, og omfatte koblingen mot havner. Skal godstransporten på bane øke, så er det sannsynlig at samspillet mellom sjø, bane og vei må styrkes. Mulighetene for omlasting mellom sjø og bane er i dag begrensede.

I kapittel 2.6.3 skriver Jernbanedirektoratet at Nordisk Togteknikk (NTT) ikke får forlenget leieavtalen på Fjellstallen etter 2029. Bane NOR viser til høringsvaret til Jernbanedirektoratets

«Plan for nasjonale verkstedbehov», der det understrekes at Fjellstallen ikke vil bli lagt ned før det er etablert et fullgodt alternativ.

Kollektivstudie for Østlandet

Kollektivstudien berører viktige tema med hensyn på togets rolle i fremtidig transportutvikling på det sentrale Østlandet, og nullvekstmålet.

De viktigste strategiske valgene i dette området anses å handle om hva som skal til for å betjene de daglige reisene, inklusive forventet etterspørselsvekst, på en god måte. Samtidig skal den samme infrastrukturen benyttes av gods- og fjern tog, og vedlikeholdes.

Bane NORs støtter Jernbanedirektoratet anbefaling av at jernbanens rolle som ryggrad i kollektivsystemet på Østlandet styrkes og videreutvikles, gjennom godt samspill og forutsigbar arbeidsdeling mellom tog og buss (samt andre alternativer til personbil). For å sikre dette tilrå studien at jernbanetiltakene som ligger til grunn for sammenlikningsalternativet gjennomføres. Deretter Rikstunnel for jernbanen for å sikre tilstrekkelig kapasitet og kvalitet i transporttjenesten på lang sikt.

Bane NOR mener at det er viktig å utvikle et godt kunnskapsgrunnlag både for en situasjon der Rikstunnel realiseres, og der den ikke realiseres. Det forventes at begge deler vil bli etterspurt. En god analyse av hvilke begrensninger en situasjon der Oslotunnelen fortsatt er en flaskehals for eksempelvis mulig tilbudsutvikling på Østlandet og landet for øvrig, driftsstabilitet og redundans, for beredskap og vedlikeholdskostnader vil også være til nytte i sammenlikningsalternativet for Rikstunnel. Bane NOR tilrår en trinnvis modning av beslutningsgrunnlaget for Rikstunnel.

Selv om Bane NOR slutter seg til anbefalingene kan det også være aktuelt å se på grunnlag for tilbudsbedring på deler av IC-strekningene tidligere og om mulig med enklere tiltak enn kollektivstudien beskriver. Eksempelvis kan det være aktuelt å se på mulig tilbud til Moelv i tilknytning til nytt sykehus i beslutningsgrunnlaget til neste NTP.

Om notat 11

Selv om notat 11 Mobilitetstiltak og mating i knutepunkt ikke påvirker konklusjonene i selve hovedrapporten, er det etter Bane NORs syn uheldig dersom notatet blir liggende offentlig tilgjengelig etter høring, da det kan tolkes som at Jernbanedirektoratet har sin egen parkeringsstrategi. Vi har sett at funn fra dette notatet allerede har blitt brukt i møter om stasjoner.

Bane NOR skulle gjerne ha vært tettere involvert i arbeidet med notat 11, som omhandler tema innenfor vårt ansvarsområde. Metodisk er det foretatt forenklinger som medfører risiko for feilaktig beslutningsgrunnlag. Bane NOR arbeider kontinuerlig med slike problemstillinger, og har over tid utviklet systematiske og erfaringsbaserte metoder for å håndtere komplekse sammenhenger mellom stasjoner, influensområder og reiseatferd.

Disse perspektivene gir i flere tilfeller andre vurderinger enn de som kommer frem i notatet, og vi foreslår derfor at notatet fjernes.

Med vennlig hilsen

Vibeke Warholm
Konserndirektør Strategi og bærekraft

Høringssvar fra Banevokterne til Fjerntogstrategi – Jernbanen 2050

Jernbanedirektoratet
Kun sendt pr. e-post: post@jernbanedirektoratet.no

Hønefoss, 5. juni 2026

Banevokterne viser til at Jernbanedirektoratet har utarbeidet *Fjerntogstrategi – Jernbanen 2050* som kunnskapsgrunnlag for videre utvikling av fjerntogtilbudet og kommende Nasjonal transportplan. Fjerntogstrategien vurderer fjerntogets rolle på nasjonale og internasjonale strekninger, med vekt på lange reisers betydning for klimamål, lavutslippssamfunnet og et mer attraktivt togtilbud.¹

Banevokterne oversender med dette sitt høringssvar. Vi kommenterer særlig strategiens omtale av Oslo–Bergen og behovet for å realisere Ringeriksbanen. Vi mener Ringeriksbanen må behandles som et nødvendig og forpliktende tiltak for å oppnå strategiens mål, ikke som et tiltak som skyves ut i tid. Fjerntogstrategien dokumenterer at Bergensbanen er den fjerntogstrekningen som har størst potensial, og at Ringeriksbanen er det viktigste enkeltprosjektet.

Banevokternes hovedpunkter

Ringeriksbanen må bygges. Dersom målene i Fjerntogstrategien skal tas på alvor, må staten forplikte seg til realisering av Ringeriksbanen som en del av utviklingen av Bergensbanen.

Kortere reisetid er avgjørende for at toget skal kunne konkurrere med fly. Fjerntogstrategien viser at kortere reisetid er den viktigste egenskapen for å øke fjerntogets attraktivitet. For Oslo–Bergen er Ringeriksbanen det mest sentrale enkelttiltaket for å redusere reisetiden og gjøre toget relevant for flere kundegrupper.²

Ringeriksbanen må vurderes som et flerfunksjonelt jernbanetiltak. Tiltaket gir ikke bare nytte for fjerntog mellom Oslo og Bergen, men også for regiontog, gods, samfunnssikkerhet, bo- og arbeidsmarkedsutvikling og klima.

De samfunnsøkonomiske analysene må ikke brukes for snevert. Analysene peker selv på at nytte for regiontog og godstog ikke er fullt ut inkludert, og at dette er en vesentlig svakhet ved vurderingene.³

Ringeriksbanen er et klimatiltak. Overføring av reiser fra fly og bil til tog forutsetter et togtilbud som er raskere, mer pålitelig og har tilstrekkelig kapasitet. Ringeriksbanen er nødvendig for å realisere dette potensialet på Oslo–Bergen.

Fjernetogstrategien bør endres før den legges til grunn for videre NTP-arbeid. Strategien bør tydelig anbefale at Ringeriksbanen realiseres i kommende NTP-periode, med forpliktende fremdrifts- og finansieringsplan.

Innledende kommentarer

Banevokterne støtter ambisjonen om å styrke fjernetogets rolle i transportsystemet. Det er positivt at Fjernetogstrategien løfter frem behovet for bedre kapasitet, kortere reisetid, bedre kundeopplevelse, mer sømløse reiser og et togtilbud som kan bidra til overgangen til lavutslippssamfunnet.

Samtidig mener vi at strategien ikke er tydelig nok på hva som faktisk må til for å gjøre toget konkurransedyktig på de viktigste fjernetogstrekningene. Dette gjelder særlig Oslo–Bergen. Strategien viser at strekningen har et stort marked, mange flyreiser og betydelig potensial for overføring til tog. Den viser også at dagens reisetid med tog er for lang til at toget i tilstrekkelig grad kan konkurrere i endepunktsmarkedet.⁴

For Banevokterne er konklusjonen klar: Det er ikke tilstrekkelig å forbedre komfort, billettløsninger og pris dersom reisetiden fortsatt er for lang. Slike tiltak er viktige, men de kan ikke erstatte nødvendig infrastruktur. Ringeriksbanen må derfor løftes frem som et hovedgrep i utviklingen av Bergensbanen.

Vi vil i det følgende kommentere de delene av strategien som særlig gjelder Oslo–Bergen, Ringeriksbanen, samfunnsøkonomi, klima og behovet for forpliktende oppfølging.

1. Oslo–Bergen er en av de viktigste fjernetogrelasjonene i Norge

Fjernetogstrategien viser at Oslo–Bergen er en sentral fjernetogstrekning. Strekningen har et endepunktsmarked på om lag 2,2 millioner årlige reiser, om lag 20 flyavganger i hver retning, fem togavganger pluss nattog, og en reisetid med tog på 6 timer og 58 minutter. Strategien peker samtidig på flere sentrale utfordringer: lang reisetid, begrensede muligheter for tilbudsutvikling, sårbar og gammel infrastruktur og krevende topografi.⁵

Dette er ikke marginale svakheter ved dagens tilbud. Det er strukturelle utfordringer som gjør at toget ikke får den rollen det bør ha mellom landets to største byregioner. Dersom staten ønsker at fjernetog skal bidra til lavere utslipp og et mer effektivt transportsystem, må Oslo–Bergen prioriteres.

Banevokterne mener at Ringeriksbanen er det viktigste enkelttiltaket for å styrke denne strekningen. Uten Ringeriksbanen vil Bergensbanen fortsatt ha for lang reisetid og for svak konkurransekraft i store deler av markedet.

2. Kortere reisetid må være førende for prioriteringene

Fjerntogstrategien legger til grunn at kortere reisetid er den viktigste egenskapen som øker fjerntogets attraktivitet.⁶ Dette må få praktiske konsekvenser for prioriteringene.

For Oslo–Bergen er reisetiden i dag nær syv timer. Dette gjør at fly fortsatt vil dominere store deler av endepunktsmarkedet. Dersom toget skal bli relevant også for arbeidsreiser, tjenestereiser og andre reiser der tid er avgjørende, må reisetiden ned. Det meste av samfunnsnyttene ved Ringeriksbanen ligger på fjerntogstrekningen.

Ringeriksbanen er derfor ikke bare et regionalt ønske. Den er et nødvendig nasjonalt grep for å gjøre fjerntogtilbudet konkurransedyktig. Den vil forkorte Bergensbanen, styrke forbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet og gjøre det mer realistisk å overføre reiser fra fly til tog.

Banevokterne mener derfor at Fjerntogstrategien bør endres slik at Ringeriksbanen ikke omtales som et tiltak «på sikt», men som et prioritert tiltak for realisering i kommende NTP-periode.

3. Ringeriksbanen er mer enn et fjerntogtiltak

Banevokterne mener at Ringeriksbanen må vurderes som et samlet jernbane- og samfunnsutviklingstiltak. Tiltaket vil ha betydning for flere markeder og samfunns mål samtidig.

Ringeriksbanen vil:

- gi kortere reisetid mellom Oslo og Bergen,
- gi grunnlag for et bedre regiontogtilbud mellom Ringerike og Oslo,
- styrke bo- og arbeidsmarkedsintegrasjonen på Østlandet,
- bidra til bedre kapasitet og robusthet i jernbanesystemet,
- gi økt mulighet for overføring av reiser fra fly og bil til tog,
- kunne gi nytte for godstransport mellom Østlandet og Vestlandet,
- styrke samfunnssikkerhet og redundans i transportsystemet.

Dette er virkninger som må vurderes samlet. Det blir misvisende å behandle Ringeriksbanen som et isolert fjerntogtiltak dersom store deler av nytten ligger i andre markeder.

4. De samfunnsøkonomiske analysene må tolkes med varsomhet

Banevokterne merker seg at den samfunnsøkonomiske analysen viser negativ netto nåverdi for flere av de analyserte fjerntogtiltakene. Samtidig er det avgjørende å lese analysene med de forbeholdene som analysene selv oppstiller.

Den samfunnsøkonomiske analysen peker på at nytte for regiontog og godstog ikke er fullt ut inkludert, og at dette representerer en stor svakhet ved analysene.⁷ Dette er særlig viktig for Ringeriksbanen, fordi tiltaket nettopp har stor betydning utover fjern togmarkedet.

Analysen viser også at ikke alle nytteverdier eller kostnader av Ringeriksbanen er fanget opp. Ideelt sett skulle effekter av regiontogtrafikken mellom Ringerike og Oslo vært inkludert for å gi en fullstendig nytte-kostnadsanalyse. Når en andel av investeringskostnadene tilordnes fjern tog basert på togbevegelser, reduseres investeringen som belastes fjern tog fra 32,8 mrd. kroner til 6,8 mrd. kroner. Dette gir et positivt samfunnsøkonomisk resultat med netto nåverdi på 2,8 mrd. kroner.⁸

Banevokterne mener dette viser at beslutningsgrunnlaget må videreutvikles. Ringeriksbanen må vurderes på grunnlag av samlet nytte for fjern tog, regiontog, gods, klima, samfunnssikkerhet og regional utvikling. En for snever analyse vil undervurdere tiltakets samfunnsverdi.

5. Ringeriksbanen er nødvendig for at fjern tog skal bidra til lavutslippssamfunnet

Fjern togstrategien legger vekt på at fjern toget skal bidra til overgangen til lavutslippssamfunnet. For Oslo–Bergen er dette særlig relevant fordi strekningen har et stort reisemarked og mange flyavganger.

Strategien viser at ambisjonsnivå 2 kombinert med prisvirkemiddel er beregnet å gi en årlig reduksjon på 27 400 tonn CO₂-ekvivalenter ved overført trafikk fra fly til tog på Oslo–Bergen.⁹ Dette illustrerer at klimapotensialet er reelt.

Samtidig kan ikke dette potensialet realiseres fullt ut uten et togtilbud som er attraktivt nok. Det er ikke realistisk å flytte store reisestrømmer fra fly til tog dersom reisetiden ikke reduseres betydelig, kapasiteten ikke økes og punktligheten ikke styrkes.

Banevokterne mener derfor at Ringeriksbanen må behandles som et klimatiltak. Det er et tiltak som gjør det mulig å bruke jernbanen som et reelt alternativ til fly mellom Oslo og Bergen.

6. Samfunnssikkerhet og robusthet må tillegges større vekt

Transportsektoren må planlegges for mer ekstremvær, større sårbarhet og økt behov for robuste forbindelser mellom landsdelene. Fjern togstrategien peker på betydningen av transportkapasitet og redundans i transportsystemet, herunder tilgang på alternative traseer og tilstrekkelig infrastruktur- og materiellkapasitet.¹⁰

Bergensbanen er i dag sårbar. Gammel infrastruktur, krevende topografi og værutsatte strekninger gjør at robusthet bør være et sentralt hensyn i videre utvikling. Ringeriksbanen vil bidra til en mer moderne og robust korridor mellom Oslo-området og Ringerike, og vil dermed styrke hele Bergensbanens funksjon.

Banevokterne mener at samfunnssikkerhet, beredskap og redundans må vektes tydeligere i vurderingen av Ringeriksbanen. Dette er virkninger som ikke fullt ut fanges opp i tradisjonelle beregninger av reisetid og trafikanthytte.

7. Banevokternes anbefalinger

Banevokterne mener at Fjerntogstrategien bør justeres før den legges til grunn for videre arbeid med Nasjonal transportplan.

Vi foreslår at:

- Ringeriksbanen gis status som et prioritert og nødvendig tiltak for utvikling av Oslo–Bergen.
- Formuleringer om at Ringeriksbanen skal bygges «på sikt» erstattes med en tydelig anbefaling om realisering i kommende NTP-periode.
- Staten legger frem en forpliktende fremdrifts- og finansieringsplan for Ringeriksbanen.
- Den samfunnsøkonomiske vurderingen oppdateres slik at nytte for regiontog, godstransport, bo- og arbeidsmarkedsutvikling, robusthet, samfunnssikkerhet og reduserte klimagassutslipp inngår mer helhetlig.
- Ringeriksbanen vurderes som et samlet tiltak for fjerntog, regiontog, gods, klima og samfunnsutvikling – ikke som et isolert fjerntogtiltak.
- Videre arbeid med Bergensbanen organiseres slik at Ringeriksbanen, Arna–Stanghelle, nytt materiell, nattogtilbud, punktlighetstiltak og ruteutvikling ses i sammenheng.

Avsluttende kommentarer

Banevokterne støtter at Fjerntogstrategien løfter frem behovet for et bedre fjerntogtilbud. Strategien viser samtidig at de største gevinstene ikke kommer av små justeringer alene, men av tiltak som faktisk gjør toget mer konkurransedyktig.

For Oslo–Bergen er Ringeriksbanen et slikt tiltak. Den vil redusere reisetiden, styrke kapasiteten, gi bedre grunnlag for regiontog, bidra til klimaomstilling og gjøre Bergensbanen mer robust.

Banevokterne mener derfor at konklusjonen må være klar: Dersom målene i Fjerntogstrategien skal tas på alvor, må Ringeriksbanen bygges.

Med vennlig hilsen
Banevokterne

Ivar Gunnar Lia
Styreleder

Mads Vincent Andenæs Galtung
Styremedlem

Fotnoter

¹ Jernbanedirektoratet, *Fjerntogstrategi: Jernbanen 2050*, dokument nr. 2024/2188-4, 1. april 2026, s. 7–11.

² Jernbanedirektoratet, *Fjerntogstrategi: Jernbanen 2050*, dokument nr. 2024/2188-4, 1. april 2026, s. 8–9 og s. 48–51.

³ Jernbanedirektoratet, *Jernbanen 2050. Fjerntogstrategi. Samfunnsøkonomisk analyse. Vedlegg til fjerntogstrategien*, 15. april 2026, s. 5–6.

⁴ Jernbanedirektoratet, *Fjerntogstrategi: Jernbanen 2050*, dokument nr. 2024/2188-4, 1. april 2026, s. 48.

⁵ Jernbanedirektoratet, *Fjerntogstrategi: Jernbanen 2050*, dokument nr. 2024/2188-4, 1. april 2026, s. 48.

⁶ Jernbanedirektoratet, *Fjerntogstrategi: Jernbanen 2050*, dokument nr. 2024/2188-4, 1. april 2026, s. 8–9.

⁷ Jernbanedirektoratet, *Jernbanen 2050. Fjerntogstrategi. Samfunnsøkonomisk analyse. Vedlegg til fjerntogstrategien*, 15. april 2026, s. 5–6.

⁸ Jernbanedirektoratet, *Jernbanen 2050. Fjerntogstrategi. Samfunnsøkonomisk analyse. Vedlegg til fjerntogstrategien*, 15. april 2026, s. 16–17.

⁹ Jernbanedirektoratet, *Fjerntogstrategi: Jernbanen 2050*, dokument nr. 2024/2188-4, 1. april 2026, s. 40–41.

¹⁰ Jernbanedirektoratet, *Fjerntogstrategi: Jernbanen 2050*, dokument nr. 2024/2188-4, 1. april 2026, s. 45–47.

Kilderegister

Jernbanedirektoratet, *Fjerntogstrategi: Jernbanen 2050*, dokument nr. 2024/2188-4, 1. april 2026.

Jernbanedirektoratet, *Jernbanen 2050. Fjerntogstrategi. Samfunnsøkonomisk analyse. Vedlegg til fjerntogstrategien*, 15. april 2026.

Til Jernbanedirektoratet
Fra Bergen Næringsråd

Høringsuttale fjerntogstrategi og godstrategi.

Viser til høring og fjerntogstrategi og godsstrategi. Bergen Næringsråd vil gi følgende høringsuttalelse:

1. Fjerntogstrategi

- **Bergen Næringsråd støtter** prioriteringen av Bergen-Oslo som den strekningen med størst potensiale, og at den derfor bør prioriteres først. Dette forsterkes av behovet for å skape redundans i jernbanesystemet mellom de to største byene i Norge. Både av hensyn til beredskap og regularitet er dette avgjørende.
- **Bergen Næringsråd vil advare sterkt mot** å innføre prisvirkemidler på flybillettene, i realiteten er prisvirkemidlene foreslått innført i en situasjon der det ikke finnes reelle alternativer til fly. Med tanke på elastisiteten i dette markedet som er liten, er sjansen stor for at dette bare vil fremstå som en ekstra pris på fly, uten noen nevneverdig overføring av passasjerer til tog.

Vi reagerer sterkt på at en foreslår å legge en slik ekstra skatt på næringslivet på Vestlandet, samtidig som man tydelig innrømmer at tog ikke er et reelt alternativ. Det er distriktsfiendtlig og svært skadelig for vårt næringsliv. Vi er helt avhengig av å reise til Oslo fordi bla. staten har organisert seg og lokalisert seg som den har.

Samfunnsøkonomisk mener vi dette kan føre til helt spesielle og uhensiktsmessige tilpasninger med flygninger via omveier og andre flyplasser for å omgå avgiften.

Det oppleves fundamentalt provoserende og urettferdig at der skal legges en ekstra avgift på reisende fordi toget ikke er bygget ut slik det lenge har vært lovet. Vi skal altså betale ekstra fordi vi har for dårlig infrastruktur. Kort sagt betale ekstra fordi vi har ekstra reisekostnader og ulemper. Dette fremstår svært ulogisk for oss, og som en dobbeltbeskatning.

- **Bergen Næringsråd mener i likhet med Vestland fylkeskommune at fullføring av fellesprosjektet Arna-Voss helt til Voss og Ringeriksbanen må skje så fort som mulig.** Disse to prosjektene vil i seg selv øke konkuranseevnen til tog betydelig og sikre redundans i store deler av linjenettet mellom Norges to største byer.
- Bergen Næringsråd vil også peke på at implementeringen av nytt ERTMS-system er avgjørende for sikkerhet, regularitet og kapasitetsutnyttelse.
- Bergen næringsråd vil også peke på viktigheten av nye og flere togsett på strekningen for å sikre kapasitet og regularitet.

2. Godsstrategi

- Bergen Næringsråd vil understreke den store betydningen kapasitetstiltak på Bergensbanen har for godstransport over fjellet. (se også kommentarene over).

- Bergen Næringsråd viser til at kapasitetsøkning på gods kan oppnås med relativt lav kostnad.
- Bergen Næringsråd ber om at disse tiltakene gjennomføres så raskt som mulig for å sikre bedre kapasitet.

3. Oppsummerende kommentarer

- Bergen næringsråd mener de to strategiene inneholder nok informasjon til å gå videre med konkrete konsepter og tiltak. Fra noen hold er der ytret ønske om en egen utviklingsplan for Bergensbanen. Dette kan være en god ide, men Bergen Næringsråd vil sterkt hevde at et slikt arbeid i så fall må gå parallelt med realisering av tiltakene som er foreslått i strategiene, og ikke føre til at arbeidet stanser opp i påvente av utviklingsplanen.

Med Hilsen

Monica Mæland
Adm. dir Bergen Næringsråd

Tittel

Tittel

Overskrift 1

Overskrift 1

Overskrift 2

Overskrift 2

Overskrift 3

Overskrift 3

Undertittel

Lorem ipsum dolor

Undertekst

LOREM IPSUM DOLOR

Brødtekst

Lorem ipsum dolor

Punktliste

- Punkt 1
- Punkt 2

Datatekst

Lorem ipsum dolor sit amet

Jernbanedirektoratets Fjerntogstrategi, som del av et helhetlig jernbanetilbud mot 2050

Høringsuttalelse fra Besteforeldrenes klimaaksjon.

Samferdselsgruppa med godkjenning i landsstyret i BKA 14.06.26

Innledning

Fjerntogstrategien er en av tre «Utredninger av jernbanetilbudet mot 2050» som Jernbanedirektoratet fikk i oppdrag å utføre om hhv. fjerntog, gods og kollektivtilbudet på Østlandet, jf. oppdrags-/tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet 25.06.2024. Disse skal også inngå som del av arbeidet med neste NTP. Utredningene skulle «leveres som tre separate utredninger, men de må ses i sammenheng». Men dessverre er likevel utredningene i liten grad sett i sammenheng. Utredningene viser også i liten grad de mulighetene en moderne jernbane kan tilby norsk samferdsel, samfunnsutvikling og miljøeffekter inn mot 2050 og framover.

Besteforeldrenes klimaaksjon mener fire prinsipper må legges til grunn ved planlegging av ny infrastruktur for transport:

- Minst mulig utslipp/forurensing
- Høyest mulig energieffektivitet
- Minst mulig arealbruk
- Minst mulig bruk av ikke fornybare ressurser

Norsk Jernbanepolitikk trenger en visjon

Utredningene skulle «Vurdere hvilken rolle toget, relativt til andre transportformer på de relevante strekningene, bør spille for å dekke transportbehovene i et 2050-perspektiv» og «ta utgangspunkt i utfordringsbildet for transportsektoren, spesielt knyttet til miljømål, energiknapphet og behovet for effektiv, klimavennlig transport». Jernbane er det mest energieffektive, arealeffektive, klima- og miljøvennlige transportmiddelet vi har. Moderne jernbane kan også være raskere og mer effektiv enn både fly- og veitransport. Det beste grunnlaget for en offensiv visjon.

Jernbanen burde derfor få en framtreddende plass i lavutslippssamfunnet fra 2050 og fremover, men dessverre lykkes ikke Jernbanedirektoratets «Fjerntogstrategi – Jernbanen 2050» å få fram dette. Den framstår for oss som en misbrukt mulighet for jernbanen i Norge.

For å kunne bidra til lavutslippssamfunnet (og økonomien i togdriften) må vi *få opp farten* på togene og *flytte* store mengder transport, både gods og passasjerer, over fra fly og vei til jernbane. El-biler og biodrivstoff har redusert utslippene fra personbiler med 1,7 millioner tonn siden 1990. Men i samme periode økte utslippene fra varebiler, busser og lastebiler med 1,8 millioner tonn. Nettoresultatet for veitrafikken er **dermed** at

utslippene er omtrent uforandret, melder Norsk klimastiftelse¹. Langtransport med tunge trailere er langt vanskeligere å batteri-elektrifisere enn personbiler. El-fly på lengre avstander, med mange passasjerer, er enda mer utfordrende, jfr. også oppslaget i NRK 14.05.2026 om at «Forsker knuser elfly-drømmen: – Kommer til å ta mer enn 30 år²».

Miljødirektoratet påpekte dessuten allerede i 2022³, i rapporten «Kraftbehov til transport. Nullutslippsscenarioer for 2050» at med beregnet trafikkvekst, dagens transportmiddelfordeling på vei og fly og inkludert produksjon av alternative drivstoff, vil behovet for elektrisk kraft innen transportsektoren øke fra da 2 TWh i dag til 60 TWh i 2050. Da den totale produksjonen av elektrisk kraft i Norge nå er på ca. 150 TWh, viser det at slike mengder med ny kraft ikke er enkelt å fremskaffe med vår tids tilgjengelige ressurser. Samtidig skal også mye annet elektrifiseres. Men som den samme rapporten også sier: «Mye transport kan unngås eller flyttes til mer energieffektive transportformer. En mer energieffektiv transportsektor vil gi mindre behov for kraft og være mindre ressurs- og arealkrevende.» Nettopp! Og her spiller en moderne og konkurransekraftig jernbane en nøkkelrolle.

Reisetid er nøkkelen

Jernbanedirektoratet går gjennom dagens situasjon i jernbane-Norge og vurderer tiltak som kan gjøre jernbanen mer attraktiv. Det slås fast på s. 7 at: «Dagens fjerntogtilbud har et begrenset antall avganger, og konkurrerer med andre togtilbud om kapasiteten på sporet. I endepunktmarkedet er tidsulempen stor sammenliknet med fly, og tilbudet møter i størst grad behovet hos kunder på fritidsreiser.» Og nederst s. 8: «Empiri og modellberegninger viser at kortere reisetid er den viktigste egenskapen som øker fjerntogtilbudets attraktivitet.»

Men dette er dessverre i liten grad fulgt opp i *Fjerntogstrategien*. De mest «ambisiøse» tiltakene som er utredet gir en reisetid Oslo – Bergen på 5 timer⁴, Oslo – Trondheim 4 – 6 timer⁵, Oslo – Stavanger 7 ½ time, Trondheim – Bodø 9 timer, Oslo – Stockholm 5 timer? (ikke angitt, men antatt av oss ut ifra dagens reisetid på 5 t 42 min og tiltakene som er foreslått), Oslo – København 6 ½ time. De tiltakene som fjerntogutredningen anbefaler, har lavere ambisjonsnivå, med enda lengre reisetider!

Dette står i skarp kontrast til den satsingen vi ser på jernbane i andre land. EU vil for eksempel tredoble sin trafikk på høyfartsbaner innen 2050 sett i forhold til 2020. Ifølge oppdragsbrevet skulle jo fjerntogutredningen «Se hen til antatt infrastruktur-utvikling i andre land», men den har altså oversett disse viktige føringene i EU.

¹ Norsk klimastiftelse, *Til Null*, 2026/2, side 17.

² <https://www.nrk.no/nordland/forsker-mener-det-vil-ta-30-ar-for-du-kan-fly-elektrisk-1.17879520>

³ Miljødirektoratet nr. M-2383/2022.

⁴ Etter dobbeltspor fra Bergen helt til Myrdal/Finse, Ringeriksbanen (på sikt) og 8 nye kryssningsspor mellom Hønefoss og Finse.

⁵ Vi stiller her spørsmål om logikken bak/realismen i å først anbefale dobbeltspor Hamar – Lillehammer i ambisjonsnivå 2 (med reisetid 6 timer), for deretter i ambisjonsnivå 3 å foreslå et nytt enkeltspor (!) for høyere fart Hamar – Trondheim via Østerdalen (med reisetid Oslo – Trondheim på 4 timer), i stedet for å se investeringer i ambisjonsnivå 2 og 3 i sammenheng. Vi stusser også over hvordan et enkeltspor for høy fart via Østerdalen skal fungere sammen med dagens Rørosbane og stasjoner.

Raskere tog reduserer driftsutgifter per tur og gir større marked og driftsinntekter.

Fjerntogutredningen har heller ikke vurdert hva et skikkelig konkurransekraftig tilbud i forhold til fly- og veitrafikken vil kunne føre til av økt marked og driftsinntekter. Med **lave nok** reisetider **vil mange** velge tog framfor fly.

Norge har Europas høyeste innenriks flytrafikk per innbygger. Vi flyr nesten 10 ganger mer enn den jevne europeer. Oslo – Trondheim og Oslo – Bergen var i 2022 hhv. den 3. og 4. mest trafikkerte flyrutene i Europa, med Oslo – Stavanger på 9. plass. Her ligger et stor potensial for toget.

Tog har også den fordel i forhold til fly at det kan betjene mange steder og stasjoner undervegs. Nye strekninger med dobbeltspor og høy hastighet for langdistanse-, regional- og godstrafikk vil slik også gi en effektiv betjening av regionaltrafikken, samtidig som vi får svært gode forhold for godstrafikken. Det vil samtidig styrke konkurransen i forhold til vei, og redusere behov og kostnader til vei-utbygging, uten at vi kan se at dette heller er nærmere vurdert.

Mer konkurransedyktige tog vil gi økte inntekter gjennom økte markedsandeler. Samtidig vil utgiftene per tur reduseres når tog og personale kan gjøre jobben på ned mot 1/3 av tiden togturen tar i dag. Eller sagt på en annen måte; kjøre nesten 3 turer på samme tid som de bruker på en togtur i dag.

Driften av Bergensbanen og Dovrebanen går i dag omtrent akkurat i balanse, mens resten av langdistanse-, lokal- og regionaltrafikken går med underskudd på til sammen 5,7 mrd. kroner ifølge statsbudsjettet for 2026. Sammenlignet med dette, er det grunn til å tro at konkurransedyktige tog som også kan betjene regionaltrafikken, vil kunne driftes med til dels store overskudd. Overskuddet kan bidra til å nedbetale bygging av nye jernbaner. Og jo flere som tar toget, jo større blir også miljøeffektene.

Moderne dobbeltspor nødvendig for økt kapasitet, hastighet og regularitet

Dagens jernbane mangler både attraktivitet og kapasitet. *Fjerntogstrategien* baserer seg på fortsatt store deler enkeltspor på langdistansestrekningene, noe som vil gi redusert kapasitet og fremdeles gjøre strekningene sårbare i forhold til regularitet. I tillegg kommer at dagens opp til 100 år gamle traseer mange steder kan være utsatt for flom og ras, noe som ofte kan føre til funksjonsbrudd som det tar lang tid å reparere. Man synes å glemme at dagens jernbane stort sett har nådd en grense både når det gjelder kapasitet, hastighet og regularitet. Derfor må det bygges nytt i et helt annet tempo enn det vi har sett fram til nå.

Vi vet av erfaringer fra andre land hvilke grep som både lønner seg økonomisk og som også fungerer best, all samferdsel sett under ett. Grepet er bygging av ny jernbaneinfrastruktur med dobbeltspor og for høy hastighet, samtidig med reduksjon av byggingen av nye store motorveier som det, ifølge veinormalene, ikke er behov for, og som bare bidrar til å vanskeliggjøre miljøkravene. Det samme gjelder planer for nye flyplasser, noe som kan unngås om vi satser riktig på jernbanen.

Tiltak av mer kortsiktig karakter er viktig, slik også *Fjerntogstrategien* påpeker; å bruke nok ressurser på bedre vedlikehold, utbedringer og å ta igjen etterslepet. Strategien innehar mål om å foreta mindre investeringer så som flere dobbeltsporparseller nær de store byene på Østlandet og bygge nye og lengre kryssningsspor for å gjøre både gods og persontrafikk smidigere, ved at man gir plass til flere og raskere tog. Dette er helt nødvendig på kort sikt for å bedre situasjonen. Man må likevel starte planleggingen av de langsiktige investeringene nå, slik at man kan skifte ut deler av det gamle slitne og ustabile jernbanenettet på langdistansene (flaskehalser) som sammenfaller med den langsiktige planen.

Nord-Norgebanen må med!

Nord-Norgebanen (NNB) er utelatt i *Fjerntogstrategien*, til tross for at den står spesifikt nevnt øverst på s. 3 i oppdragsbrevet som en av strekningene utredningen skal omfatte. Vedtaket i Stortinget i 2021 ba jo regjeringen om «å sette i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana». Jernbanedirektoratet henviser til KVVU om Nord-Norgebanen i 2023. Men Samferdselsdepartementet kjente vel til Stortingets vedtak i 2021 da de skrev oppdragsbrevet ..?

Det er reist mange berettigede kritiske spørsmål om forutsetninger og premisser Jernbanedirektoratet la til grunn i sin KVVU for Nord-Norgebanen, jf. flere høringsuttalelser til KVVU-en og den faglige vurderingen av denne gjort av Norsk Bane på oppdrag av Troms og Finnmark fylkeskommune. Med et annet konsept og andre valg for bl.a. linjeføring og hastighetsdimensjonering for Nord-Norgebanen, vil klimaeffektene og de samfunnsøkonomiske resultatene av prosjektet bli langt mer positive.

Det framstår også som underlig at KVVU-en har beregnet klimautslipp under bygging og drift av Nord-Norgebanen (med 67 % tunnel og enkeltspor) til 2 ½ ganger høyere per meter bane enn det som er beregnet for jernbanen Arna – Stanghelle (med over 90 % tunnel og dobbeltspor). Og hele 5 ganger høyere med Arna – Stanghelles forutsetning om å redusere sine klimautslipp med 55 %.

Nord-Norgebanen står dessuten svært sentralt i den den geopolitiske situasjonen vi opplever i dag. Nord-Norgebanen bør også sees i sammenheng med andre transportmidler. Forsvaret er avhengig av en effektiv logistikk og foretrekker jernbane på lengre transporter. I Nord-Norge er dette behovet ekstra tydelig. Det er også et generelt behov for å styrke nordområdene og binde dette langstrakte landet sammen, inkludert forbindelser til våre naboland. Et samarbeid med de andre nordiske landene er viktig med tanke på å få til et velfungerende jernbanenett i nordområdene. EU vil også styrke de militære transportmulighetene i Europa og utarbeider nå systemet *European Military Mobility Enhanced Response System*⁶.

Planleggingen må starte nå

6 European Military Mobility Enhanced Response System (EMERS) er et krisesystem som skal bedre evnen til å flytte militære styrker raskt over landegrensene.

Vi stiller spørsmål om hvorfor ikke de tre grunnlagsdokumentene sees mer i sammenheng. Det er etter vår mening både naturlig og nødvendig. Vi må bygge ut et jernbanesystem som betjener alle disse på en best mulig måte. Det vil si at lokaltog, intercity og fjerntog bruker felles spor der hvor det er naturlig. Intercity til Hamar på nye moderne spor for høy hastighet, vil også være en del av et nytt høyhastighets tilbud Oslo-Trondheim. Tilsvarende for andre strekninger i andre retninger.

Elektrifisering og oppgradering av Rørosbanen må også inngå i denne planen. Når både Dovrebanen og Rørosbanen kan kjøres elektrisk vil det for strekningen Oslo – Trondheim også gi økt redundans og beredskap ved ulike typer hendelser her.

Det som er et problem med norsk jernbanepolitikk, er at man mangler visjoner for jernbanen. Man har lett for å stoppe med det kortsiktige som om det langsiktige løser seg selv.

Skal man få til noe på lang sikt, må man starte planleggingen av de framtidige baneløsningene nå, med dobbeltspor og for høy hastighet.

Dette er helt nødvendig for å overføre fly- og biltrafikk som monner. Dette vil styrke endepunktstrafikken samtidig som det også styrker undervegs-trafikken og bidrar til god distriktsutvikling. Det er denne overføringen av de store trafikkstrømmene fra fly og bil til tog som gir de gode effektene for klima og miljø og økonomi.

I det videre arbeidet med *Fjerntogstrategien* anbefaler vi at det utredes et jernbanetilbud som vil være *reelt* konkurransedyktig i forhold til fly og vei. Det bør vurderes i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk, for å se dette i sammenheng, slik også oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet ba om. Og investeringene må ses i sammenheng med inntekspotensialet, miljøgevinstene og de samlede samfunns effektene et slikt jernbanenett vil gi, inkludert beredskap og forsvar.

Det er strategisk riktig at Norge investerer i en moderne, kapasitetssterk og konkurransedyktig jernbane som fungerer sammen med et nett av veier, flyruter og båttrafikk.

Som Klimautvalget 2050 sier (s. 164), må vi ta «utgangspunkt i det transportsystemet man vil ha i fremtiden, ikke hva en videreføring av historiske trender vil tilsi.»

Linda R. Parr (s)
Styreleder i BKA

Torstein Fjeldt
Leder av samferdselsgruppen i BKA

Saksframlegg

Saksnr.: 2026/8499

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Hovedutvalg for samferdsel	02.06.2026	
Fylkestinget	18.06.2026	

Høringsinnspill til Jernbanedirektoratet på tre studier - Kollektivstudie Østlandet, Fjerntogstrategi og Godsstrategi

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Kollektivstudie for Østlandet». Rikstunellen vil løse opp en stor flaskehals for mesteparten av togtrafikken på Østlandet, og er det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og et pålitelig togtilbud.

2.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune forventer at planlegging av Rikstunellen prioriteres og forseres slik at tunellen kan ferdigstilles tidligere enn estimert i rapporten. Prosjektet bør finne finansiering gjennom en særskilt ordning, slik at det også blir rom for andre jernbaneinvesteringer i planperioden.

3.

Kollektivstudie: Studien peker på Gulskogen-Hokksund som det prosjektet på Østlandet som gir størst årlig trafikantnytte per investert krone. Samtidig er Gulskogen-Hokksund det nest minste av de store investeringsprosjektene i studien. Planlegging av dette prosjektet må ferdigstilles hurtig slik at bygging kan starte når det er rom for dette på investeringsbudsjettet. En rask utbygging av kapasitet her vil også bedre situasjonen for fjerntog og godstog på strekningen. Dette gir økt nytte utover det som er beregnet for regiontogene alene.

4.

Kollektivstudie: Som påpekt ved oppstart av kollektivstudien savnet Buskerud fylkeskommune inkludering av jernbanestrekninger uten persontrafikk, herunder Randsfjordbanen. Med dobbeltspor til Hokksund vil det være mulig å forlenge flere pendeltog fra Drammen til Hokksund, og med det også kunne utvikle et bedre togtilbud både til Kongsberg og Vikersund/Hønefoss. Pendelforlengelse forutsetter dobbeltspor Gulskogen – Hokksund, men

kan gjennomføres uavhengig av om Rikstunellen er ferdigstilt da en slik tilbudsforbedring vil være forlengelse av eksisterende tog som i dag snur i Drammen.

Buskerud fylkeskommune ber Jernbanedirektoratet om en utredning som ser på pendelforlengelse fra Drammen til Vikersund/Hønefoss.

For økt frekvens til Kongsberg er det foreslått ulike løsninger avhengig av om tiltaksnivå 1 (dobbeltspor) eller tiltaksnivå 2 (krysningsspor) velges. Uansett løsning er det viktig å vurdere stasjon ved Gomsrud.

5.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune ønsker fortgang i arbeidet med takstsamarbeidsavtaler, og jobber nå med politisk avklaring for finansiering av en fylkesintern togavtale. For fylkeskryssende reiser, ber vi Jernbanedirektoratet ta initiativ til trinn 1 «Fri start og ankomstsone for overgang mellom buss og tog» som beskrevet i notat 7, inkludert forslag til finansieringsløsninger for en slik modell på Østlandet. Ved fremtidige rullinger bør trafikkavtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatør være basert på bruttokontrakter i takstsamarbeidsområder, som anbefalt i rapporten «Trafikkavtalegjennomgang» OsloEconomics m.fl. Oktober 2025.

6.

Fjerntogstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Fjerntogstrategi Jernbanen 2050», hvor det vises til at Bergensbanen har størst potensiale for å konkurrere mot fly og at dette er den første fjerntogstrekning hvor man bør utvikle ambisjonsnivå 2. I dette ambisjonsnivået er Ringeriksbanen det mest sentrale prosjektet. Dette er også den fjerntogstrekningen med høyest netto nåverdi per budsjettkrone fra de vurderte investeringsprosjekter for alle fjerntogene i ambisjonsnivå 2. Mange av prosjektene i ambisjonsnivå 2 er allerede ferdig planlagt, inkludert Ringeriksbanen, og det er viktig at man får investeringsbeslutning snarlig slik at tilbudet kan realiseres innenfor rimelig tid.

7.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter hovedinnholdet i godsstrategien. Jernbanen bør spille en økende rolle i godstransporten i et 2050-perspektiv, og både korridoren Oslo-Bergen og korridoren Oslo-Stavanger må få nødvendig innsats med utredning, tilrettelegging og andre tiltak. I tillegg kommer betydelige tiltak på Alnabru-terminalen, nytt materiell og økt verkstedkapasitet.

8.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune savner en vurdering av godstransport på Vestfoldbanen. Dette bør sees i sammenheng med utvikling av en privat jernbaneterminal på Kopstad nord i Vestfold. En tydeligere struktur av jernbaneterminaler, med utviklingsplaner for disse, bør bli en del av godsstrategien.

20.05.2026

Jan Sivert Jøsendal

fylkeskommunedirektør

Sammendrag

Jernbanedirektoratet har utarbeidet tre strategier som et oppdatert kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av jernbanestrategien fram mot 2050 og til neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP) 2029-2040. Utredningene, samt Buskerud fylkeskommunes høringsinnspill, danner et kunnskapsgrunnlag for de prioriteringer Buskerud skal gjøre i høst i prioriteringssak om ny NTP.

Høringsinnspillet som skal sendes til Jernbanedirektoratet vil være alle vedtakspunktene som fylkestinget vedtar i denne saken, med saksframlegget som vedlegg.

Saksopplysninger

Jernbanedirektoratet har utarbeidet tre strategier som gir et oppdatert kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av jernbanestrategien til neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP) 2029-2040. De tre studiene er: «Kollektivstudie for Østlandet», «Fjerntogstrategi, Jernbanen 2050» og «Godsstrategi for jernbanen Jernbanens rolle i transportsystemet i 2050-perspektiv»

For at saken ikke skal bli for omfattende og lang, har vi valgt å kun gi en kort overordnet omtale av de tre studiene hver for seg, med særlig fokus for deres betydning for Buskerudsamfunnet. Det er laget gode omtaler av de tre studiene på Jernbanedirektoratets hjemmesider – inkludert hovedrapportene med underbilag, og det er lenket til disse sidene ved å trykke på overskriftene nedenfor:

[Kollektivstudie for Østlandet](#)

Studien viser at nullvekstmålet ikke nås uten bilrestriktive tiltak, men at de bilrestriktive tiltakene forsterker presset på kollektivsystemet og særlig på togtilbudet. Uten økt transportkapasitet på jernbanen vil forsinkelser og trengsel øke betydelig. Studien viser også at økt bussmating til store knutepunkt og et mer integrert takstsystem gir en betydelig etterspørselseffekt. Dette bidrar til flere kollektivreiser og økt samfunnsnytte, men forutsetter et togtilbud med tilstrekkelig kapasitet. Kapasitetsløft i kjernen av jernbanesystemet er nødvendig for å håndtere framtidig befolkningsvekst, kapasitetsutfordringer og understøtte nullvekstmålet i Oslo og Akershus. Det er ikke tilstrekkelig kapasitet for et togtilbud som er tilpasset forventet utvikling.

Anbefalingene fra studien:

1. Gjennomføre tiltakene i sammenlikningsalternativet (dette er påbegynte prosjekter, og de prosjekter som er prioritert i første periode av gjeldende NTP)
2. Realisere ny Rikstunell som det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og et pålitelig togtilbud.
3. Videre utvikling på strekninger for å styrke regional mobilitet og oppnå et forbedret togtilbud.

Kollektivstudien peker tydelig på Rikstunellen som det viktigste infrastrukturprosjektet på Østlandet. Den beregnede netto nytte per budsjettkrone er på – 0,56 som er på nivå med

gjennomsnittet for NTP-prosjekter på jernbane og prosjekter i regi av Statens vegvesen. Nytten øker betydelig dersom reiseetterspørselen og befolkningsveksten utvikler seg i tråd med SSBs høy-alternativ, eller dersom bilrestriktive tiltak forsterkes. Betydningen av de ikke- prissatte virkningene av jernbaneprosjektene blir ofte undervurdert, det være virkninger for miljø, samfunnssikkerhet og andre konsekvenser som følger av økt kollektivbruk.

I kollektivstudien kommer prosjektene Drammen – Hokksund og Ringeriksbanen ut med størst årlig trafikanthytte per millioner kroner investeringskostnad tilordnet regiontog blant de vurderte prosjektene. Selv om det ikke er regnet på en full nyttekostnadsanalyse, viser studiens beregninger nytten mellom prosjekter. Det gjør det mulig å rangere prosjekter langs 8 banestrekninger på Østlandet i forhold til nytte per investert kroner.

Drammen – Hokksund og Ringeriksbanen har i tillegg nytte for gods (Sørlandsbanen) og fjerntogtrafikken (Sørlandsbanen og Ringeriksbanen). De seks andre infrastrukturprosjektene som er vurdert på Østlandet (Ytre IC Lillehammer, Ytre IC Skien, Ytre IC Halden, Nittedalsbanen, Hovedbanen Nord og Kongsvingerbanen) har alle lavere trafikanthytte per millioner kroner investeringskostnad.

Fjerntogstrategi

Empiri og modellberegninger viser at kortere reisetid er den viktigste egenskapen som øker fjerntogtilbudets attraktivitet. Dette er også den dyreste å forbedre. Konkurransesflatene mellom vei, luft og bane er mulig å påvirke gjennom prisvirkemidler. Jo bedre togtilbudet er, jo mindre behov for å ta i bruk prisvirkemidler som høyere avgifter på fly, eller lavere billettpriser på tog.

Oslo–Bergen er den relasjonen som på kortest tid og med best effekt kan gis et løft. Relasjonen har det største markedet. Ringeriksbanen vil bidra til en betydelig tilbudsforbedring og prosjektet er allerede planavklart. En raskere togfremføring på Bergensbanen kan flytte trafikk fra fly til tog, og medvirker til omstilling til lavutslippssamfunnet. Redusert reisetid sammen med frekvensøkning og prisvirkemidler gir god effekt. I første omgang bør det undersøkes videre hvilke muligheter som ligger i forbedret ruteplanlegging, økt komfort og mindre tiltak.

For Oslo-Bergen anbefaler Jernbanedirektoratet på sikt å starte med å utvikle tilbudet i tråd med ambisjonsnivå 2 «gjøre fjerntogtilbudet relevant for alle kundegrupper». Dette innebærer en reisetidsinnkorting på ca. en time, og en økning i antallet avganger fra dagens fem til åtte daglige avganger hver retning. Nattog kommer i tillegg. Nye tiltak i dette ambisjonsnivået som ikke ligger i gjeldende NTP er Ringeriksbanen og to ekstra kryssingsspor. I sammenlikningsalternativet (gjeldende NTP) ligger allerede Arna-Stanghelle og forlengelse eller utbygging av 7 kryssingsspor. Selv om infrastrukturtiltakene i ambisjonsnivå 2 på Bergensbanen har negativ samfunnsøkonomisk nytte, tilsvarende svært mange andre samferdselsprosjekter, har det den høyeste netto nåverdi per budsjettkrone av de prosjekter som er vurdert under ambisjonsnivå 2 for fjerntogene.

På strekningen Oslo – Kristiansand – Stavanger er det i dag svært lang reisetid, og konkurransen mot både fly og vei gjør at det skal relativt mange tiltak og virkemidler til for å få effekt. Her vil nye fjerntog innebære økt kapasitet sammenliknet med dagens tilbud.

Materiellet må utformes med hensyn til at dette er en svingete strekning, som både krever at togene har krengefunksjon, og er tilpasset denne typen kjøring. Anbefalingen fra Jernbanedirektoratet innebærer ingen ny infrastruktur på Sørlandsbanen, men foreslår mindre forbedringer som gir bedre reiseopplevelse.

Godsstrategi

Godstransport på jernbanen har allerede i dag lave klimagassutslipp. I Norge pågår ca. 80 prosent av transportene med jernbane utslippsfritt med fornybar kraft. Lave framføringskostnader og høy kapasitet gjør at jernbanen egner seg godt til transport av store mengder over lange avstander, en egenskap som også er viktig i sammenheng med sikkerhet og beredskap. Jernbanen er den mest energieffektive formen for landtransport. Jernbanen vil spille en viktig rolle i transportsystemet i omstillingen til lavutslippssamfunnet, en fremtid med høy etterspørsel etter fornybar kraft, og økte krav knyttet til sikkerhet og beredskap.

Anbefalinger for gods er som følger:

Korridor Oslo–Bergen: Oslo–Bergen er relasjonen med nest størst kombivolum i Norge, og det er flere effektpakker under gjennomføring og planlegging som vil øke kapasiteten betydelig. Dette er i hovedsak nye, og eller lengre kryssingsspor i tillegg til prosjektet mellom Arna og Stanghelle. I et 2050-perspektiv er det imidlertid behov for ytterligere tiltak for å dekke etterspørselen. Disse har en relativt lav kostnad (estimat 1,7 mrd.), sammenlignet med andre transportrelasjoner. Godsstudien anbefaler å legge til rette for trinnvis kapasitetsøkning i takt med utviklingen i etterspørsel.

Korridor Oslo–Kristiansand–Stavanger: Gjeldende NTP inneholder ingen tiltak som har kapasitetsøkende effekt for godstrafikken på strekningen. Etterspørselsveksten er imidlertid høy i noen av alternativene som er beregnet, og overstiger kapasiteten på strekningen. Godsstrategien anbefaler derfor en videre utredning av en effektpakke med kapasitetsøkende tiltak i form av å legge til rette for flere og lengre tog i korridoren. I et 2050-perspektiv anbefales flere tiltak, inkludert dobbeltspor i Rogaland og kryssingsspor.

Terminaler: I Oslofjordområdet har gjeldende NTP prioritert tiltak for å øke kapasiteten på Alnabru. Godsstrategien peker på at det på sikt blir nødvendig med flere terminaler som supplement. I tillegg foreslår strategien å omorganisere, slik at det bare blir én driftsoperatør i hver terminal, slik at driften blir mer effektiv og mindre kostbar.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Denne saken handler om innspill til tre studier som Jernbanedirektoratet har gjennomført, og vedtakene har ingen økonomiske konsekvenser for Buskerud fylkeskommune.

Bærekraftkonsekvenser

I studiene er det ikke gjort konkrete vurderinger av FNs bærekraftsmål, men det er enkelte henvisninger til hvordan noen virkninger kan bidra til bærekraftsmålene. Generelt vil et godt

kollektivtilbud med bred tilgjengelighet virke positivt på flere av bærekraftsmålene, samtidig som transport av både personer og gods på jernbanen kan bidra til miljømessig bærekraft.

Fylkeskommunedirektørens samlede vurderinger

Fylkeskommunedirektøren er positiv til det kunnskapsgrunnlag som disse studiene bidrar til og som gir gode grunnlag for videre arbeid med NTP 2029-2040. Spesielt ønsker fylkeskommunedirektøren å trekke fram at flere av studiene peker på at prosjekter i Buskerud gir størst trafikanthytte per millioner kroner investeringskostnad tilordnet regiontog. I tillegg kommer nytte for fjerntog og gods på strekninger i Buskerud. Som følge av dette er det viktig at Jernbanedirektoratet i videre planlegging og rekkefølge på utbygging legger trafikanthytte til grunn.

Rikstunellen pekes på som det viktigste prosjektet på Østlandet for å øke robusthet og kapasitet for all togtrafikk. Dette prosjektet vil også ha stor betydning for Buskeruds togpendlere.

Ringeriksbanen er ferdig planlagt, og venter kun på investeringsbeslutning. Prosjektet trekkes fram som det prosjekt i fjerntogstudien som ligger først i køen av nye prosjekter på fjerntogstrekningene, siden markedspotensialet for nye kunder til toget er størst mellom Bergen og Oslo.

Hokksund-Gulskogen er et, i jernbanesammenheng, lite prosjekt. Det har høyest trafikanthytte og flest nye reisende per investert krone. Prosjektet må planlegges ferdig, slik at oppstart kan skje snarlig. Det er ingen grunn til å vente på ferdigstilling av Rikstunellen for oppstart Hokksund-Gulskogen da prosjektet ikke vil medføre økt belastning i dagens togtunnel i Oslo, og investeringsbehovet er relativt sett beskjedent. Prosjektet er avgjørende for at jernbanen skal bli "ryggraden" i transportsystemet i Buskerudbyen, som strekker seg fra Kongsberg til Lier, og er i sterk vekst.

Vedtaksmyndighet

Saken har ikke vært til behandling i medvirkningsorganene. Fylkestinget fattet vedtak i denne saken.



JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Vår ref.: 2026/8499-7

Deres ref.: 2024/1961-60

Dato: 22.06.2026

Høringsuttalelse til tre jernbanestudier - Kollektivstudie Østlandet, Fjerntogstrategi og Godsstrategi

Vi viser til invitasjon til å komme med høringsuttalelser til tre studier gjennomført av Jernbanedirektoratet. Innspillene ble behandlet av Buskerud fylkesting 18. juni, 2026 og følger vedlagt som samlet vedtatt uttalelse. Saksframlegget vedlegges i tillegg.

Det kommer frem fra hvert enkelt vedtakspunkt hvilken studie det vises til.

PS 52/2026 Høringsinnspill til Jernbanedirektoratet på tre studier - Kollektivstudie Østlandet, Fjerntogstrategi og Godsstrategi

Fylkestingets vedtak den 18.06.2026:

- 1. Kollektivstudie:** Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Kollektivstudie for Østlandet». Rikstunellen vil løse opp en stor flaskehals for mesteparten av togtrafikken på Østlandet, og er det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og et pålitelig togtilbud.
- 2. Kollektivstudie:** Buskerud fylkeskommune forventer at planlegging av Rikstunellen prioriteres og forseres slik at tunellen kan ferdigstilles tidligere enn estimert i rapporten. Prosjektet bør finne finansiering gjennom en særskilt ordning, slik at det også blir rom for andre jernbaneinvesteringer i planperioden.
- 3. Kollektivstudie:** Studien peker på Gulskogen-Hokksund som det prosjektet på Østlandet som gir størst årlig trafikantnytte per investert krone. Samtidig er Gulskogen-Hokksund det nest minste av de store investeringsprosjektene i studien. Planlegging av dette prosjektet må ferdigstilles hurtig slik at bygging kan starte når det er rom for dette på investeringsbudsjettet. En rask utbygging av kapasitet her vil også bedre situasjonen for fjerntog og godstog på strekningen. Dette gir økt nytte utover det som er beregnet for regiontogene alene.
- 4. Kollektivstudie:** Som påpekt ved oppstart av kollektivstudien savnet Buskerud fylkeskommune inkludering av jernbanestrekninger uten persontrafikk, herunder Randsfjordbanen. Med dobbeltspor til Hokksund vil det være mulig å forlenge flere pendeltog

SAMF Strategi og planlegging

Postadresse: Postboks 3563, 3007 DRAMMEN
Besøksadresse: Hauges gate 89, 3019 Drammen
Telefon: 32 80 85 00

E-post: post@bfk.no
Internett: www.bfk.no
Org.nr.: 930580260

fra Drammen til Hokksund, og med det også kunne utvikle et bedre togtilbud både til Kongsberg og Vikersund/Hønefoss. Pendelforlengelse forutsetter dobbeltspor Gulskogen – Hokksund, men kan gjennomføres uavhengig av om Rikstunellen er ferdigstilt da en slik tilbudsforbedring vil være forlengelse av eksisterende tog som i dag snur i Drammen.

Buskerud fylkeskommune ber Jernbanedirektoratet om en utredning som ser på pendelforlengelse fra Drammen til Vikersund/Hønefoss.

For økt frekvens til Kongsberg er det foreslått ulike løsninger avhengig av om tiltaksnivå 1 (dobbeltspor) eller tiltaksnivå 2 (kryssningsspor) velges. Uansett løsning er det viktig å vurdere stasjon ved Gomsrud.

5. Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune ønsker fortgang i arbeidet med takstsamarbeidsavtaler, og jobber nå med politisk avklaring for finansiering av en fylkesintern togavtale. For fylkeskryssende reiser, ber vi Jernbanedirektoratet ta initiativ til trinn 1 «Fri start og ankomstsone for overgang mellom buss og tog» som beskrevet i notat 7, inkludert forslag til finansieringsløsninger for en slik modell på Østlandet. Ved fremtidige rullinger bør trafikkavtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatør være basert på bruttokontrakter i takstsamarbeidsområder, som anbefalt i rapporten «Trafikkavtalegjennomgang» OsloEconomics m.fl. Oktober 2025.

6. Fjerntogstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Fjerntogstrategi Jernbanen 2050», hvor det vises til at Bergensbanen har størst potensiale for å konkurrere mot fly og at dette er den første fjerntogstrekning hvor man bør utvikle ambisjonsnivå 2. I dette ambisjonsnivået er Ringeriksbanen det mest sentrale prosjektet. Dette er også den fjerntogstrekningen med høyest netto nåverdi per budsjettkrone fra de vurderte investeringsprosjekter for alle fjerntogene i ambisjonsnivå 2. Mange av prosjektene i ambisjonsnivå 2 er allerede ferdig planlagt, inkludert Ringeriksbanen, og det er viktig at man får investeringsbeslutning snarlig slik at tilbudet kan realiseres innenfor rimelig tid.

7. Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter hovedinnholdet i godsstrategien. Jernbanen bør spille en økende rolle i godstransporten i et 2050-perspektiv, og både korridoren Oslo-Bergen og korridoren Oslo-Stavanger må få nødvendig innsats med utredning, tilrettelegging og andre tiltak. I tillegg kommer betydelige tiltak på Alnabru-terminalen, nytt materiell og økt verkstedkapasitet.

8. Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune savner en vurdering av godstransport på Vestfoldbanen. Dette bør sees i sammenheng med utvikling av en privat jernbaneterminal på Kopstad nord i Vestfold. En tydeligere struktur av jernbaneterminaler, med utviklingsplaner for disse, bør bli en del av godsstrategien.

9. Ringeriksbanen er spesielt viktig for Buskerud og Buskerud fylkeskommune ber om at prosjektet prioriteres og at en investeringsbeslutning vedtas så raskt som mulig, for å sikre en tidligere oppstart av prosjektet enn skissert i fjerntogstrategien

Vennlig hilsen

Gunnar Haugerud

Spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg

- 1 Høringsinnspill til Jernbanedirektoratet på tre studier - Kollektivstudie Østlandet, Fjerntogstrategi og Godsstrategi
- 2 Saksprotokoll Høringsinnspill til Jernbanedirektoratet på tre studier - Kollektivstudie Østlandet, Fjerntogstrategi og Godsstrategi

Kopi til:

Helge Drösemeyer

Hanne Dybwik

Ida Bøe

PS 52/2026 Høringsinnspill til Jernbanedirektoratet på tre studier - Kollektivstudie Østlandet, Fjerntogstrategi og Godsstrategi

Fylkestingets vedtak den 18.06.2026:

1.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Kollektivstudie for Østlandet». Rikstunellen vil løse opp en stor flaskehals for mesteparten av togtrafikken på Østlandet, og er det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og et pålitelig togtilbud.

2.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune forventer at planlegging av Rikstunellen prioriteres og forseres slik at tunellen kan ferdigstilles tidligere enn estimert i rapporten. Prosjektet bør finne finansiering gjennom en særskilt ordning, slik at det også blir rom for andre jernbaneinvesteringer i planperioden.

3.

Kollektivstudie: Studien peker på Gulskogen-Hokksund som det prosjektet på Østlandet som gir størst årlig trafikantnytte per investert krone. Samtidig er Gulskogen-Hokksund det nest minste av de store investeringsprosjektene i studien. Planlegging av dette prosjektet må ferdigstilles hurtig slik at bygging kan starte når det er rom for dette på investeringsbudsjettet. En rask utbygging av kapasitet her vil også bedre situasjonen for fjerntog og godstog på strekningen. Dette gir økt nytte utover det som er beregnet for regiontogene alene.

4.

Kollektivstudie: Som påpekt ved oppstart av kollektivstudien savnet Buskerud fylkeskommune inkludering av jernbanestrekninger uten persontrafikk, herunder Randsfjordbanen. Med dobbeltspor til Hokksund vil det være mulig å forlenge flere pendeltog fra Drammen til Hokksund, og med det også kunne utvikle et bedre togtilbud både til Kongsberg og Vikersund/Hønefoss. Pendelforlengelse forutsetter dobbeltspor Gulskogen – Hokksund, men kan gjennomføres uavhengig av om Rikstunellen er ferdigstilt da en slik tilbudsforbedring vil være forlengelse av eksisterende tog som i dag snur i Drammen.

Buskerud fylkeskommune ber Jernbanedirektoratet om en utredning som ser på pendelforlengelse fra Drammen til Vikersund/Hønefoss.

For økt frekvens til Kongsberg er det foreslått ulike løsninger avhengig av om tiltaksnivå 1 (dobbeltspor) eller tiltaksnivå 2 (krysningsspor) velges. Uansett løsning er det viktig å vurdere stasjon ved Gomsrud.

5.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune ønsker fortgang i arbeidet med takstsamarbeidsavtaler, og jobber nå med politisk avklaring for finansiering av en fylkesintern togavtale. For fylkeskryssende reiser, ber vi Jernbanedirektoratet ta initiativ til trinn 1 «Fri start og ankomstsone for overgang mellom buss og tog» som beskrevet i notat 7, inkludert

forslag til finansieringsløsninger for en slik modell på Østlandet. Ved fremtidige rullinger bør trafikkavtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatør være basert på bruttokontrakter i takstsamarbeidsområder, som anbefalt i rapporten «Trafikkavtalegjennomgang» OsloEconomics m.fl. Oktober 2025.

6.

Fjerntogstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Fjerntogstrategi Jernbanen 2050», hvor det vises til at Bergensbanen har størst potensiale for å konkurrere mot fly og at dette er den første fjerntogstrekning hvor man bør utvikle ambisjonsnivå 2. I dette ambisjonsnivået er Ringeriksbanen det mest sentrale prosjektet. Dette er også den fjerntogstrekningen med høyest netto nåverdi per budsjettkrone fra de vurderte investeringsprosjekter for alle fjerntogene i ambisjonsnivå 2. Mange av prosjektene i ambisjonsnivå 2 er allerede ferdig planlagt, inkludert Ringeriksbanen, og det er viktig at man får investeringsbeslutning snarlig slik at tilbudet kan realiseres innenfor rimelig tid.

7.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter hovedinnholdet i godsstrategien. Jernbanen bør spille en økende rolle i godstransporten i et 2050-perspektiv, og både korridoren Oslo-Bergen og korridoren Oslo-Stavanger må få nødvendig innsats med utredning, tilrettelegging og andre tiltak. I tillegg kommer betydelige tiltak på Alnabru-terminalen, nytt materiell og økt verkstedkapasitet.

8.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune savner en vurdering av godstransport på Vestfoldbanen. Dette bør sees i sammenheng med utvikling av en privat jernbaneterminal på Kopstad nord i Vestfold. En tydeligere struktur av jernbaneterminaler, med utviklingsplaner for disse, bør bli en del av godsstrategien.

9.

Ringeriksbanen er spesielt viktig for Buskerud og Buskerud fylkeskommune ber om at prosjektet prioriteres og at en investeringsbeslutning vedtas så raskt som mulig, for å sikre en tidligere oppstart av prosjektet enn skissert i fjerntogstrategien

Fylkestingets behandling i møte den 18.06.2026:

Hovedutvalg for samferdsel innstilling til fylkestinget

1.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Kollektivstudie for Østlandet». Rikstunellen vil løse opp en stor flaskehals for mesteparten av togtrafikken på Østlandet, og er det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og et pålitelig togtilbud.

2.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune forventer at planlegging av Rikstunellen prioriteres

og forseres slik at tunellen kan ferdigstilles tidligere enn estimert i rapporten. Prosjektet bør finne finansiering gjennom en særskilt ordning, slik at det også blir rom for andre jernbaneinvesteringer i planperioden.

3.

Kollektivstudie: Studien peker på Gulskogen-Hokksund som det prosjektet på Østlandet som gir størst årlig trafikanthytte per investert krone. Samtidig er Gulskogen-Hokksund det nest minste av de store investeringsprosjektene i studien. Planlegging av dette prosjektet må ferdigstilles hurtig slik at bygging kan starte når det er rom for dette på investeringsbudsjettet. En rask utbygging av kapasitet her vil også bedre situasjonen for fjerntog og godstog på strekningen. Dette gir økt nytte utover det som er beregnet for regiontogene alene.

4.

Kollektivstudie: Som påpekt ved oppstart av kollektivstudien savnet Buskerud fylkeskommune inkludering av jernbanestrekninger uten persontrafikk, herunder Randsfjordbanen. Med dobbeltspor til Hokksund vil det være mulig å forlenge flere pendeltog fra Drammen til Hokksund, og med det også kunne utvikle et bedre togtilbud både til Kongsberg og Vikersund/Hønefoss. Pendelforlengelse forutsetter dobbeltspor Gulskogen – Hokksund, men kan gjennomføres uavhengig av om Rikstunellen er ferdigstilt da en slik tilbudsforbedring vil være forlengelse av eksisterende tog som i dag snur i Drammen.

Buskerud fylkeskommune ber Jernbanedirektoratet om en utredning som ser på pendelforlengelse fra Drammen til Vikersund/Hønefoss.

For økt frekvens til Kongsberg er det foreslått ulike løsninger avhengig av om tiltaksnivå 1 (dobbeltspor) eller tiltaksnivå 2 (kryssningsspor) velges. Uansett løsning er det viktig å vurdere stasjon ved Gomsrud.

5.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune ønsker fortgang i arbeidet med takstsamarbeidsavtaler, og jobber nå med politisk avklaring for finansiering av en fylkesintern togavtale. For fylkeskryssende reiser, ber vi Jernbanedirektoratet ta initiativ til trinn 1 «Fri start og ankomstsone for overgang mellom buss og tog» som beskrevet i notat 7, inkludert forslag til finansieringsløsninger for en slik modell på Østlandet. Ved fremtidige rullinger bør trafikkavtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatør være basert på bruttokontrakter i takstsamarbeidsområder, som anbefalt i rapporten «Trafikkavtalegjennomgang» OsloEconomics m.fl. Oktober 2025.

6.

Fjerntogstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Fjerntogstrategi Jernbanen 2050», hvor det vises til at Bergensbanen har størst potensiale for å konkurrere mot fly og at dette er den første fjerntogstrekning hvor man bør utvikle ambisjonsnivå 2. I dette ambisjonsnivået er Ringeriksbanen det mest sentrale prosjektet. Dette er også den fjerntogstrekningen med høyest netto nåverdi per budsjettkrone fra de vurderte investeringsprosjekter for alle fjerntogene i ambisjonsnivå 2. Mange av prosjektene i

ambisjonsnivå 2 er allerede ferdig planlagt, inkludert Ringeriksbanen, og det er viktig at man får investeringsbeslutning snarlig slik at tilbudet kan realiseres innenfor rimelig tid.

7.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter hovedinnholdet i godsstrategien. Jernbanen bør spille en økende rolle i godstransporten i et 2050-perspektiv, og både korridoren Oslo-Bergen og korridoren Oslo-Stavanger må få nødvendig innsats med utredning, tilrettelegging og andre tiltak. I tillegg kommer betydelige tiltak på Alnabru-terminalen, nytt materiell og økt verkstedkapasitet.

8.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune savner en vurdering av godstransport på Vestfoldbanen. Dette bør sees i sammenheng med utvikling av en privat jernbaneterminal på Kopstad nord i Vestfold. En tydeligere struktur av jernbaneterminaler, med utviklingsplaner for disse, bør bli en del av godsstrategien.

Stian Bakken (SP) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av Senterpartiet:

9.

Ringeriksbanen er spesielt viktig for Buskerud og Buskerud fylkeskommune ber om at prosjektet prioriteres og at en investeringsbeslutning vedtas så raskt som mulig, for å sikre en tidligere oppstart av prosjektet enn skissert i fjerntogstrategien

Følgende hadde ordet:

Christopher Amundsen Wand (H), Stian Bakken (Sp), Kjell Erland Grønbeck (Krf) og Vegard Persvold (Frp),

Votering:

Hovedutvalgets innstilling i 8 punkter ble enstemmig vedtatt.

Bakkens tilleggsforslag ble vedtatt med 45 (H, INP, Krf, Pp, Frp, V, Ap, Sp, SV, R) mot 2 (MDG) stemmer.

Høring om fjerntogstrategi – uttalelse fra Entur AS

Entur AS (Entur) viser til Jernbanedirektoratets Fjerntogstrategi – Jernbanen 2050 og avgir med dette høringssvar nedenfor.

1. Innledning

Entur er det nasjonale selskapet for reiseinformasjon og billettering i Norge. Vi forvalter og videreutvikler den digitale infrastrukturen som gjør det mulig for reisende å planlegge og kjøpe billetter til kollektivreiser på tvers av alle transportformer og operatører – nasjonalt og i voksende grad internasjonalt.

Vi er positive til at fjerntogene kan utgjøre en viktigere rolle og vi ønsker med dette høringssvaret å belyse forhold som er særlig relevante for Enturs virksomhet. Dette gjelder særlig strategiens tiltak og virkemidler som billettløsninger, ruteplanlegging og internasjonalt samarbeid om rutetilbud.

2. Billettløsninger, gjennomgående billettering og langsiktig ruteplanlegging

Strategien peker på at det i dag er vanskeligere å bestille togreiser langt frem i tid sammenlignet med fly, og at manglende gjennomgående billettering er en barriere for valg av tog. Entur deler denne vurderingen fullt ut.

Strategiens ambisjoner om økt frekvens og nye avganger vil bare gi full effekt dersom de reisende kan planlegge og bestille i god tid. Entur viser til at langsiktige rutedata, minst 12 måneder fram i tid, vil bidra til å styrke toget som et alternativ. Videre kan sikker og stabil tilgang til kapasitetsdata sikre at Entur og andre operatører kan vise reell tilgjengelighet for de reisende – også på populære avganger i sesongtopper.

Planlegging for reiser har i jernbanesektoren for kort perspektiv for mange reisende og en utvidelse av denne horisonten vil kunne utjevne forskjellene mellom fly og bane. Noe av dette er allerede adressert gjennom vedtatte reguleringer fra EU, slik som TEL-TSI samt foreslåtte reguleringer Multimodal Booking Regulation og Rail Ticketing Regulation samt en revisjon av eksisterende passasjerrettighetsforordning (Rail Passenger Rights Regulation).

Entur er klar til å utvikle støtte for salg av fjerntogreiser lengre frem i tid, forutsatt at ruteplanprosessen tilpasses slik at ruteleier for fjerntog avklares på et tilstrekkelig tidlig tidspunkt. Entur arbeider allerede med å gjøre det enklere å kjøpe gjennomgående billetter på nasjonale reiser og ser dette som en naturlig forlengelse inn i fjerntogtilbudet.

Standardiserte data og åpne grensesnitt er en forutsetning for sømløs billettering. Entur viser til at det bør forankres krav til datadeling og interoperabilitet i den videre gjennomføringen av strategien.

3. Internasjonale og grensekryssende reiser

Strategien beskriver at internasjonal togreise fra Norge oppleves som lite sømløs, og at manglende gjennomgående billetter og reisegarantier er blant de viktigste hindringene.

Entur støtter anbefalingen om økt nordisk og europeisk samarbeid. Vi er allerede part i relevante fora og vil arbeide for at norske reisende gis tilgang til gjennomgående kjøp via Enturs plattform. Entur har kommet langt på vei med å bygge en rigg/plattform som kan håndtere sømløse reiser i hele Skandinavia. Samarbeid på tvers av grenser er noe som etterlyses i strategien. Her kan Entur bidra til å skape økt tilgjengelighet og en «markeds plass» for kjøp av grensekryssende reiser innenfor satsningsområdet i fjerntogstrategien.

4. Digitalisering og teknologiutvikling

Entur deler strategiens vurdering av at digitalisering er et sentralt virkemiddel for å styrke fjerntogtilbudet. På området som er mest relevant for Entur og der vi kan bidra med løsninger er forhold knyttet til datadrevet planlegging. Data om reiseatferd og etterspørsel som Entur forvalter kan bidra til bedre grunnlag for ruteplanlegging og kapasitetsstyring i fjerntogtilbudet. I tillegg er vi enig i at økt datadeling mellom tog, infrastruktur og trafikkstyringssentraler, kan eksisterende infrastruktur utnyttes bedre, samtidig som drifts- og vedlikeholdskostnadene holdes nede og energiforbruket reduseres. I tillegg gir dette muligheter for bedre informasjon til de reisende både i normal- og avvikssituasjoner.

5. Avsluttende merknader

Entur stiller seg bak Jernbanedirektoratets ambisjon om å styrke fjerntogets rolle i det norske transportsystemet og som klimatiltak. Entur understreker at realiseringen av strategiens mål – særlig knyttet til gjennomgående billettering, grensekryssende reiser og sømløs informasjon – vil kreve tydelig koordinering mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR, togoperatørene og Entur. Vi kan gjerne bidra i samarbeidet framover for å sikre en god gjennomføring av strategien.

Vi er tilgjengelige for dialog om innholdet i høringsvaret.

Med vennlig hilsen,

Lone Bruvold Hansen

Selskapsjurist

Entur AS

Høringsuttalelse – Fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet

Med sine 16 medlemskommuner og 2 fylkeskommuner langs Bergensbanen, viser Forum Nye Bergensbanen til Jernbanedirektoratets arbeid med fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet.

Utredningene peker tydelig på de samme hovedutfordringene Norge står overfor fram mot 2050:

- økt transportbehov
- sterk vekst rundt de største byene
- kapasitetsutfordringer i Oslo-regionen
- behov for utslippskutt
- økende krav til beredskap og robuste transportårer

Den viktigste konklusjonen er samtidig klar: Norge vil ikke kunne løse framtidens transportutfordringer uten betydelige investeringer i jernbanen.

Forum Nye Bergensbanen mener strategiene gir et viktig faglig grunnlag, men at de i for liten grad svarer på det avgjørende spørsmålet: hvilke prosjekter skal faktisk bygges nå?

For oss er svaret tydelig. Ringeriksbanen må være det neste store nasjonale jernbaneprosjektet.

Oslo-Bergen behøver et reisetidsløft, og Ringeriksbanen svarer på problemet

Fjerntogstrategien slår fast at korridoren Oslo–Bergen er den strekningen hvor potensialet for overgang fra fly til tog er størst. Det skyldes blant annet:

- stort trafikkgrunnlag
- betydelig potensial for redusert reisetid
- høy nytte for både person- og godstransport
- stor klimaeffekt

Dette må få konkrete konsekvenser i prioriteringene framover.

Skal tog bli et reelt alternativ til fly mellom landets største byområder, må det investeres i infrastrukturen som faktisk gjør dette mulig. Her er Ringeriksbanen helt avgjørende.

Prosjektet:

- er vedtatt av Stortinget
- ligger inne i gjeldende NTP
- er regulert og planlagt

- har høy modenhet
- vil redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen vesentlig
- styrker kapasiteten på Bergensbanen
- gir bedre forutsetninger for gods på bane
- styrker bo- og arbeidsmarkedet på Østlandet
- knytter Vestlandet og Østlandet tettere sammen

Vi er glade for at fjerntogstrategien fremtoner Ringeriksbanen som det gryteklare prosjektet det er. Dette er ikke et nytt prosjekt som trenger nye konseptuelle diskusjoner eller nye runder med utredninger. Det er et prosjekt som allerede er vedtatt og prioritert, og som svarer direkte på de behovene Jernbanedirektoratet selv peker på i strategiene.

Å skyve prosjektet ytterligere ut i tid vil svekke måloppnåelsen både innen klima, transportkapasitet og beredskap.

Utbyggingen av Bergensbanen må sees som et samlet øst-vest-prosjekt

Utviklingen av Bergensbanen handler ikke bare om én enkelt strekning. Det handler om å bygge en sterk og framtidsrettet øst-vest-korridor mellom Norges to største byer som er beredt på fremtidens ønsker for transport, og ikke minst sikkerhet.

Bergensbanen og E16 er hovedpulsåren mellom Vestlandet og Østlandet. Korridoren og fellesprosjektet FRE16 derfor er helt avgjørende for:

- næringslivet
- persontransport
- forsyningssikkerhet
- nasjonal beredskap
- godstransport mellom landsdelene

Samtidig er deler av infrastrukturen fortsatt preget av lav kapasitet, sårbarhet og lang reisetid.

Utbyggingen av Arna–Stanghelle er derfor et viktig og nødvendig første steg. Forum Nye Bergensbanen mener det nå er avgjørende at planleggingen av videre utbygging mot Voss starter opp så tidlig som mulig, slik at neste byggetrinn kan realiseres uten unødvendige opphold.

Full utbygging av strekningen Bergen–Voss vil:

- redusere reisetiden betydelig
- gi økt kapasitet og bedre regularitet
- styrke bo- og arbeidsmarkedene på Vestlandet
- gi bedre vilkår for gods på bane
- styrke konkurransekraften til Bergensbanen som helhet

Sammen med Ringeriksbanen vil dette gi en samlet reisetidsreduksjon mellom Bergen og Oslo på over halvannen time. Det vil være et betydelig løft for togets konkurranseevne mot fly.

Kapasitetsutfordringer i Oslo må ikke bli en sovepute

Kollektivstudien for Østlandet peker på behovet for økt kapasitet gjennom Oslo og planlegging av ny rikstunnel. Dette er både riktig og nødvendig.

Samtidig mener Forum Nye Bergensbanen at en framtidig rikstunnel ikke kan brukes som begrunnelse for å utsette prosjekter som allerede er vedtatt og klare for gjennomføring. Disse prosjektene er ikke i konflikt med hverandre i hverken kapasitet eller tid.

Ny rikstunnel ligger langt fram i tid, og både trasévalg, finansiering og framdrift er fortsatt uavklart. Å gjøre dette til en forutsetning for andre prosjekter vil i praksis innebære å utsette nødvendige investeringer på ubestemt tid. Vi trenger å klargjøre prosjektene som skal nytte godt av den nye rikstunnelen, ikke stoppe opp utviklingen av jernbanenettet vårt.

Ringeriksbanen må derfor realiseres parallelt med videre utvikling av Oslo-navet, og ikke bli et etterprosjekt.

Gods, beredskap og nasjonal motstandskraft

Godsstrategien løfter fram jernbanens rolle i nasjonal beredskap og totalforsvar. Dette perspektivet har blitt stadig viktigere i lys av den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa.

En robust øst–vest-korridor er avgjørende for å sikre:

- forsyningssikkerhet
- nasjonal mobilitet
- effektiv godstransport
- redundans i transportsystemet
- militær mobilitet og beredskap

Bergensbanen står allerede for en betydelig andel av godstransporten mellom Østlandet og Vestlandet. Økt kapasitet på banen vil derfor ha stor nasjonal betydning.

Særlig viktig er:

- flere og lengre kryssingsspor
- bedre regularitet
- økt punktlighet
- høyere kapasitet for gods på bane

Forum Nye Bergensbanen vil understreke at investeringer i Bergensbanen ikke bare er samferdselspolitikk. Det er også beredskapspolitikk og næringspolitikk.

Tillit og gjennomføringsevne

Et gjennomgående problem i norsk samferdselspolitikk er at prosjekter blir vedtatt uten at de nødvendigvis blir gjennomført. Det svekker tillit til systemet, planer og politikere.

Når store og modne prosjekter blir stående fast gjennom nye strategirunder og nye utredninger, svekker det tilliten til de politiske prosessene og skaper usikkerhet for kommuner, næringsliv og innbyggere. Blant annet har det langs traséen for Ringeriksbanen har det i mange år vært stampe

i utvikling og planprosesser på grunn av manglende investeringsbeslutninger. Det er svært utviklingshemmende både i lokalmiljøet og i regionen som helhet.

Forum Nye Bergensbanen mener det må være et grunnleggende prinsipp at prosjekter som er vedtatt, regulert og planlagt faktisk blir realisert. Nye strategiprosesser må ikke bli en mekanisme for å utsette allerede fattede beslutninger.

Forum Nye Bergensbanen anbefaler

1. At Ringeriksbanen gjennomføres som neste store nasjonale jernbaneprojekt.
2. At planlegging og videre utbygging av Bergensbanen vestover prioriteres, inkludert videre utvikling av strekningen mot Voss.
3. At utviklingen av øst–vest-korridoren prioriteres nasjonalt av hensyn til klima, kapasitet, gods og beredskap.
4. At planlegging av ny rikstunnel intensiveres, uten at dette forsinker andre modne prosjekter som Ringeriksbanen.
5. At fjerntogstrategien følges opp med konkrete investeringsbeslutninger og framdrift, ikke nye utsettelse.
6. At effektpakker og kapasitetsforbedringer på Bergensbanen prioriteres på kort sikt, blant annet flere og lengre kryssingsspor.

Avslutning

Jernbanedirektoratets egne utredninger peker på at Bergensbanen er den fjerntogstrekningen i Norge med størst potensial for vekst og for overgang fra fly til tog. Det er også den korridoren hvor effekten av investeringer vil være størst og mest umiddelbar.

Forum Nye Bergensbanen mener derfor at det nå er nødvendig å gå fra overordnede strategier til konkrete beslutninger.

Ringeriksbanen, videre utbygging fra Arna–Stanghelle og videre til Voss og øvrige kapasitetsforbedringer på Bergensbanen er ikke fjerne framtidsprosjekter. De ligger allerede foran oss som planlagte og realistiske tiltak som kan møte transportbehovene Norge vil stå overfor i tiårene som kommer. Særlig Ringeriksbanen som har vært planlagt og vedtatt lenge.

Skal Norge lykkes med å flytte trafikk fra fly og vei til bane, finnes det ingen annen jernbanestrekning som har større forutsetninger for å lykkes enn Bergensbanen. Dersom målet om tog som et reelt alternativ til fly skal tas på alvor, må dette også gjenspeiles i de nasjonale prioriteringene framover.

Med vennlig hilsen,

Forum Nye Bergensbanen
v/ Miriam Louise Seim

Strategisk rådgiver



**Forum Nye
Bergensbanen**

Ein bane for framtida

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: 29.05.2026

Det er positivt at Jernbanedirektoratet (JDIR) har utarbeidet strategier med et perspektiv ut over NTP-periodene. På jernbanen er alle delene tett integrert, også de tre aktuelle temaene. Vi har derfor valgt å skrive et felles høringssvar til alle rapportene. Det har vært gjennomført mange jernbaneutredninger i Norge. Det som har vært gjort fra 1990-tallet og framover bør være relevante. De bør kunne danne grunnlaget for en helhetlig, nasjonal plan for et nytt dobbeltspora og konkurransedyktig jernbanenett. Vi viser til Norsk vegplan fra 1969 som trakk opp rammene for et framtidig hovedvegnett. Vi trenger en plan som er faglig godt begrunnet og hvor hovedlinjene kan stå seg over tid.

De tre 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 sprengt, 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 konkurranseevne og beredskap.

Høyeste ambisjonsnivå, men lave bevilgninger

For Jernbane har som målsetting at jernbanen skal ta en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa. Skal det realiseres må det høyeste nivået i alle tre rapportene legges til grunn, som et minimum. Da er det sterkt bekymringsfullt at bevilgningsnivået til jernbanen etter bare 2 år av NTP 25-36 ligger 4,8 mrd lavere enn jevnt fordelt ramme.

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? Vi mener også at der det er mulig og hensiktsmessig så bør nye kryssingsspor (dobbeltsporsparseller) kunne inngå i et framtidig, sammenhengende dobbeltspor for høy fart.

Enkeltspor eller dobbeltspor

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!

Utslippsfri vegtransport kontra jernbane

Vi vil peke på at produksjon av batteriene også har sitt globale fotavtrykk på miljø og klima. Mineralene og metallene er knappe goder. Hvem kontrollerer ressursene og produksjonen? Det skjer et effekttap ved lading. Batteriene taper også betydelig effekt ved lave temperaturer. Gjenvinning krever også energi. Tog driftes direkte på strøm med lavt effekttap.

Jernbanekonseptet med stålhjul mot stålskiner og mange enheter(vogner) kopla tett sammen gir lav rulle- og luftmotstand. Dette følger av fysiske lover. 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.

ØSTLANDET

Bilrestriksjoner

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

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.

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 foreligger delvis godkjent reguleringsplan, gi stor nytte uavhengig av Rikstunnelen. Videre dobbeltspor i IC-triangelet må ikke betraktes isolert, men som deler av nye dobbeltspor mellom landsdelene.

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 kan sees i sammenheng?

Ved å se de nevnte tre prosjektene under ett kan nasjonen oppnå en ny jernbanekorridor Nordland-Trøndelag/Møre–Lillehammer–Moelv–Gjøvik, med vestlig innføring til Oslo S for sømløs trafikk mot

Østfold/Sverige og Europa. Konseptet forutsetter at det også bygges en bane Moelv-Gjøvik. Sør-Nord-Aksen kan bli en viktig del av EUs TEN-T kjernenett i framtiden.

Mellom Oslo og Gran/Gjøvik kan det være to mulige korridorer:

- Alt L via Østre Bærum, Lommedalen, og Jevnaker–Gran fram til Gjøvik/Moelv, avgrensning fra Åsa til Hønefoss og Bergensbanen, mulig tverrsamband fra Storo til Østre Bærum, for bl.a. gods
- Alt N under Lillomarka til Nittedal og Gran fram til Gjøvik/Moelv, om mulig tverrsamband nord for Rotnes til OSL Gardermoen, nytt tverrsamband Grua–Jevnaker–Hønefoss/Bergensbanen

I dag er det flere togpendler øst for Oslo S enn fra vest. Nord-Sør-aksen løser opp i tvungen pendling mot vest, gir færre vendeoperasjoner og bedre utnyttelse av dyrt togmateriell og personell, jfr. Sammenkoplingen av Oslos østlige og vestlige T-banesystemer på 1990-tallet. Med dette konseptet kan tog fra nord kjøres inn mot Oslo fra to retninger, mot én retning i dag. Togene kan da også pendles direkte mot Østfold, i tillegg til Vestfold som i dag. Vi legger også stor vekt på koplinga mot Hønefoss og Bergensbanen. Det vil fordele trafikken, skape nye direkteforbindelser, sterkere nettverk, omkjøringsmuligheter, økt beredskap og avlaste stekningen Drammen–Oslo–Romeriksporten–OSL. Et slikt prosjekt vil måtte koples til Rikstunellen og derfor utredes og planlegges samtidig. For illustrasjon, se vedlagt kart.

Kongsvingerbanen

Dobbeltspor til Kongsvinger i dagens korridor bør sees i sammenheng med en ev. ny bane Oslo–Stockholm, se 5.5 Oslo–Stockholm under Fjerntog.

FJERNTOG

Norge ligger på europatoppen i 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 3 til 2 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, typisk 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

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

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>

hydrogenfly kun få en marginal markedsandel i europeisk luftfart i 2050». Vi vil påpeke at høyhastighetsbaner og lyntog er hyllevare som kan kjøpes fra allierte land i Europa.

5.1 Oslo – Bergen

Vestlandsbanen over Haukeli er ikke omtalt i strategiene. Det er et Y-formet samband mellom Østlandet og Stavanger, Haugesund og Bergen, inkludert vestlandsk IC Stavanger–Haugesund–Odda–Bergen. Reisetiden mellom endepunktene blir rundt 2,5 timer. Med høyeste punkt 649 moh. og dobbeltspor vil godstrafikken til/fra Vestlandet få en ny hverdag. Bygges (isteden) E134 som motorveg, er mye av endepunktmarkedet for både Bergensbanen og Sørlandsbanen drenert vekk. Den mest kompliserte parsellen er muligens fjordkryssingen mellom Stavanger og Ryfylke. Den vil imidlertid overgå av jernbanetunnelen under Gibraltarstredet som er under planlegging.³ Fagfolk fra Spania og Marokko vært på studietur til Rogfast for å hente innsikt og erfaringer til planleggingen.

Vi ønsker høyfartsbanen over Haukeli som framtidens hovedsamband mellom øst og vest og dagens Bergensbane videreutviklet som en region- og turistbane. Som utredningen påpeker, er den en viktig turiststrekning. Når det gjelder innkorting av banen Hønefoss–Oslo, se Østlandet 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.

Tidlig oppstart og rask gjennomføring av et norsk høyfartsprosjekt er viktig for å oppnå erfaring som Europa har opparbeidet gjennom over 40 år. Det enkleste anleggs- og kostnadsmessig er muligens å videreføre dobbeltsporet Oslo–Hamar som høyfartsbane til Lillehammer, Ålesund/Trondheim og Steinkjer. Men også andre grunner taler for denne korridoren:

- Strekningen Oslo–Trondheim har et av Europas mest trafikkerte flysamband over land.
- Korridoren Oslo–Nord-Norge er basal for beredskapen.
- Minst halvert reisetid vil gi en Nord-Norgebane inntekter fra fjerntrafikk og derved et vesentlig bedre økonomisk utgangspunkt.
- Kombinasjonen av høyfart og intercity er særlig i denne korridoren gunstig for samfunnsøkonomien, jf. konseptanalysen for intercity 2012.
- Større trafikkgrunnlag undervegs med bl.a. kopling mot Vestlandet.

I Tabell 10, s. 41 er det for Ambisjonsnivå 2 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

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

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.

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

5.3 Oslo – Stavanger

JDIR presenterer ikke noe nivå 3 for denne strekningen. I Nivå 2 er det foreslått dobbeltspor Stavanger – Egersund, men ingen ny bane Egersund – Moi forbi Drangedalen med lav hastighet og rasfare. Vi viser til at NSB i 1994 la fram planer for ny høyhastighetstrasé for hele Sørlandsbanen. For øvrig viser vi til det vi har skrevet om Vestlandsbane over Haukeli under 5.1 Oslo-Bergen. Et dobbeltspor Nærbø–Skei-ane bør inkludere Ålgårdbanen. Ålgårdbanen har mist like godt trafikkgrunnlag som mange gjenåpnede jernbaner ellers i Europa.

5.4 Trondheim – Bodø + Fauske - Narvik - Tromsø

Heller ikke her har JDIR foreslått noe ambisjonsnivå 3. En studie fra NSB i 1992 konkluderte med at bare 174 av 674 km kunne inngå i en moderne bane. Med dagens krav vil det kanskje bety sammenhengende ny bane Trondheim–Bodø. Ambisjonsnivå 2 foreslår til sammen 129,5 km dobbeltspor (Trondheim–Stjørdal, sør for Mo i Rana og inn mot Bodø). Ut fra kartet side 60 er det vanskelig å si om parsellene erstatter bratte og rasutsatte partier. Men de erstatter ikke store omveger som Skatval og Snåsa. En ny Nordlandsbane bør baseres på internasjonale krav til høyfartsbaner. Alternative korridorer bør vurderes. Dette er vår lengste bane og høy fart og korte kjøretider vil knytte landet tettere sammen.

KVU-en for Nord-Norge-banen kom fram til en negativ nytte-kostnadsbrøk. Årsakene var fraværende perspektiv på moderne bane Oslo–Fauske/Bodø, lav standard som basis (dim. fart 160 km/t eller lavere, enkeltspor) og derved få avganger, lang kjøretid og manglende korrespondanser. Klimagassutslipp ved bygging syntes tillagt overdreven vekt sammenlignet med andre store prosjekter. Vi forutsetter Nord-Norge-banen basert på internasjonale krav til høyfartsbaner og at den utredes på nytt.

5.5 Oslo – Stockholm

Et viktig grep her er en mer direkte bane Lillestrøm/Ski-Arvika. Norge bør følge opp svenske initiativ med å velge trasé på vår side av grensa. En fordel med Ski er at Romeriksporten ikke belastes. Videre vil en høyfartsbane over Ørje og Ski og en modernisert Kongsvingerbane for region-, lokaltog og gods utfylle hverandre. Kongsvingerbanen er en av de få i Norge der lange rette strekninger vil kunne inngå i en oppgradert bane for ca. 160 km/t. Vi forutsetter at det også sikres lokal- og regiontogtilbud mellom Kongsvinger og Karlstad.

5.6 Oslo – Gøteborg

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. En direkte bane fra området ved Ski til området ved Sarpsborg vil gi betydelig kutt i kjøretid og kan utnyttes både i innenlands- og utenlandstrafikken. 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.

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.

Trondheim – Stockholm: Norge bør være pådriver for et gjennomgående tilbud uten bytte på Storlien. Norske regiontog bør kunne kjøre til Östersund, og svenske til Trondheim. Nattoget Stockholm–Östersund burde kunne forlenges til Trondheim. Vi tror tilbudet bør komme først, og markedet og etterspørselen bygge seg opp etterpå.

GODS

5.1 Jernbanens rolle

Lastebiler/trailere er i utgangspunktet tunge og står for en betydelig slitasje på veggen 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. Jernbanen med sviller og skinner er ideell for lange og tunge transporter.

5.3.1 Støtte til trekkraft (lokomotiver) og 5.3.2 Kompensasjon ved langvarige brudd

Vi støtter disse forslagene

5.3.3 Prismodeller

Økte infrastrukturavgifter kan føre gods fra tog til lastebil. Avgiftene 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 fornye og utvikle terminalene i Oslo, Trondheim og Bodø. Mange utredninger har vært gjennomført. 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 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.

Oslo–Gøteborg/Sør-Sverige

Godstrafikken over Svinesund med lastebil er stor. Fehmarnprosjektet kutter også kjøretid for lastebil. Skal vi overføre gods fra veg til bane i denne korridoren bør kryssingskapasiteten på enkeltsporet Fredrikstad–Kornsjø–Öxnered snarest mulig bygges ut i samarbeid med svenske myndigheter. Vi viser til «Godsalternativet» i Mulighetsstudien Oslo – Gøteborg som ble beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsomt.⁴

Oslo–Sverige–Narvik

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 å investere en så stor sum uten at det også kommer godstrafikken til gode. Tvert imot vil 4-felts E16 trekke gods fra tog til lastebil. For innkorting av jernbanen Hønefoss–Oslo viser vi til det vi har skrevet under Østlandet og Sør-Nord-akse som vi mener vil gi gods på bane et stort løft.

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 kryssningsspor kan inngå i et framtidig sammenhengende dobbeltspor for høy fart.

Vennlig hilsen

For Jernbane

Kjell Erik Onsrud, leder

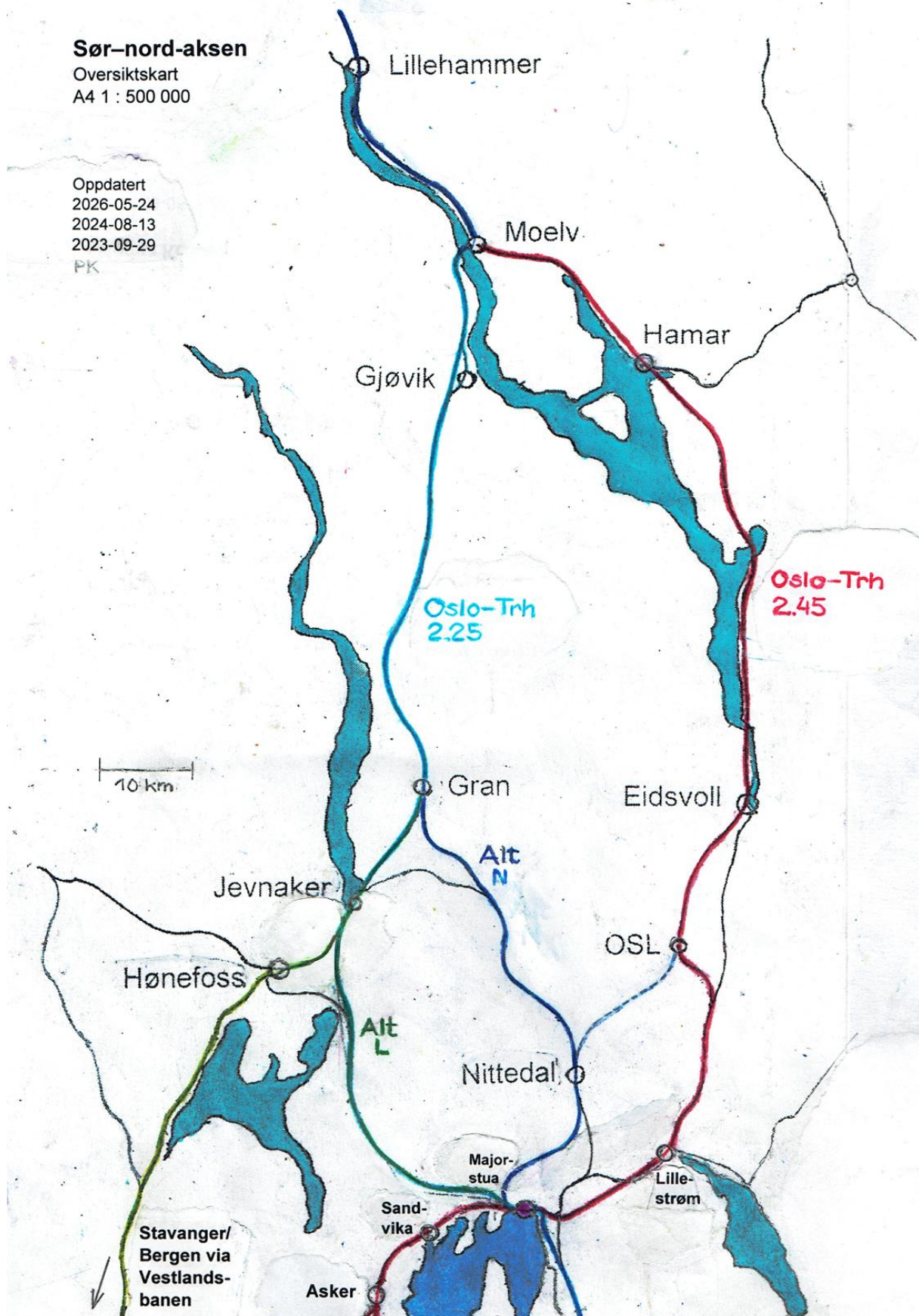
Vedlegg: Sør-Nord-aksen s 8

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

Sør-nord-aksen

Oversiktskart
A4 1 : 500 000

Oppdatert
2026-05-24
2024-08-13
2023-09-29
PK



Trygghet-Fellesskap-Utvikling

Vangsveien 10, 1814 Askim, Norge , post@varmost.net , www.varmost.net.

Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

05.06.2026

Høring Fjerntogstrategi, Saksnummer 2024/2188

Her er våre kommentarer til Fjerntogstrategien. Grensekomiteen Värmland-Østfold er en av 12 nordiske grensekomiteer som har avtale med Nordisk Ministerråd om å arbeide for å styrke nordisk integrasjon og grenseregionene spesielt, hvor også grensekryssende transportstrukturer og service inngår. Det vises dessuten til Grensekomiteens uttalelse til NTP 2025-2036 datert 29 april 2024, og til komiteens høringsinnspill til Trafikverkets nationella plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, datert 10.12.2025.

Den gjennomførte "Fjerntog strategien" tar opp mange viktige problemstillinger nasjonalt og internasjonalt. Det er vurdert flere sentrale forhold for å forbedre fjerntogtilbudet på kort og lang sikt. Det er bra, og det haster å få utarbeidet og konkretisert det videre arbeidet med å forbedre jernbanetilbudet nasjonalt og internasjonalt.

Styret i Grensekomiteen Värmland-Østfold har behandlet denne saken 4. juni 2026 under sitt møte i Karlstad, og denne uttalelsen konsentrerer seg primært om det påtrengende behovet for bedre og mer moderne veg- og jernbaneforbindelser i grenseregionen mellom Norge og Sverige. Det er svært viktig for nærings- og befolkningsutviklingen i grenseområdene og en forutsetning for å realisere den nordiske visjonen og nasjonale målsettinger.

1. Med hele Norden i NATO får Norge nå et særlig ansvar for at alliert militærhjelp til Sverige og Finland når fram. Det stiller større krav til å ivareta logistikken i viktige transportårer og behovet for å ha en robust grensekryssende infrastruktur. Samarbeid mellom transportsektoren og forsvarssektoren vil derfor være svært viktig i tiden framover. Betydelig mer gods og personer skal fraktes i begge retninger over grensene. Det er derfor viktig å utvikle flere effektive transportkorridorer mellom Norge-Sverige og Finland. Vi vil spesielt peke på behovet i hovedstadskorridoren mellom Oslo-Stockholm-Helsinki.

2. Det er svært positivt at "Fjerntogstrategien" anbefaler en rask oppfølging av «Mulighetsstudien for Oslo-Stockholm» fra 2022 med en konseptvalgutredning (KVU) i samarbeid med Trafikverket. Dette er nå svært viktig å få igangsatt så raskt som mulig.

Jernbanedirektoratet skriver på side 9 og 10 følgende:

«Oslo–Stockholm kobler to hovedstadsområder, men reisestrømmene i endepunktsmarkedet her er lavere enn mellom Oslo og Bergen/Trondheim. I dag følger strekningen Kongsvingerbanen på norsk side, og det er lite rom for tilbudsforbedringer uten vesentlig infrastrukturutbygging. Før eventuelle tiltak gjøres for å utvikle tilbudet videre, bør det vurderes om en alternativ raskere korridor lengre sør er et bedre grep for et konkurransedyktig tilbud. Både prissatte og ikke-prissatte virkninger tyder på dette. For å ha grunnlag for å vurdere dette er det nødvendig å gjennomføre en konseptvalgutredning i samarbeid med Trafikverket.»

Grensekomiteen deler dette synspunktet og har helt siden 2010 i flere brev og i møter med sentrale myndigheter pekt på at en alternativ raskere korridor bør vurderes seriøst med sikte på en raskere jernbane Oslo-Stockholm. Vi merker oss derfor at Jernbanedirektoratet nå peker på flere fordeler med denne korridoren, nærmere E18, som vil kunne ta utgangspunkt i den nye Follobanen.

3. Grensekomiteen mener at dagens jernbane over Kongsvinger og Charlottenberg. Arvika må styrkes med kryssningsspor for å møte EUs krav til tog lengde og hastighet. Det er derfor også gledelig at den svenske regjering har varslet at det nå skal bygges et dobbeltspor Karlstad-Kil.
4. En KVU som berører en helt sentral nordisk transportkorridor Oslo-Stockholm bør se på tilknytningen til de internasjonale transportruter som er under utvikling, også utenfor denne korridoren og utenfor Norden. EUs transportpakke 5.11.2025, diskuterer prioritering av utvalgte strekninger for høy hastighet i Europa, og betydelige midler allokeres til prioriterte strekninger.
 - “ Planen bygger på det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och föreskriver att större knutpunkter ska anslutas vid hastigheter på 200 km/h och däröver. Passagerarna kommer att kunna resa från **Berlin till Köpenhamn på fyra timmar i stället för de nuvarande sju** och från **Sofia till Aten på sex timmar i stället för de nuvarande 13 timmarna och 40 minuterna.**”
 - “Det kommer att påskynda utbyggnaden av Europas järnvägsnät för höghastighetståg”

Åbo kommune med flere promoterer nå en jernbaneforbindelse mellom hovedstedene i Norden. Det vil i så fall innebære en øst-vest forbindelse over Åland.

Det vises her til Miltton rapporten «Nordic Capitals Railways» som ble presentert på den finske ambassaden i Stockholm i januar i år.

5. "Fjerntogstrategien" viser også til Mulighetsstudiene Oslo-Gøteborg» fra 2023, i tillegg til Oslo-Stockholm. Disse to grensekryssende togforbindelsene bør ses i sammenheng, ettersom de begge kan ta utgangspunkt i Follobanen/Østfold. Ved nye investeringer kan det være god kost/nytte å se på synergieffekter ut fra valg av strekninger, stasjoner/knutepunkter og trafikkslag. De savnes en grundig redegjørelse for hva et moderne jernbanenett i Norge og Sverige med effektive grensekryssende forbindelser vil bidra med både samfunnsøkonomisk og i forhold til klimautfordringer hvor "shift to rail" er en viktig strategi.
6. Oslo-Karlstad-Gøteborg ("det lille nordiske triangel") er et unikt område i Skandinavia med en betydelig grensehandel, pendling, turisme, og godstransport. Et utstrakt samarbeid mellom kommuner, bedrifter, skoler, helsetjenester og organisasjoner. Nye, raskere og moderne grensekryssende jernbaneforbindelser vil kunne bidra til et godt samspill med det omkringliggende Inter City-nettet og andre eldre jernbaner for å skape synergi og god integrering. Dette vil utvilsomt bidra til et mer attraktivt og sterkere jernbanesystem i Norge og i Norden. Det gjør helt enkelt Norden sterkere (!) Samtidig bidrar det til de globale og nasjonale mål for klima og miljø
7. Konseptvalgutredningen bør også vurdere «Alternative finansieringsmodeller». EU-støtte og privat kapital, brukerbetaling, avgifter er aktuelle kilder i tillegg til rent statlige budsjettmidler. Det bør undersøkes hvordan Norge kan nyttiggjøre seg av EUs støtteordning til finansiering av de spesifikt grensekryssende jernbaneforbindelser gjennom TEN-T systemet. De grensekryssende jernbaneforbindelser (missing links) mellom Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg er her søkegode. EUs bidrag til finansiering av Fehmarn Belt mellom Danmark og Nord-Tyskland som etter planen skal ferdigstilles i 2029, er et godt eksempel på denne typen finansieringsløsning. En rekke fremstående investorer og næringslivsledere i Sverige og Finland har offentlig uttalt at de gjerne vil være med på å investere i jernbaneprosjekter, ettersom det går altfor sent å få realisert kritisk infrastruktur i Norden. Trafikverket peker i sitt forslag til Nationell Plan 2026-2037 at strekninger som Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg er svært aktuelle for alternative finansieringsmodeller.

Grensekomiteen stiller gjerne i møter for å belyse de synspunkter som er tatt opp i dette brevet.

Vennlig hilsen

Per Jonsson
Leder
Per.Jonsson@bengtsfors.se

Per-Steinar Slang
Nestleder
per-steinar.slang@ahk.no

HØYRINGSUTTALE – FJERNTOGSTRATEGI, GODSSTRATEGI OG KOLLEKTIVSTUDIE FOR ØSTLANDET

Høringsuttale – Fjerntogstrategi, godsstrategi og kollektivstudie for Østlandet
Til Jernbanedirektoratet

1. Innleiing

Regionrådet for Hallingdal viser til Jernbanedirektoratet sine utgreiingar om jernbanen fram mot 2050. Utgreiinga gir eit viktig kunnskapsgrunnlag og peikar på sentrale utfordringar som auka transportbehov, befolkningsvekst, kapasitetsproblem i Oslo, klimakrav og behovet for meir robust infrastruktur.

Eit hovudbodskap er at framtidas transportutfordringar ikkje kan løysast utan jernbanen, noko Regionrådet støttar. Samstundes meiner me at strategiane i for liten grad peikar på konkrete tiltak som må gjennomførast no. Skal jernbanen bli eit reelt alternativ til fly og veg, trengst tydelege prioriteringar og sterkare gjennomføringsevne.

2. Bergensbanen – strekninga med størst potensiale

Fjerntogstrategien peikar på strekninga Oslo–Bergen som den korridoren der potensialet for overgang frå fly til tog er størst. Dette er ei viktig og riktig prioritering. Bergensbanen har det største marknadspotensial og kan gi betydelege klimaeffektar gjennom kortare reisetid, høgare frekvens, betre regularitet og auka komfort.

Regionrådet for Hallingdal støttar vurderinga av at desse faktorane er avgjerande for å styrke toget si konkurransekraft. Det er også heilt i tråd med det Regionrådet for Hallingdal har spelt inn i mange NTP prosessar tidlegare. Detter er vektige argument, som må følgjast opp med konkrete investeringar.

3. Ringeriksbanen og ny E16 Skaret–Hønefoss (FRE16) - eit nasjonalt prosjekt

FRE 16 er eit av dei mest gjennomarbeida samferdselsprosjekta i Noreg. Prosjektet er vedteke av Stortinget, ligg i gjeldande NTP, og er ferdig regulert. Det gir stor samfunnsnytte gjennom kortare reisetid mellom Oslo og Bergen, betre kapasitet og styrka grunnlag for godstransport. Det vil også bidra til at reiser til og frå reiselivsdestinasjonen Hallingdal, i større grad blir gjennomført med tog.

Dette er eit prosjekt klart for gjennomføring, ikkje for nye utgreiingar. Regionrådet for Hallingdal understrekar difor at FRE 16 ikkje må bli forseinka av nye prosessar eller omkampar.

4. Kapasitetsutfordringar i Oslo

Kollektivstudien peikar på kapasiteten i Oslo som ei hovudutfordring, noko Regionrådet for Hallingdal støttar. Samstundes må ikkje ein ny rikstunnel bli eit argument for å utsette prosjekt som allereie er klare. Ringeriksbanen bør gjennomførast parallelt med tunnelarbeidet, og vil styrkje både aust–vest-korridoren og nytten av framtidig kapasitet.

5. Gods, beredskap og nasjonal tryggleik

Godsstrategien framhevar jernbanen som sentral for beredskap og totalforsvar. Eit robust jern-banenett er avgjerande for trygg transport av gods og for mobilitet i kriser. Ein sterk aust–vest-korridor er særleg viktig. Ringeriksbanen vil styrkje kapasitet og robustheit, og har difor ei viktig rolle for forsyningssikkerheit og nasjonal tryggleik.

6. Vår tilråding

- FRE 16 må gjennomførast i tråd med gjeldande Nasjonal transportplan.
- Planlegging og realisering av ny rikstunnel i Oslo må intensiverast, utan å forseinke andre prosjekt.
- Aust–vest-korridoren må prioriterast nasjonalt, med omsyn til klima, kapasitet, gods og beredskap.
- Fjerntogstrategien må følgjast opp med konkrete tiltak, framdrift og finansiering.
- Vedtekne og modne prosjekt må faktisk gjennomførast, og ikkje bli utsette eller gjenstand for nye omkampar.

Samla peikar utgreiingane på behovet for meir jernbane. FRE 16 er eit sentralt tiltak, og no er det avgjerande med politisk vilje og gjennomføring

Hallingdal 15. juni 2026

Heidi Granli
Regionrådsordførar

Jan Olav Helling
Dagleg leiar i Regionrådet



Samferdsel - Strategi og plan

Jernbanedirektoratet

Deres ref:

Vår ref:
2026/9616-7

Dato:
12.06.2026

Vedtak Høring - Fjerntogstrategi. Saksnr: 2024/2188

Innlandet fylkeskommune viser til brev fra Jernbanedirektoratet av 15.04.2026 «Høring Fjerntogstrategi». Det framgikk av brevet at høringsfristen var satt til den 15. juni 2026. Herved oversendes høringssvar fra Innlandet fylkeskommune.

Hovedutvalg for samferdsel har i sak 10/2026 i møte den 10.06.2026 vedtatt følgende uttalelse:

Hovedutvalg for samferdsel i Innlandet gir følgende innspill til Fjerntogstrategien:

Innlandet fylkeskommune tar Fjerntogstrategien til orientering som et viktig kunnskapsgrunnlag for neste NTP. Kollektivstudien, fjerntogstrategien og godsstrategien må legges til grunn som ett samlet kunnskapsgrunnlag. Person - og godstransport må i større grad sees i sammenheng og prioriteringer må samlet vise konsekvenser for både person- og godstrafikk.

Hovedutvalget er enig i at det er de fire foreslått prioriterte strekningene som har høyest potensial. Samtidig vil vi advare mot en rendyrking av endepunktsmarkedene i fjerntogstrategien, og at underveismarkedet er undervurdert. For å styrke utvikling av regionale bo- og arbeidsmarkeder er det viktig at fjerntogstrategien i større grad vektlegger mellomliggende stasjoner og regionale reisebehov. Togtilbudet i underveismarkedet er viktig for deler av befolkningen som har få andre alternativer, og jernbanen er flere steder ryggraden i den regionale kollektivtransporten. Vi mener at både endepunktsmarkedet og underveismarkedet må betjenes av fjerntog, eventuelt med en differensiering mellom avgangene hvor noen tog har færre stopp enn andre.

Anbefalingen om å se samlet på traseene gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen i korridoren Oslo-Trondheim støttes. Det forventes at tiltak fra KVV Green med elektrifisering og nye kryssningsspor på Rørosbanen blir gjennomført, at standarden på begge traseer blir likeverdig og høy nok til at det blir en reell redundans, og at dette ikke ligger for langt inn i framtiden.

Hovedutvalget vil advare mot å bremse utviklingen av Kongsvingerbanen i påvente av utredning av ny sørlig trasé. Kongsvingerbanen vil fortsatt være en del av strekningen Oslo-Stockholm i mange år, samtidig som den er av avgjørende betydning for godstransporten mellom Oslo og Narvik, og mellom Norge og utlandet.

I langsiktig jernbaneplanlegging mot 2050 bør en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen utredes. En slik kobling vil gi økt robusthet i det nasjonale jernbanesystemet mellom Oslo og Trondheim, styrket beredskap, styrket godstransport mellom korridorene og det vil bidra til bedre regional integrasjon i Innlandet.

Protokoll fra saksbehandlingen og saksframlegg er vedlagt.

Med vennlig hilsen

Øystein Sjølie
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen
Jernbaneforum Dovrebanen Sør
Jernbaneforum Gjøvikbanen
Jernbaneforum Kongsvingerbanen
Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Arkivreferanse: 2026/9616-2
Arkivkode: N21/&13
Saksbehandler: Øystein Sjølie
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og utvikling
Dato: 25.05.2026

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for samferdsel	10.06.2026	10/26

Høring - Fjerntogstrategi

Hovedutvalg for samferdsels behandling av sak 10/2026 i møte den 10.06.2026:

Vedtak:

Hovedutvalg for samferdsel i Innlandet gir følgende innspill til Fjerntogstrategien: Innlandet fylkeskommune tar Fjerntogstrategien til orientering som et viktig kunnskapsgrunnlag for neste NTP. Kollektivstudien, fjerntogstrategien og godsstrategien må legges til grunn som ett samlet kunnskapsgrunnlag. Person - og godstransport må i større grad sees i sammenheng og prioriteringer må samlet vise konsekvenser for både person- og godstrafikk.

Hovedutvalget er enig i at det er de fire foreslått prioriterte strekningene som har høyest potensial. Samtidig vil vi advare mot en rendyrking av endepunktsmarkedene i fjerntogstrategien, og at underveismarkedet er undervurdert. For å styrke utvikling av regionale bo- og arbeidsmarkeder er det viktig at fjerntogstrategien i større grad vektlegger mellomliggende stasjoner og regionale reisebehov. Togtilbudet i underveismarkedet er viktig for deler av befolkningen som har få andre alternativer, og jernbanen er flere steder ryggraden i den regionale kollektivtransporten. Vi mener at både endepunktsmarkedet og underveismarkedet må betjenes av fjerntog, eventuelt med en differensiering mellom avgangene hvor noen tog har færre stopp enn andre.

Anbefalingen om å se samlet på traseene gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen i korridoren Oslo-Trondheim støttes. Det forventes at tiltak fra KVV Green med elektrifisering

og nye kryssningsspor på Rørosbanen blir gjennomført, at standarden på begge traseer blir likeverdig og høy nok til at det blir en reell redundans, og at dette ikke ligger for langt inn i framtiden.

Hovedutvalget vil advare mot å bremse utviklingen av Kongsvingerbanen i påvente av utredning av ny sørlig trasé. Kongsvingerbanen vil fortsatt være en del av strekningen Oslo-Stockholm i mange år, samtidig som den er av avgjørende betydning for godstransporten mellom Oslo og Narvik, og mellom Norge og utlandet.

I langsiktig jernbaneplanlegging mot 2050 bør en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen utredes. En slik kobling vil gi økt robusthet i det nasjonale jernbanesystemet mellom Oslo og Trondheim, styrket beredskap, styrket godstransport mellom korridorene og det vil bidra til bedre regional integrasjon i Innlandet.

Behandling:

Øystein Sjølie, seniorrådgiver SAMFE - Strategi og plan innledet til saken.

Votering:

Fylkeskommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

(3 Ap, 2 H, 2 Sp, 1 FrP, 1 MDG, 1 SV)

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

Hovedutvalg for samferdsel i Innlandet gir følgende innspill til Fjerntogstrategien:

Innlandet fylkeskommune tar Fjerntogstrategien til orientering som et viktig kunnskapsgrunnlag for neste NTP. Kollektivstudien, fjerntogstrategien og godsstrategien må legges til grunn som ett samlet kunnskapsgrunnlag. Person - og godstransport må i større grad sees i sammenheng og prioriteringer må samlet vise konsekvenser for både person- og godstrafikk.

Hovedutvalget er enig i at det er de fire foreslått prioriterte strekningene som har høyest potensial. Samtidig vil vi advare mot en rendyrking av endepunktsmarkedene i fjerntogstrategien, og at underveismarkedet er undervurdert. For å styrke utvikling av regionale bo- og arbeidsmarkeder er det viktig at fjerntogstrategien i større grad vektlegger mellomliggende stasjoner og regionale reisebehov. Togtilbudet i underveismarkedet er viktig for deler av befolkningen som har få andre alternativer, og jernbanen er flere steder ryggraden i den regionale kollektivtransporten. Vi mener at både endepunktsmarkedet og underveismarkedet må betjenes av fjerntog, eventuelt med en differensiering mellom avgangene hvor noen tog har færre stopp enn andre.

Anbefalingen om å se samlet på traseene gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen i korridoren Oslo-Trondheim støttes. Det forventes at tiltak fra KVV Green med elektrifisering

og nye krysningsspor på Rørosbanen blir gjennomført, at standarden på begge traseer blir likeverdig og høy nok til at det blir en reell redundans, og at dette ikke ligger for langt inn i framtiden.

Hovedutvalget vil advare mot å bremse utviklingen av Kongsvingerbanen i påvente av utredning av ny sørlig trasé. Kongsvingerbanen vil fortsatt være en del av strekningen Oslo-Stockholm i mange år, samtidig som den er av avgjørende betydning for godstransporten mellom Oslo og Narvik, og mellom Norge og utlandet.

I langsiktig jernbaneplanlegging mot 2050 bør en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen utredes. En slik kobling vil gi økt robusthet i det nasjonale jernbanesystemet mellom Oslo og Trondheim, styrket beredskap, styrket godstransport mellom korridorene og det vil bidra til bedre regional integrasjon i Innlandet.

Tron Bamrud
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg

- 1 Høringsbrev - fjerntogstrategi.pdf
- 2 Fjerntogstrategi

Bakgrunn:

Jernbanedirektoratet har gjennomført tre utredninger i perioden 2024–2026 som grunnlag for videre utvikling av jernbanen fram mot 2050. Det er en godsstrategi, en fjerntogstrategi og en studie om hvordan jernbanens rolle i kollektivtilbudet på Østlandet bør utvikles på lang sikt. Utredningene skal gi et oppdatert og relevant kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av jernbanestrategien i neste rullering av Nasjonal Transportplan (NTP). Utredningene har tatt utgangspunkt i utfordringene i transportsektoren, med særlig vekt på behovet for et effektivt og klimavennlig transportsystem, miljømål og energiknapphet, slik dette er beskrevet i NTP 2025–2036. Hovedrapportene for alle tre utredningene ble ferdigstilte den 01.04.2026, og er nå på høring med frist den 15.06.2026. Da saksframlegget har begrenset plass, anbefales det å lese rapportenes sammendrag. Det vises ellers til rapportene for nærmere detaljer. Denne saken tar for seg fjerntogstrategien.

I fjerntogstrategien er fjerntogets rolle på nasjonale og grensekryssende strekninger vurdert. De lange reisenes betydning for å nå klimamål og bidra i overgangen til et lavutslippssamfunn er vektlagt. De vurderte fjerntogstrekningene er avgrenset til Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, Oslo-Stockholm, Oslo-Gøteborg/København, Trondheim-Bodø og Oslo-Kristiansand-Stavanger. Grensekryssende strekninger fra henholdsvis Narvik og Trondheim til Stockholm er også omtalt, men antas å ha lavt potensial. Fjerntogene betjener både endepunkts- og underveismarkedene, og i denne utredningen er det effektene for endepunktsmarkedene som i størst grad er undersøkt.

Som grunnlag for analysene i strategien er det utarbeidet tre ulike ambisjonsnivåer:

- *Ambisjonsnivå 1* har som mål å tilby et fjerntogtilbud som er pålitelig og kundeorientert. Relevant på kort sikt, og i en kontekst med begrensede investeringsrammer. Her inngår tiltak for bedre billettløsninger, sømløse reiser, økt komfort og tilrettelegging på selve reisen.
- *Ambisjonsnivå 2* har som mål å gi et tilbud som er relevant for alle kundegrupper. I dag er en stor del av kundene på fjerntogene på fritidsreiser; i endepunktsmarkedet dominerer fly. Det undersøkes hva som skal til for å konkurrere med fly i større grad, og for at fjerntog skal være et aktuelt tilbud for tjenestereiser på ut- eller hjemreise.
- *Ambisjonsnivå 3* viser hva som skal til for at tog blir et foretrukket reisemiddel, definert ved at over halvparten av endepunktsmarkedet vil velge tog. Ambisjonsnivået er undersøkt for et utvalg av strekningene, og representerer en tenkt utvikling med lang tidshorisont.

Strategien konkluderer med følgende anbefalinger videre til NTP 2029-2040:

- Satse på de strekningene som i størst grad bidrar til klimamål, og kan omstille til et lavutslippssamfunn i tråd med «Klimatiltak i Norge».
- Bruke prisvirkemidler i takt med et forbedret tilbud for å oppnå ønsket klimaeffekt.
- Sikre og utvikle kvalitet og kapasitet på kort, mellomlang og lengre sikt: Tiltak for bedre reiseopplevelse, mer/tilpasset materiell, ruteplanlegging, utnytte ny teknologi og tiltak for kapasitet kortere reisetid.

Rapporten foreslår en prioritering mellom strekninger, hvor Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim prioriteres høyest, da disse strekningene har relativt store markeder og har størst mulighet til å bidra til lavutslippssamfunnet. Det foreslås også utvikling av strekningene Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg/København.

Strekninger som berører Innlandet

På strekningen Oslo-Trondheim er det sett både på utvikling via dagens trase gjennom Gudbrandsdalen (Dovrebanen) og raskere tog via Østerdalen (Rørosbanen/ny trase). Det anbefales en konseptvalgutredning (KVU) for å avklare hva som er den beste utviklingsveien videre. I påvente av avklaring kan tilbudet styrkes i dagens trase.

På strekningen Oslo-Stockholm, som i dag følger Kongsvingerbanen på norsk side, er det ifølge strategien lite rom for tilbudsforbedringer uten vesentlig infrastrukturbygging. Det anbefales at før eventuelle tiltak gjøres for å utvikle tilbudet videre, bør det vurderes om en alternativ raskere korridor lengre sør er et bedre grep for et konkurransedyktig tilbud. Som grunnlag anbefales det å gjennomføre en konseptvalgutredning i samarbeid med Trafikverket.

Vurdering opp mot FNs bærekraftsmål:

Utvikling av jernbanen kan bidra til anstendig arbeid og økonomisk vekst; industri, innovasjon og infrastruktur; bærekraftige byer og lokalsamfunn, ansvarlig forbruk og produksjon, å stoppe klimaendringene og samarbeid om å nå målene.

Medvirkning fylkeskommunale råd:

Fylkeskommunale råd har ikke vært involvert i denne saken.

Generell vurdering:

Fylkeskommunedirektøren ønsker å presisere at dette er innspill til et kunnskapsgrunnlag for neste NTP og utvikling av jernbanen mot 2050, og at innspill til prioriteringer og andre NTP-oppdrag kommer i en senere fase. Men det er viktig at fylkeskommunen også gir innspill til det faglige grunnlaget, da det vil ha betydning for hvilken retning framtidig utvikling av samferdselssektoren vil ta.

Arbeidet med fjerntogstrategien har pågått fra høsten 2024 til april 2026 under ledelse av Jernbanedirektoratet. Innlandet fylkeskommune har i likhet med de andre fylkeskommunene som er berørt av fjerntogstrekningene, vært representert administrativt i referansegruppen. Innlandet var, sammen med Trøndelag, opptatt av at Rørosbanen skulle tas med i korridoren Oslo-Trondheim i vurderingen av fjerntogstrekninger. Persontogene som kjøres på Rørosbanen i dag kategoriseres som «regiontog», til forskjell fra togene som kjøres mellom Oslo og Trondheim på Dovrebanen som kategoriseres som «fjerntog». Anmodningen ble tatt til følge, og begge traseene ble vurdert i korridoren.

I denne utredningen har fjerntogets rolle for å betjene endepunktsmarkedet versus underveismarkedet blitt vurdert. Vurderingene har blitt gjort gjennom tre ulike ambisjonsnivåer. De anbefalte prioriteringene mellom strekninger har lagt mest vekt på endepunktsmarkedene, da disse har de største markedene og vil bidra mest til lavutslippssamfunnet, spesielt i den grad togtilbudet kan konkurrere med fly. Fylkeskommunedirektøren er enig i at det er de fire foreslått prioriterte strekningene som har høyest potensiale.

Samtidig vil fylkeskommunedirektøren advare mot en rendyrking av endepunktsmarkedene i fjerntogstrategien. Det er viktig for å styrke utvikling av regionale bo- og arbeidsmarkeder at mellomliggende stasjoner og regionale reisebehov blir mer vektlagt. Underveismarkedet er viktig for fritidsreiser, men det er enda viktigere for bo- og arbeidsmarkedene i regionene. Togtilbudet i underveismarkedet er viktig for deler av befolkningen som har få andre

alternativer, og jernbanen er flere steder ryggraden i den regionale kollektivtransporten. En utfordring med en slik studie og de modellene som legges til grunn, er at den gjerne anbefaler å forsterke det som allerede er sterkest og å redusere det som framstår som svakere. Og modellene tar ikke nødvendigvis tilstrekkelig hensyn til ønsket eller planlagt utvikling. Jernbanen har et samfunnsansvar utover det som er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det er viktig for fylkeskommunene at togtilbudet ikke reduseres på noen av de strekningene hvor det finnes et tilbud i dag, og at det ikke kun konsentreres om å satse på de tyngste strekningene. Fylkeskommunedirektøren mener at både endepunktsmarkedet og underveismarkedet må betjenes av fjerntog, eventuelt med en differensiering mellom avgangene hvor noen tog har færre stopp enn andre.

I korridoren Oslo-Trondheim er som nevnt både Dovrebanen og Rørosbanen vurdert. Men vurderingen av jernbanen gjennom Østerdalen er blitt gjort på høyt ambisjonsnivå med tanke på å etablere en ny og raskere trase, som først og fremst vil betjene endepunktsmarkedene og i liten grad de regionale. Men fjerntogstrategien gir ikke noe entydig svar på hvordan strekningen som korridor med to traseer kan utnyttes best mulig. Fylkeskommunedirektøren er glad for at det for korridoren Oslo–Trondheim, både for fjerntogtilbudet og godstransporten, anbefales å se samlet på traseene både gjennom Gudbrandsdalen (Dovrebanen) og Østerdalen (Rørosbanen). Det foreslås en ny konseptvalgutredning (KVU) for å se nærmere på dette samlet. Fylkeskommunedirektøren tar ikke stilling til om det er behov for en ny KVU, men forventer at tiltak fra KVU Green med elektrifisering og nye kryssningsspor på Rørosbanen blir gjennomført. Det viktigste er å sørge for at standarden på begge traseer blir likeverdig og høy nok til at det blir en reell redundans, og at dette ikke ligger for langt inn i framtiden. Bedre redundans Oslo-Trondheim er i tråd mer en totalforsvarstankegang, hvor jernbanesystemet er mer robust både i hverdagen og i møte med naturhendelser eller krig. Videre er elektrifisering av Rørosbanen viktig for å takle stor vekst i Forsvarets virksomhet på Elverum og Rena.

Det anbefales også utvikling av strekningen Oslo-Stockholm, som i dag følger Kongsvingerbanen på norsk side. Det anbefales at før eventuelle tiltak gjøres for å utvikle tilbudet videre, bør det vurderes om en alternativ raskere korridor lengre sør er et bedre grep for et konkurransedyktig tilbud, og at det som grunnlag anbefales å gjennomføre en KVU i samarbeid med Trafikverket. En ny sørlig trase vil utvilsomt bidra til å redusere reisetiden med tog mellom Oslo og Stockholm betraktelig, og en ny trase vil styrke redundansen som er viktig for beredskap og samfunnssikkerhet. Fylkeskommunedirektøren vil samtidig advare mot å bremse utviklingen av Kongsvingerbanen i påvente av utredning av ny sørlig trase. Kongsvingerbanen vil fortsatt være en del av strekningen Oslo-Stockholm i mange år, og den er av avgjørende betydning for godstransporten mellom Oslo og Narvik, og ikke minst mellom Norge og Verden. Kongsvingerbanen må utvikles videre da den er viktig for både godstransport og internasjonal, regional og lokal persontransport.

Fylkeskommunedirektøren mener også at en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen bør utredes. En slik kobling vil gi økt robusthet i det nasjonale jernbanesystemet mellom Oslo og Trondheim, styrket beredskap, styrke godstransporten mellom korridorene og bidra til bedre regional integrasjon i Innlandet. Dette bør inngå i langsiktig jernbaneplanlegging mot 2050.

Konklusjon:

Fylkeskommunedirektøren tar Fjerntogstrategien til orientering som et viktig

kunnskapsgrunnlag for neste NTP, og anbefaler å oversende innspillene som er nevnt i innstilling til vedtak til Jernbanedirektoratet.

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo
post@jernbanedirektoratet.no

Tolga 11.06.2026



Høringssvar fra Jernbaneforum Røros- og Solørbanen – Fjerntogstrategi

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen gir følgende innspill til Fjerntogstrategien:

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen mener Fjerntogstrategien er et viktig kunnskapsgrunnlag for neste NTP, og at anbefalingene må legges til grunn for videre prioriteringer. *Kollektivstudien*, *Fjerntogstrategien* og *Godsstrategien* må ses som ett samlet kunnskapsgrunnlag. Person- og godstransport må vurderes i sammenheng, og prioriteringene må synliggjøre konsekvensene for begge transportformer.

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen støtter vurderingen av de fire prioriterte strekningene som de med størst potensial, men advarer mot en for ensidig vektlegging av endepunktsmarkedene. Mellomliggende stasjoner og regionale reisebehov må tillegges større betydning. Fjerntogtilbudet bør ivareta både endepunks- og underveismarkedet, blant annet gjennom et differensiert stoppmønster der enkelte avganger har færre stopp enn andre.

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen støtter en samlet vurdering av traséene gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen i korridoren Oslo–Trondheim. Det forutsettes at tiltakene i KVV Green, herunder elektrifisering og nye kryssningsspor på Rørosbanen, gjennomføres slik at begge traséer får tilstrekkelig standard og fungerer som reelle alternativer til hverandre. Dette vil styrke kapasiteten, redusere sårbarheten i jernbanenettet og legge til rette for mer gods- og persontrafikk på bane.

Forumet advarer samtidig mot å utsette utviklingen av Kongsvingerbanen i påvente av utredning av en ny sørlig trasé. Banen vil i overskuelig framtid være avgjørende både for persontrafikken mellom Oslo og Stockholm og for godstransporten mellom Norge og utlandet.

Rørosbanen må gis en tydeligere rolle i den langsiktige utviklingen av jernbanenettet. Som alternativ trasé mellom Østlandet og Trøndelag er banen viktig for robusthet, beredskap og avlastning av Dovrebanen. Investeringer i elektrifisering, kryssningsspor og økt kapasitet vil styrke både fjerntogtilbudet og godstransporten, samtidig som banen får en viktigere funksjon i et mer robust og framtidsrettet nasjonalt jernbanesystem.

Med vennlig hilsen

Silje Frogner Tangen
Sekretær

Merete Myhre Moen
Leder



Til

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo

08.05.2026

Høringsuttalelse: Fjerntogstrategi mot 2040/2050

Avgitt av: Jernbaneforum for Kongsvingerbanen

Innledning

Jernbaneforum for Kongsvingerbanen viser til Jernbanedirektoratets utredning om fjerntogstrategi. Vår oppgave er å jobbe for prioritet og utvikling av Kongsvingerbanen.

Vi anerkjenner behovet for å gi en retning for utvikling av tilbudet for lange togreiser både nasjonalt og med grensekryssende tog i et lengre perspektiv. For at ambisjonene i fjerntogstrategien skal kunne realiseres, må Kongsvingerbanen og dens tilknyttede korridorer tildeles en mer sentral rolle enn det utredningen legger opp til slik at man på en bedre måte får fanget opp brister knyttet til infrastrukturforutsetninger og internasjonale forpliktelser.

Banestrekningen har vært overbelastet de siste ni årene og prioritering av Kongsvingerbanen er kritisk viktig for mange av samfunnsoppgavene jernbanestrukturen faktisk skal løse. Nasjonal transportplan anerkjenner også banens funksjon og viktighet med å knytte Sverige og Nord-Norge til jernbanetilbudet sentralt på Østlandet.

Særskilt om tiltak for Kongsvingerbanen jamfør gjeldende utredninger og prioriteringer

For økt kapasitet i jernbanenettet så er følgende tiltak på Kongsvingerbanen vurdert å gi effekter.

- Flere kryssningsspor etableres og planlegges for
 - Tog på minst 740 meter er mulig.
 - Økt kapasitet både for gods og passasjertransport
 - Mer fleksibelt og robust togtilbud på Kongsvingerbanen
- Anbefaling om togsett med flere seter uten perrongforlengelse.
- Sanering av usikrede planoverganger
 - Reduserer risiko for alvorlige og livstruende ulykker langs Kongsvingerbanen
 - Raskere tog på eksisterende infrastruktur ved at marsjfart kan økes
- Dobbeltspor
 - Gir god kapasitet
 - Økt fleksibilitet
 - Raskere fremføring

- Økt attraktivitet for persontogtilbudet

Endrede forutsetninger: Forsinket Osilotunnel krever forsert satsing

Strategiens suksess er i stor grad basert på økt kapasitet gjennom Oslo-navet. Da ny Osilotunnel nå er bekreftet betydelig forsinket, må strategien forskyves fra en sentralisert modell til løsninger som avlaster knutepunktene.

Ny rikstunell var i KVVU for Oslo-Navet i 2015 forventet å kunne stå ferdig mellom 2030 og 2032. Den var da beskrevet som kritisk for å at en skulle kunne ta unna for fremtidig vekst. I 2021 ble videre planlegging stoppet på grunn av store kostnader av daværende regjering. Juni 2022 gav regjeringen jernbanedirektoratet oppdrag å lage nytt beslutningsgrunnlag. Prosjektet ble ikke med i nasjonal transportplan for 2025-2036 og derfor i praksis utsatt ytterligere, tidligst 2040. I april 2026 har altså det på nytt kommet estimat i kollektivstudie for Østlandet hvor en tidligst venter ferdigstillelse i 2052.

Kollektivstudie for Østlandet viser til tiltak som avlaster eksisterende infrastruktur. Uten slike grep vil fjerntogstrategiens mål om økt frekvens blokkeres av kapasitetsmangel i navet. Denne frigjør også kapasitet hvor presset på ledig ruteleie er størst.

Systemeffekt: Ved å prioritere Kongsvingerbanen som en fullverdig IC- og fjerntogstrekning nå, skapes en nødvendig sikkerhetsventil for hele jernbanenettet på Østlandet mens man venter på langsiktige tunnelutbygginger.

I samledokumentet anbefalt fremtidsbilde for utviklingen av jernbanen angis det et potensial rundt 1 million passasjerer i 2035 mot 173 000 i 2024, og henholdsvis 211 000 både for referanse og anbefalt ambisjonsnivå for 2035. Jernbaneforum oppfatter det som verdifullt at en setter ambisjon om å hente ut mer av potensialet som ligger i å utvikle fjerntogtilbudet på Kongsvingerbanen.

Nasjonal avlastning via Elverum og Solørbanen

Strategiens mål for Dovrebanen er uløselig knyttet til Kongsvingerbanens kapasitet.

Elverum-tilsvingen: Etableringen av denne koblingen gjør det mulig å lede flere tunge godsvolumer fra Midt-Norge via Røros- og Solørbanen direkte mot Sverige. Dette frigjør kritiske tog traséer på Dovrebanen som er nødvendige for å øke frekvensen på fjerntogene mot Trondheim.

Kongsvinger som mottaksapparat: Mangelen på en direkte tilsving mellom Solørbanen og Kongsvingerbanen mot øst (Sverige) utgjør i dag en teknisk barriere. Tog må i dag reversere inne på Kongsvinger stasjon, noe som beslaglegger kapasitet og reduserer punktligheten for fjerntogene.

Internasjonale forpliktelser (TEN-T) og Värmlandsbanan

Kongsvingerbanen er en del av det europeiske kjernenettet (TEN-T ScanMed-korridoren). Den reviderte forordningen fra 2024 setter konkrete krav til infrastrukturstandard som skal være oppfylt innen 2040, inkludert 160 km/t hastighet og profil for 740 meter lange godstog. Norge har sammen med andre EØS-land allerede ratifisert TEN-T regelverket som inntil nylig gjaldt i EU, med eventuelle tilpasninger. Den nyeste er oppe til vurdering og forhandling. Det betyr

egentlig at Norge er i prosess for å kunne ratifisere nye forordninger, med de unntak og tilpasninger en eventuelt kommer frem til i ratifiseringsprosessen som pågår.

Det er en svakhet ved utredningen at den ikke adresserer koordineringsbehovet med svenske myndigheter. En økning i fjerntogfrekvensen mot Stockholm vil være umulig å gjennomføre dersom flaskehalsene på Värmlandsbanan ikke løses samtidig.

Vi oppfordrer direktoratet avklare hvordan de internasjonale kravene skal følges opp i tråd med strategiens tidslinje. Eksempelvis at ratifisering av nytt EØS-relevant regelverk kan måtte hensynstas for tiltakspakker tiltenkt TEN-T korridorer.

Multimodalitet og logistikk

Kongsvingerregionen og Oslo Nord er avhengige av samspillet mellom E16 og jernbanen, som begge er del av TEN-T-nettverket. Kongsvingerbanen er avgjørende for å sikre robust storvolum varetilførsel og muligheten for omlasting mellom transportformer. Siden ledig kapasitet allerede er en problemstilling fremholdt i flere jernbaneutredninger de siste årene må også fjerntogstrategien få frem nødvendigheten for kapasitetsøkning på Kongsvingerbanen for at både fjerntog over grensen og pendlerreiser mellom Kongsvinger og Lillestrøm/Oslo adresseres.

Behov for oppdaterte samfunnsøkonomiske vurderinger

Jernbaneforumet viser til rapporter fra Oslo–Sthlm 2.55 (WSP, 2023), som dokumenterer et betydelig større markedsgrunnlag for grensekryssende trafikk enn det statlige utredninger har lagt til grunn. Når reisetidspotensialet og regionale nettverkseffekter inkluderes, fremstår satsing på Kongsvingerbanen som et av de mest lønnsomme tiltakene i det nasjonale nettet. Vi forventer at fjerntogstrategien tar høyde for disse funnene i den endelige prioriteringen.

Fjerntog på Kongsvingerbanen

Fjerntogstrategidokumentet legger vekt på ny linje alternativ om Indre Østfold for fjerntog mellom Stockholm og Oslo. Gjenbruk og samtidig opprusting av dagens infrastruktur inngår da i mindre grad en del av regnestykket som i flere rapporter fremkommer som nødvendig enten på kortere eller lengre sikt for Kongsvingerbanen. Fjerntog mellom Oslo og Stockholm vil trafikkeres på Kongsvingerbanen så lenge denne er eneste reelle alternativ for en slik fjerntogstrekning.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen mener at å satse på Kongsvingerbanen er et effektivt grep for å styrke både nasjonal og internasjonal jernbanekapasitet innenfor en eksisterende korridor med dokumentert transportbehov. I stedet for å vente på kostbare og langsiktige nybygg, kan en målrettet oppgradering av dagens trasé gi raske gevinster i form av bedre punktlighet, økt kapasitet og kortere reisetid på Oslo–Stockholm-forbindelsen. Samtidig vil investeringer i korridoren ha flerbrukseffekt: Den betjener allerede et viktig regionalt marked, er en sentral korridor for godstransport mellom Norge og Sverige, og inngår i det nordiske jernbanenettets redundans. Ved å styrke Kongsvingerbanen bygger man derfor ikke bare et bedre fjerntogtilbud, men også et mer robust og sammenkoblet transportsystem med høy samfunnsnytte. Tap av natur er også en konsekvens av at det bygges nye linjer i uberørt natur. Det savnes en scenariotenkning for enten oppgradering av eksisterende linje i motsats

til nye traséer og tiltak som uansett er gunstige i påvente av eventuell etablering av ny alternativ linjeføring for fjerntogtilbudet som sådan. Anbefaling om utredning av togstrekning til Stockholm, og satsning på dagens bane er meget ønskelig og ikke i motstrid til en annen.

Oppsummering

Jernbaneforum Kongsvingerbanen er opptatt av at ved utbyggingstiltak for høyhastighetstog rettet mot ett togprodukt, som endepunktstrafikk mellom hovedstedene i Skandinavia, er det viktig at tiltaket ikke går på bekostning av statlige investeringer på Kongsvingerbanen og Värmlandsbanen som er rettet mot togprodukter som har en betydelig nærings- og forsvarsnytte, i tillegg til transportnytte. Ved å oppgradere Kongsvingerbanen og Värmlandsbanen fremfor å bygge en helt ny bane, kan en oppnå store forbedringer til lavere kostnad og risiko ved å bygge videre på eksisterende infrastruktur.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen mener at å satse på Kongsvingerbanen er et effektivt grep for å styrke både nasjonal og internasjonal jernbanekapasitet innenfor en eksisterende korridor med dokumentert transportbehov. I stedet for å vente på kostbare og langsiktige nybygg, kan en målrettet oppgradering av dagens trasé gi raske gevinster i form av bedre punktlighet, økt kapasitet og kortere reisetid på Oslo–Stockholm-forbindelsen. Samtidig vil investeringer i korridoren ha flerbrukseffekt: Den betjener allerede et viktig regionalt marked, er en sentral korridor for godstransport mellom Norge og Sverige, og inngår i det nordiske jernbanenettets redundans. Ved å styrke Kongsvingerbanen bygger man derfor ikke bare et bedre fjerntogtilbud, men også et mer robust og sammenkoblet transportsystem med høy samfunnsnytte.

Jernbaneforum for Kongsvingerbanen forventer at den endelige fjerntogstrategien:

- Anerkjenner Kongsvingerbanen som en forutsetning for kapasitetsfrigjøring på Dovrebanen (via Elverum-tilsvingen).
- Sikrer samsvar med TEN-T-forordningens krav og koordinerer kapasitetsøkning med svenske myndigheter på Värmlandsbanen. På svensk side er det vedtatt bygge tre krysningsspor mellom grensen til Norge og Kil, og dobbeltspor mellom Kil og Karlstad. Når Sverige nå følger opp Oslo–Stockholm-stråket med konkrete kapasitets- og robusthetstiltak på Värmlandsbanen, bør norsk side møte dette med raskere og tydeligere oppfølging av Kongsvingerbanen. Dette taler for at prosjektene med krysningsspor langs Kongsvingerbanen/Grensebanen snarere burde framskyndes i stedet for å utsettes.
- Nyttet tiltak på Kongsvingerbanen/Grensebanen/Värmlandsbanen har for fjerntogtilbudet i påvente av fremtidige konseptvalg må ikke underslås.
- Fordelene med gjenbruk av eksisterende infrastruktur må også komme tydelig frem.
- I påvente av anbefalt videre KVV-utredning bør alle allerede anbefalte tiltak fra øvrige gjennomførte utredninger som samsvarer med ambisjonsnivå A2 kunne prioriteres fremfor å falle ned på ambisjonsnivå A1.

Øvrige uttalelser

JBF Kongsvingerbanen viser til våre uttalelser til Kollektivstudie på Østlandet og Godsstrategi til NTP 2029-2040. Vi vil understreke viktigheten av å se disse arbeidene i sammenheng, og at en vurderer den mest effektive utnyttelsen av jernbanenettet – til persontransport og godstransport, og for fjerntog og regional kollektivtransport. JBF Kongsvingerbanen mener at tiltak som dekker flere behov samtidig bør prioriteres.

Med hilsen

Kamilla Thue.

Ordfører i Eidskog kommune

Leder av Jernbaneforum Kongsvingerbanen

Jernbanedirektoratet
Hanne Dybwik
Biskop Gunnerusgate 14
0185 OSLO

Deres ref.:

Deres dato:

Vår ref.:

26/47471-1
26/101029

Vår dato:

03.06.2026

Høring Fjerntogstrategi, Saksnr: 2024/2188

Jernbaneforum Nord viser til høringen av «Fjerntogstrategi – Jernbanen 2050» og fremmer med dette våre innspill.

En strategi uten reell ambisjon for nordområdene

Jernbaneforum Nord konstaterer at fjerntogstrategien er mangelfull og bygger på en utilstrekkelig forståelse av fjerntogenes betydning for samfunnsutvikling og beredskap i nordområdene.

Strategien er preget av en selvforsterkende logikk. Mangelfullt og utdatert togmateriell, kombinert med en mindre robust jernbaneinfrastruktur, har over tid svekket togtilbudet i nordområdene. Den påfølgende nedgangen i antall reisende brukes som begrunnelse for et lavt ambisjonsnivå og en videre nedprioritering av satsingen.

Dette er svært alvorlig. Nordområdene har et betydelig vekstpotensial innen både togreiser og opplevelsesbasert reiseliv, men utviklingen bremses av denne onde sirkelen. Resultatet er at markedsmuligheter ikke realiseres.

Dette er ikke en bærekraftig utvikling, men en gradvis nedbygging av jernbanens rolle i et område med økende behov og strategisk betydning. Konsekvensene er tydelige: svakere regional utvikling, redusert beredskap og lavere sikkerhet – i klar kontrast til regjeringens nye målstruktur i kommende NTP, der økt motstandsdyktighet i transportsektoren, som skal styrke Norges samlede forsvarsevne, er løftet frem.

Fjerntogtilbudet Narvik–Stockholm er uakseptabelt – nå må det styrkes

Det er alvorlig og uakseptabelt at strategien ikke foreslår konkrete tiltak for strekningen Narvik–Stockholm – særlig etter at tilbudet er redusert fra to til én daglig avgang i hver retning.

Dette er nordområdenes eneste persontogforbindelse til Sverige og videre til Europa. Strekningen er derfor av avgjørende betydning for beredskap og samfunnssikkerhet, grensekryssende samarbeid og internasjonal tilgjengelighet, samt utviklingen av helårsturisme og øvrig næringsliv.

Adresse:
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

Besøksadresse:
Moloveien 16
Org.nr.:
964 982 953

Telefon:
75650000
E-post:
post@nfk.no

Transport og infrastruktur
TI Stab
Stian Jensen
Tlf.: 75650884

Å unnlate å følge opp denne forbindelsen svekker Norges strategiske posisjon i nordområdene.

Jernbaneforum Nord krever at staten tar et tydelig ansvar og, i tett samarbeid med svenske myndigheter, etablerer forpliktende tiltak som sikrer et styrket, stabilt og fremtidsrettet togtilbud mellom Narvik og Stockholm.

Nordlandsbanen – nasjonal hovedåre og regional livsnerve

Fjerntog på Nordlandsbanen har en særskilt todelt funksjon som skiller den fra andre fjerntogstrekninger. Den er både en viktig langdistanseforbindelse mellom Bodø og Trondheim og en sentral transportkorridor som knytter nordområdene til resten av landet.

Samtidig er banen en helt avgjørende regional livsnerve. Den binder sammen Helgeland og Trondheim, Helgeland og Bodø, og sikrer intern mobilitet i både Helgeland og Salten. De mange underveismarkedene gjør strekningen spesielt viktig for daglige reiser til arbeid, utdanning, helse og fritid, samt for tilgang til sentrale funksjoner i Bodø og Trondheim.

I tillegg har Nordlandsbanen betydelig strategisk verdi for nasjonal og regional beredskap og samfunnssikkerhet. Banen fungerer som viktig redundans i en region med begrensede alternative transportmuligheter ved akutte hendelser som stengte veger og innstilte fly- og båtavganger, samt som en sentral ressurs for pasienttransport.

Alvorlige driftsutfordringer må tas på største alvor

Situasjonen på Nordlandsbanen er kritisk. Vedvarende utfordringer – hyppig og langvarig nedetid i infrastrukturen, mangel på lokomotiver og et aldrende materiell preget av gjentatte og langvarige verkstedopphold – har systematisk svekket togtilbudet.

Samtidig øker sårbarheten som følge av utilstrekkelig reservekapasitet. Hyppige innstillinger, omfattende bruk av buss for tog og reduksjonen i fjerntogtilbudet siden oktober 2024 – fra to til én daglig avgang – har ytterligere svekket tilbudets troverdighet.

Jernbaneforum Nord understreker at dette samlet har ført til en betydelig forringelse av togtilbudet. Utviklingen må snus raskt. Det krever målrettede tiltak for å styrke kvalitet, regularitet og pålitelighet, gjenopprette publikums tillit og sikre jernbanens konkurransekraft mot veg- og lufttransport.

For lav materiellerstatning svekker operativ robusthet

Planen om å erstatte de opprinnelige fem lokomotivene på Nordlandsbanen med fire nye bimodale fjerntogsett i 2029/2030 innfrir ikke en reell én-til-én-erstatning. Dette innebærer redusert samlet kapasitet og utilstrekkelig operativ robusthet.

Uten nødvendig reservekapasitet vil selv mindre avvik få store konsekvenser for ruteproduksjonen. Tekniske feil, vedlikeholdsbehov og driftsforstyrrelser vil raskt føre til innstillinger, svekket regularitet og redusert beredskap.

Jernbaneforum Nord understreker behovet for at staten umiddelbart utløser opsjonen på minst to ekstra fjerntogsett. Dette er avgjørende for å sikre et robust, stabilt og pålitelig

togtilbud fra 2029/2030, og gir samtidig nødvendig beredskapsfleksibilitet ettersom togsettene kan benyttes på alle landets baner.

Verkstedkapasitet i nord må på plass permanent

Det midlertidige nødverkstedet i Bodø - basert på leid utstyr og en provisorisk plathall - må snarest erstattes av et permanent og fullverdig verksted, dimensjonert for å håndtere tyngre vedlikehold av både dagens og framtidige togsett på Nordlandsbanen.

Jernbaneforum Nord fremhever dette som en grunnleggende forutsetning for et robust, stabilt og pålitelig togtilbud – og som avgjørende for å sikre tilstrekkelig beredskap og samfunnssikkerhet.

Et konkurransedyktig togtilbud krever bedre tilbud til reisende

For at fjernetoget skal bli et reelt førstevalg, må tilbudet fremstå som attraktivt, pålitelig og brukervennlig. Det forutsetter tilstrekkelig sovekapasitet, et prisnivå som konkurrerer med fly og veg, og helhetlige løsninger som sikrer en sømløs reise fra start til slutt.

Bedre billettløsninger, tydelig og oppdatert informasjon og en mer effektiv håndtering av avvik er sentrale tiltak. Samlet vil dette styrke tilliten til jernbanen og bidra til økt etterspørsel.

Vedlikehold, kapasitet og flaskehalser må løses

Jernbaneforum Nord krever en betydelig opptrapping av vedlikehold, fornyelse og sikkerhet på begge jernbanestrekningene i nord. Dette er avgjørende for å styrke driftsstabilitet, øke pålitelighet og gjenreise tilliten til jernbanen som et foretrukket transportmiddel.

Samtidig må kapasitetsøkende tiltak gjennomføres raskere og mer målrettet for å møte både dagens behov og den forventede trafikkveksten.

Nordlandsbanen:

- ERTMS må tas i bruk senest i 2027
- Sikre robust beredskap ved svikt i digitale styringssystemer
- Nytt kryssingsspor på Saltfjellet må settes i drift innen 2028
- Minst tre nye kryssingsspor må realiseres tidlig i andre seksårsperiode av NTP 2025–2036, der effekten er størst og kommer raskest
- Nullutslippsløsninger må innføres tidlig i samme periode
- Utbyggingen av flere kryssingsspor må videreføres fram mot 2040

For Ofotbanen stiller vi følgende krav:

- Kryssingssporene ved Søsterbekk, Horisontalen og Katterat må ferdigstilles, sammen med oppgradering til 32,5 tonns aksellast på Ofotbanen, tidligst mulig første seksårsperiode av NTP 2025–2036
- Prosjektering av dobbeltspor på hele Ofotbanen må igangsettes snarlig, med sikte på ferdigstilling i andre seksårsperiode

Fjerntogstrategien må speile hele Norges behov – ikke bare de mest folkerike områdene

Nordområdene er ikke et randfenomen i norsk samferdselspolitikk, men et strategisk tyngdepunkt med økende nasjonal betydning. Regionen er avgjørende for verdiskaping, beredskap og samfunnssikkerhet, og tett knyttet til behovet for å opprettholde økonomisk aktivitet og bosetting – og dermed sikre norsk suverenitet i nordområdene i en tid preget av økende geopolitisk spenning.

Dette forutsetter en langt bredere tilnærming enn en fjerntogstrategi som primært vektlegger å erstatte flyreiser, øke arbeidspendling og optimalisere trafikken mellom endepunktene i de mest befolkningstette områdene i sør – områder med flere transportalternativer, betydelig kortere avstander og helt andre klimatiske forutsetninger enn i nord.

I en tid preget av økende geopolitisk spenning, stormaktsrivalisering og proteksjonisme kan ikke disse hensynene nedprioriteres i fjerntogstrategien. De må tvert imot være styrende.

Jernbaneforum Nord forventer at strategien løftes til et nivå som møter disse realitetene – med tydelige ambisjoner, konkrete prioriteringer og en reell vilje til å investere der behovene og de strategiske interessene er størst. Dette handler ikke bare om samferdsel, men om Norges retning og sikkerhet.

Richard Dagsvik
Leder Jernbaneforum Nord

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Til

Jernbanedirektoratet, post@jernbanedirektoratet.no

Bergen 15.06.2026

Høring Fjerntogstrategi, Saksnr: 2024/2188.

K5Alliansen er en interesseorganisasjon for næringslivet i Bergensregionen som jobber for bedre vei- og jernbaneforbindelse mellom Bergen og Oslo, og med hovedvekt på strekningen Arna-Voss. Vårt utgangspunkt har vært realisering av konsept 5 i KVU Voss-Arna fra 1. april 2014 (K5), en utredning som anbefalte felles utbygging for veg og jernbane for strekningen. Dette har senere materialisert seg i fellesprosjektet FAS Arna-Stanghelle, som nå er under bygging.

Vårt utgangspunkt for politisk arbeid med Bergen-Oslo-strekningen har vært følgende:

- E16 og Bergensbanen er hovedpulsåren fra Bergen mot Østlandet. Strekningen er livsviktig for hele regionen, for Østlandet, deler av Sogn, Hardanger og Voss, mot Bergen.
- Strekningen er en kritisk men svært farlig og usikker forsyningslinje, og der hoveddelen av varer fra øst til Bergen transporteres med jernbane eller på veg. Denne standarden er utdatert, og hver dag settes liv og helse i stor fare.
- En betydelig oppgradering av hovedpulsåre vil skape et større bo og arbeidsmarkeder langs strekningen og redusere reisetiden som igjen stimulerer til nyetableringer og næringsvirksomhet langs traseen.

Med dette som bakteppe har vi følgende kommentarer til fjerntogstrategien:

- 1) Vi er enig med Jernbanedirektoratet i at strekningen Oslo-Bergen er den som på kortest tid og med best effekt kan gis et løft. Dette begrunnes med at det her er størst marked, at flere deler av strekningen er planavklart, og at det er store muligheter for redusert reisetid.
- 2) Samtidig er vi svært overrasket over at det ikke legges opp til at hele strekningen Bergen-Voss skal være utbygget til 2050. I konseptvalgutredningen fra 2014 er signalene tydelige:
 - *Det er naudsynt å bygge ut E16 på heile strekninga Arna-Voss for å oppfylle krava til tunneldirektivet. Tilsvarande absolutte krav til tunneltiltak finst ikkje for jernbanen, men ei samtidig utbygging av heile strekninga Arna-Voss gir større nytte av dobbeltspora enn berre å bygge ein del av strekninga. Statens vegvesen og Jernbaneverket tilrår at konsept «K5 Stor innkorting bane og veg-kombinasjonsløysing» vert lagt til grunn for vidare planlegging etter plan og bygningslova.*
 - *Heile strekninga Arna-Voss bør byggjast ut samla som eit felles tiltak.*
 - *Både Jernbaneverket og Statens vegvesen prioritere å starte utbygging frå Arna, dvs å bygge strekninga Arna-Vaksdal først.*

3) Stortinget valgte å dele strekningen i to prosjekt. Strekningen Arna-Stanghelle ble vedtatt i Stortinget 3. juni 2025, og er nå i oppstart med en byggetid på maks 12 år. Med utgangspunkt i at Jernbaneverkets fjerntogstrategi har undertittel «Jernbanen 2050», bør det derfor legges til grunn at dobbeltspor da er etablert helt til Voss, og at dette også blir innarbeidet i Jernbaneverkets planer.

4) Reisetid.

I strategien er redusert reisetid et viktig element. Vi vil derfor vise til at det er to viktige strekningene som må på plass før det gis betydelig endring i reisetid:

- a. Ringeriksbanen, som reduserer reisetiden Bergen-Oslo med 1 time.
- b. Utbygging av hele strekningen Bergen-Voss. Dagens reisetid for denne strekningen er i dag på 70 min. Med utbygget Arna-Stanghelle er vi nede i 56 min, med den store effekten kommer når og Stanghelle-Voss er ferdig og reisetiden Bergen-Voss blir 38 min.

Fjerntogstrategien sin konklusjon om at Bergensbanen har størst potensiale av alle fjerntogstrekningene, og at reduksjon i reisetid vil forsterke dette, mener vi at potensialet for økt trafikk Bergen-Oslo vil øke ytterligere når reisetiden Bergen-Voss halveres i forhold til dagens. Sammen med Ringeriksbanen gir dette forkortet reisetid Bergen-Oslo med 1,5 time.

- 5) Bergensbanen er også svært viktig for godstrafikk Oslo-Bergen med høy del av total godstrafikk langs strekninga (ca 60%). Med dobbeltspor på hele strekninga Bergen-Voss vil det gi mer forutsigbar transport og økt fleksibilitet. Dette vil være svært viktig for næringslivet på Vestlandet.
- 6) For at fjerntogstrategien skal bli vellykket mener vi at det er avgjørende at det snarlig fattes en investeringsbeslutning for Ringeriksbanen og at planarbeidet med byggetrinn 2 Stanghelle-Voss igangsettes slik at denne traseen er klar for bygging umiddelbart etter ferdigstillingen av FAS Arna-Stanghelle. Dette bør ligge i bunn som et grunnlag for fjerntogstrategien, og bør tas med i innspillene til NTP for 2029-2040.

Med vennlig hilsen

Atle Kvamme
(Sign)
Daglig leder
K5Alliansen



Til
Jernbanedirektoratet

Kongsvinger 12.06.2026

Høringsinnspill til Fjerntogstrategi fra Kongsvingerregionen interkommunale politiske råd

Kongsvingerregionen interkommunale politiske råd (heretter IPR) takker Jernbanedirektoratet for muligheten til å avgi høringsinnspill i dette viktige arbeidet.

Kongsvingerregionen IPRs mål er at vår samferdselsinfrastruktur skal sikre effektiv og forutsigbar fremkommelighet for innbyggere, næringsliv og forsvar. Kongsvingerbanen er sentral for økt regional, nasjonal og grensekryssende kapasitet, og har vært overbelastet siden 2017. Banen er i tillegg del av EU's program på ScanMed korridoren/TEN-T som er jernbanens pulsårer i Europa, koblet til Stockholm og EU, og viktig for militær mobilitet i Oslofjorden–Hallsberg-korridoren. Kongsvingerbanens betydning for det nasjonale transportsystemet på bane må gis høyere oppmerksomhet siden banen har alle grensekryssende togprodukter. Tre persontrafikkprodukter (lokalto, regiontog og fjerntog) og tre godstrafikkprodukter (kombitog, vognlasttog og systemtog).

I dagens NTP anerkjennes Kongsvingerbanen som en viktig forbindelse til Sverige og Nord-Norge, og er derfor del av Bane NORs portefølje for økt kapasitet innen 2030. Det betyr at flere krysningsspor skal legges til rette for transport med lange tog (minst 740 meter). Oppgraderinger som flere krysningsspor øker kapasiteten både for godstransport og passasjertrafikk, og sikrer en mer robust og fleksibel bane. Kongsvingerbanen er en kort grensekryssende jernbanestrekning, og lider under at de nasjonale modellene for samfunnsnytteberegning stopper på riksgrensen. Det mangler en offensiv og helhetlig Europa-strategi og dedikerte investeringspakker for grensekryssende trafikk.

Bygg fremtidens løsninger som betjener flere togprodukter

Fjerntogstrategien viser at Oslo- Stockholm har et betydelig trafikkgrunnlag og potensiale for å flytte trafikk fra fly til tog. Imidlertid ser Fjerntogstrategien kun et begrenset utviklingspotensial i korridorens nåværende form, og at det vil kreve store investeringer for å oppgradere dagens Oslo- Stockholm trasé. Også KVVU Kongsvingerbanen hadde et beskjedent vekst- og ambisjonsnivå. Kongsvingerbanen framstår i Fjerntogstrategien som en flaskehals i korridoren Oslo–Stockholm, og det er lite rom for tilbudsforbedringer uten vesentlig infrastrukturutbygging. SJ har lenge hatt ønske om å øke avgangene mellom Oslo – Stockholm, men har måtte avvente på grunn av manglende kapasitet og oppgradering av strekningen. Dette begrenser muligheter for flere avganger og kortere reisetid mellom hovedstedene. Dersom både svenske og norske myndigheter bygger ut strekningen med planlagte krysningsspor og dobbeltspor, vil reisetiden kunne bli ca. 4 timer.

Kongsvingerregionen IPR mener det ikke er nok å bygge ut et par krysningsspor på norsk og svensk side for å kunne utvikle et høyverdig fjerntogtilbud slik satsningene på Kongsvingerbanen og Värmlandsbanen framstår i dag. Utviklingen av Kongsvingerbanen og Värmlandsbanen er allerede i gang, men Kongsvingerregionen IPR savner en helhetlig analyse for hvordan transportsystemet på



bane mellom Norge og Sverige skal ivareta behovene for samferdsels- og næringsutvikling, beredskap/forsvar, og fjern tog på en moderne og konkurransedyktig måte.

Kongsvingerregionen IPR støtter utarbeidelsen av en fremtidig KVV, men denne må grundig analysere korridorenes rolle (også dagens trasé) og betydning for «dual use,» bruk av eksisterende infrastruktur, naturregnskap, samt betydning for samfunns- og næringsutvikling. Kongsvingerbanen og Värmlandsbanen er viktig for Oslo-trafikken lokalt og grensekryssende, NATOs sikring av robuste transportkorridorer, og ikke minst for region- og godstransport. Behovene for utvikling av jernbanenettet må vurderes i dette store bildet.

Kongsvingerregionen IPR er også opptatt av at ved utbyggingstiltak for høyhastighetstog rettet mot ett togprodukt, som endepunktstrafikk mellom hovedstedene i Skandinavia, er det viktig at tiltaket ikke går på bekostning av statlige investeringer på Kongsvingerbanen og Värmlandsbanen som er rettet mot togprodukter som har en betydelig nærings- og forsvarsnytte, i tillegg til transportnytte. Ved å oppgradere Kongsvingerbanen og Värmlandsbanen, fremfor å bygge en helt ny bane, kan en oppnå store forbedringer til lavere kostnad og risiko ved å bygge videre på eksisterende infrastruktur. Kongsvingerregionen IPR mener at å satse på Kongsvingerbanen er et effektivt grep for å styrke både nasjonal og internasjonal jernbanekapasitet innenfor en eksisterende korridor med dokumentert transportbehov. I stedet for å vente på kostbare og langsiktige nybygg, kan en målrettet oppgradering av dagens trasé gi raske gevinster i form av bedre punktlighet, økt kapasitet og kortere reisetid på Oslo–Stockholm-forbindelsen. Samtidig vil investeringer i korridoren ha flerbrukseffekt: Den betjener allerede et viktig regionalt marked, er en sentral korridor for godstransport mellom Norge og Sverige, og inngår i det nordiske jernbanenettets redundans. Ved å styrke Kongsvingerbanen bygger man derfor ikke bare et bedre fjern togtilbud, men også et mer robust og sammenkoblet transportsystem med høy samfunnsnytte.

Kongsvingerregionen IPR er også tvilende til Jernbanedirektoratets slutning i Kollektivstudien om at Rikstunnelen må være ferdig før større tiltak på grenbanene gjennomføres. Kongsvingerbanen er i Kollektivstudien først prioritert i fase 3, etter at kapasiteten gjennom Oslo er løst. Kongsvingerregionen IPR mener at tiltak på Kongsvingerbanen kan få effekt tidligere enn 2052, selv om den fulle effekten ikke kommer før Rikstunnelen er ferdigstilt.

Kongsvingerregionen IPR ønsker også at bruk av uberørte naturressurser tillegges større vekt i den kommende KVV'en gjennom verdisetting av arealer som omdisponeres til samferdselsformål. Det er også nødvendig at utslipp av CO₂ i anleggsfasen inngår i klimaregnskapet ved utbygging av banestrekninger. Med den sterke vektleggingen av prissatte virkninger er det viktig at lokale natur- og miljøvirkninger verdsettes ved samferdselsinvesteringer.

Oppsummert mener Kongsvingerregionen IPR at selv om fjern togstrategien peker på begrenset utviklingsrom langs dagens trasé Oslo–Stockholm, er det viktig å understreke at både Kongsvingerbanen og Värmlandsbanen spiller en sentral rolle i dagens og framtidens transportsystem. Oppgradering av disse banene vil kunne gi betydelige gevinster for regional mobilitet, godstransport og robusthet i det nordiske jernbanenettet. Eksisterende korridor er allerede etablert, har et fungerende marked (både gods og persontrafikk), og krever mindre naturinngrep og kortere plan- og byggetid. Dette gjør det mulig å realisere gevinster tidligere og trinnvis, samtidig som man styrker både regional pendling, godstransport og internasjonal forbindelse mellom Norge og Sverige.



Kongsvingerregionen
**Interkommunalt
politisk råd**

Kongsvingerregionen IPR ønsker at en videreutvikling av eksisterende korridor bør vurderes som et komplement til eventuelle nye konsepter, særlig med tanke på trinnvis forbedring, styrking av grensekryssende trafikk og økt kapasitet for både gods og persontransport. Sikkerhets- og beredskapshensyn, sterke forsyningslinjer og næringsliv vil dra nytte av utvikling, oppgradering og fornyelse av eksisterende infrastruktur.

Med hilsen
Kongsvingerregionen IPR



Høringsinnspill fra Lyntogforum til de tre utredningene om «Jernbanetilbudet mot 2050»

Gjennom oppdrags-/tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet 25.06.2024 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag å utføre tre «Utredninger av jernbanetilbudet mot 2050», som skulle ta for seg hhv. fjerntogstrategi, godstogstrategi og kollektivtilbudet på Østlandet. Denne høringsuttalelsen gjelder alle tre utredningene.

Utredningene burde i større grad ses i sammenheng.

Departementet oppdragsbrev sier at «Utredningene skal leveres som tre separate utredninger, men de må ses i sammenheng». Vi synes ikke departementets føringer om å se utredningene i sammenheng, er fulgt i tilstrekkelig grad. Noen eksempler på dette:

Tiltak på fjerntogstrekningene, som krysningsspor og nye dobbeltsporstrekninger, har betydning for både passasjer- og godstrafikk. I de samfunnsøkonomiske beregningene for flere av tiltakene synes likevel *verken* kostnader, inntekter eller samfunns effekter å bli sett i sammenheng, men være behandlet separat. Som det står på s. 43 i Fjerntogutredningen: «En usikkerhetsfaktor er at vi kun beregner nytte for fjerntog, mens også andre typer tog, det vil si godstog og regiontog, kan ha nytte av investeringene. Det er ikke gjennomført en felles samfunnsøkonomisk analyse på tvers av de tre studiene. Dette svekker da helt klart resultatene i de samfunnsøkonomiske beregningene, og tilliten til disse.

Flere steder synes *verken* antall krysningsspor eller plassering av disse å være samordnet mellom fjerntog-utredningen og godstogutredningen. Og noen steder der fjerntogutredningen foreslår dobbeltspor, foreslår samtidig godstogutredningen flere krysningsspor (som Hamar – Lillehammer).

Videre må investeringer i InterCity-området på Østlandet ses i sammenheng med de virkningene de kan ha for både langdistansetrafikken (passasjer- og godstrafikk) og for regionaltrafikken på Østlandet. Det gjelder både for vurderingene av hastighetsnivå, kapasitet og økonomiske/samfunnsøkonomiske resultater. Det virker imidlertid som om man i fjerntogutredningen beregner samfunnsøkonomisk resultat av effekten for passasjertrafikken for tiltak som nytt dobbeltspor Hamar – Lillehammer eller Fredrikstad – Sarpsborg, uten samtidig å inkludere effektene det har for InterCity-trafikken og godstrafikken. Det blir samtidig feil å planlegge fartsnivå på strekninger innen InterCity-området uten å ta med i bildet hva det kan bety for den samlede reisetiden også for fjerntogene som skal bruke samme strekning.

Svakt ambisjonsnivå for jernbanen. Analysene viser ikke potensialet.

Med oppdraget fra Samferdselsdepartementet fikk Jernbanedirektoratet anledning til å løfte frem ambisjoner for jernbanen mot 2050, men lykkes i liten grad å synliggjøre det potensialet en moderne og konkurransekraftig jernbane har, f.eks. i forhold til flytrafikk. Det står på s. 15 i Fjerntogutredningen at «På langreiser (f.eks. Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Stavanger) konkurrerer toget først og fremst med fly», men det mangler en analyse av hvordan toget kan posisjonere seg best mulig i denne konkurransen, og hvilke resultater det kan gi. Utredningene mangler tilstrekkelige analyser på slike sentrale punkt

Dagens stort sett 100 år gamle, 93 % ensporete jernbanenett dessverre mangler både attraktivitet og kapasitet. Forbedringene som foreslås, med vekt på flere krysningsspor og noen flere delstrekninger med dobbeltspor, vil dessverre være langt fra tilstrekkelige til å gi jernbanen den sentrale plassen i transport-systemet i Norge som den kan og bør ha. Uten tilstrekkelig markedseffekt er vi redd for at investeringene

også vil gi langt svakere økonomiske og samfunnsmessige resultat enn det en konkurransekraftig jernbane kan gi.

Det er vel kjent at moderne jernbaner er svært konkurransedyktig i forhold til både fly og vei, og ofte langt raskere og mer effektive enn disse. Her ligger det ikke bare et svært stort markedspotensial for en moderne norsk jernbane. Den vil også være et viktig bidrag til både å øke norsk konkurransekraft og å bidra til reduserte klimautslipp og andre miljøfordeler. EU f.eks. vil tredoble trafikken på høyfartsbaner og doble godstrafikken på jernbane innen 2050, av hensyn til både konkurransekraft og klima.

Det er en stor svakhet at slike perspektiver er et «ikke-tema» i utredningene om «Jernbanetilbudet mot 2050». Vi savner en grundig markeds- og potensialanalyse for jernbanen. Utredningene erkjenner at Norge har en betydelig person- og lastebiltrafikk, og at flytrafikken er svært stor, også i internasjonal sammenligning. Dette blir imidlertid i liten grad konkretisert i utredningene.

En burde for eksempel ha gjort oppmerksom på at nordmenn flyr rundt 10 ganger mer enn den jevne europeer. Flystrekningene Oslo – Trondheim og Oslo – Bergen var de to mest trafikkerte rutene over land i Europa i 2022, og Oslo – Stavanger og Oslo – Haugesund har til sammen like stor trafikk. For hver av disse strekningene vil et konkurransedyktig togtilbud representere et potensial på ca. 20 – 40 daglige avganger med persontog hver vei, når man ser det i kombinasjon med potensialet i langdistanse- og regional biltrafikk, og man velger de mest folkerike og produktive korridorene. Ekstra stort blir potensialet når man kombinerer flere forbindelser, som Oslo – Trondheim i kombinasjon med Oslo – Ålesund og Oslo – Nord-Norge eller Oslo/Skien – Bergen/Haugesund/Stavanger via Haukeli. Flytrafikken Oslo – Stockholm og Oslo – København gir også store muligheter.

Den svært store flytrafikken, samt at de fleste av de mest trafikkerte flystrekningene går over forholdsvis korte distanser, gjør Norge til et svært aktuelt land for bygging av høyfartsbaner. De korte avstandene, spesielt i Sør-Norge, gjør det mulig å inkludere flere stopp underveis, selv med reisetider ned mot 2 ½ time. Og med høy frekvens kan man også variere stoppmønsteret og slik inkludere svært mange stasjoner. Slik kan tog bli svært konkurransedyktig i forhold til både fly og bil, samtidig som det er med å styrke bo- og arbeidsmarkedsområder langs hele banen. Inkluderes også godstrafikken, gjennom høyfartsbaner i flerbrukskonsept, vil man oppnå flere viktige samfunnsformål samtidig.

Klimautvalget 2050 sa at vi må ta «utgangspunkt i det transportsystemet man vil ha i fremtiden, ikke hva en videreføring av historiske trender vil tilsi.» Det burde også vært utgangspunktet for utredningene om «Jernbanen mot 2050». I lavutslippssamfunnet fra 2050 og fremover vil jernbanen ha store fordeler. Med ren elektrisk energi gir jernbanen ingen klimautslipp og heller ikke mikroplastutslipp fra bildekk- og veislitasje. Tog er den desidert mest energieffektive transportformen og overført trafikk fra fly, trailer og personbiler til tog vil kunne spare flere TWh årlig. Den er svært arealeffektiv og kapasitetssterk i forhold til vei og gir derfor langt mindre arealinngrep. Høyfartsbaner vil samtidig kunne bety store reduksjoner i reisetider. Ikke bare for dagens togreisende, men også i forhold til fly og vei. Det vil igjen gi reduserte kostnader for nærings- og samfunnsliv og økt konkurransekraft for Norge.

Fjerntogutredningen

Fjerntogutredningen sier at «kortere reisetid er den viktigste egenskapen som øker fjerntogtilbudets attraktivitet.» (s. 8). Dette følges imidlertid ikke opp i tiltakene som foreslås og vil gi reisetider på 5 – 6 timer mellom Oslo og Trondheim, Bergen og Stockholm. Det gir erfaringsmessig en markedsandel i forhold til fly på bare rundt 30 %, slik også figur 3 på s.16 viser. Enda svakere vil resultatene bli for Oslo – Stavanger, med

en stipulert reisetid på 7 ½ time, og 9 timer for Trondheim – Bodø. Med moderne høyfartsbaner vil de fleste av disse strekningene kunne kjøres på ca. 2 ½ time, selv med flere stopp underveis.

Mot Bergen og Stavanger

Det er imidlertid interessant at fjerntogutredningen slår fast at selv med investeringer i dobbeltspor på Bergensbanen fra Stanghelle til Myrdal/Finse (i tillegg til fullføring av Arna – Stanghelle) og fullføring av Ringeriksbanen, pluss nye kryssningsspor mellom Hønefoss og Myrdal/Finse, vil reisetiden fremdeles ikke komme under 5 timer Bergen – Oslo (s. 51). Dette er viktig informasjon i forhold til framstillingene om 4 timer Bergen – Oslo via Bergensbanen.

Vi stiller samtidig spørsmål om hvordan man har tenkt å løse dobbeltspor på strekningen Voss – Myrdal/Finse. Dagens bane her er både svingete og bratt (jevnt på over 21 ‰ mot maks tillatt 12,5 ‰ på nye baner med godstrafikk i dag), noe som begrenser fartsnivået i begge retninger, samt lastekapasiteten til godstoga. Og skal banen gjøres rettere, blir den enda brattere, noe som vil ramme godstrafikken enda sterkere.

Kostnaden for å korte reisetiden ned til 5 timer med disse tiltakene er anslått til 103 mrd. kroner. Sammen med ca. 21 mrd. kroner for jernbanedelen av Arna – Stanghelle blir det 124 mrd. kroner. Med svært begrenset markedseffekt i forhold til fly, vil det sterkt påvirke lønnsomheten til investeringene.

Utredningene av Vestlandsbanen Oslo/Skien – Bergen/Haugesund/Stavanger viser at en høyfartsbane via Haukeli i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk vil muliggjøre reisetider på 2 ½ time for Oslo – Bergen (ca. 41 mil) og Oslo – Stavanger (ca. 43 mil). Med slike togreisetider vil erfaringsmessig ca. 80 % velge tog framfor fly, noe som alene vil representere et betydelig trafikk- og inntektspotensial, siden det er ca. 5 millioner flyreisende årlig i Vestlandsbanens nedslagsfelt.

I tillegg kommer overført biltrafikk på lange avstander og mellom ca. 25 planlagte stasjoner på banen (pluss tilstøtende baner), samt nyskapt trafikk pga. nye reisemuligheter i arbeid og fritid. Koblingene til Jærbanen ved Stavanger, Sørlandsbanen ved Bø, Bergensbanen ved Arna/Bergen og Vestfoldbanen ved både Skien og Drammen vil utvide reisemulighetene også her. Vestfoldbanen og hele InterCity-området inn mot Oslo vil slik også få styrket sitt trafikkgrunnlag, og dermed grunnlaget for investeringer også her og videre mot Kristiansand.

Med et høyeste punkt på ca. 650 moh. og forbikjøringsmuligheter for raskere persontog i alle stasjonene (alle med 4 spor) og på en del ekstra forbikjøringsavsnitt, ligger forholdene samtidig godt til rette for godstrafikk. De slake stigningene øker lastekapasiteten per tog til opp mot det dobbelte av det som er mulig på dagens baner, som ofte har stigninger over 2 ‰.

Det finnes detaljerte utredninger av Vestlandsbanen fra Deutsche Bahn Internationals utredning for Norsk Bane i perioden 2008 – 2012. Det gjennomføres nå en ny og oppdatert utredningen av denne strekningen som ventes ferdig til høsten. Ta gjerne kontakt med Norsk Bane for mer informasjon om den.

Mot Trondheim og nordover

Nordover fra Oslo er det i ambisjonsnivå 2, med reisetid 6 timer og kostnad på 43,6 mrd. kroner, foreslått dobbeltspor Hamar – Lillehammer (som også inngår i kollektivstudien for Østlandet), pluss dobbeltspor inn mot Trondheim fra Lundamo/Kvål, samt to ekstra kryssningsspor på resterende enkeltspor.

Men i stedet for å fullføre dobbeltsporet mellom Lillehammer og Lundamo/Kvål i ambisjonsnivå 3, hopper man plutselig bukk over disse investeringene og foreslår et nytt enkeltspor (!) for høyere fart Hamar – Trondheim via Østerdalen, til en kostnad på 162 mrd. kroner, med reisetid Oslo – Trondheim på 4 timer. Det er flere ting vi stusser over ved dette.

For det første vil en dobbeltsporet bane mellom Lillehammer og Lundamo/Kvål være kortere enn en enkeltsporet bane mellom Hamar og Trondheim via Østerdalen, og klart rimeligere sett i forhold til kapasiteten. Hvis banen bygges som høyfartsbane fra Hamar til Trondheim, vil det være mulig å komme ned i 2½ – 3 timers reisetid Oslo – Trondheim, samt legge til rette for det samme for Oslo – Ålesund via en avgreining ved Dombås. Et dobbeltspor her, sammen med en elektrifisert Rørosbane (som alt ligger inne i grunnscenariet), vil også gi en helt annen kapasitet for både gods- og persontrafikken enn tre enkeltsporete baner på strekningen.

For det andre lurer vi på hvordan et enkeltspor for høy fart via Østerdalen skal fungere sammen med dagens Rørosbane og stasjoner. Det vil by på praktiske planmessige utfordringer og legge beslag på større samlet areal. Det vil også være dyrere å drifte to parallelle baner enn en.

Her savner vi også tydelig informasjon om at enkeltsporete høyfartsbaner, slik de f.eks. foreslås mellom Hamar og Trondheim, bare vil ha en liten brøkdel av trafikspotensialet til dobbeltsporete høyfartsbaner – fordi de verken vil tillate nødvendige hastigheter for et tilstrekkelig konkurransedyktig togtilbud i forhold til fly (pga. hyppige ventetider ved togkryssinger) eller ha tilstrekkelig kapasitet for en betydelig trafikkoverføring fra fly og bil. Samtidig vil slike enkeltsporete baner koste ca. 60 – 70 % av anleggskostnadene for en dobbeltsporet høyfartsbane, og ha klart høyere driftskostnader per reisende og kilometer pga. lavere produktivitet. Analyser av slike investeringer må nødvendigvis resultere i lav lønnsomhet.

Vi noterer ellers at det i kollektivstudien er lagt inn investeringer i dobbeltspor Grorud – Hakadal – Roa – Jaren + 8 krysningsspor Jaren – Gjøvik til en kostnad på 52,9 mrd. kroner. En slik investering mener vi må ses i sammenheng med:

- a) en moderne Gjøvikbane som kan kobles sammen med Dovrebanen ved Moelv og dermed inngå både som del av en høyfartsbane Oslo – Trondheim via både Hamar og Gjøvik, samt en ringbane Oslo – Gjøvik – Moelv – Hamar – Oslo t/r.
- b) en avgreining fra Grua/Roa til Jevnaker/Hønefoss, som en aktuell trasé for Ringeriksbanen. En slik avgreining vil bli noe kortere og langt rimeligere enn en Ringeriksbane via Sandvika, gi omtrent samme reisetid, langt mindre inngrep i sårbare områder og svært mye bedre forhold for godstrafikken. Avgreiningen vil sammen med Randsfjordbanen også åpne for en ringbane Oslo – Nittedal – Hønefoss – Drammen – Oslo.

Det finnes traséforslag for a) og b) ovenfor i utredningen Deutsche Bahn International gjorde for Norsk Bane i 2008 – 2012. Disse må sikkert bli oppdatert og ta hensyn til utviklingen siden da, men kan danne et godt utgangspunkt. Det samme gjelder for hele strekningen Hamar – Trondheim/Steinkjer/Ålesund.

Fra Trondheim og nordover

Moderne høyfartsbaner i flerbrukskonsept gjør det mulig å komme ned i reisetider på ca. 3 timer Trondheim – Bodø (mot 9 timer i fjerntogutredningen), ca. 4:15 Trondheim – Tromsø, ca. 2 timer Bodø – Tromsø, ca. 50 minutter Narvik – Tromsø og 6 ½ - 7 timer Oslo – Tromsø. Godstrafikken vil få frakttider på 12 – 14 timer mellom Nord-Norge og Oslo, på en 700 km kortere bane enn via Sverige. Dette vil ha veldig stor betydning for utvikling av landsdelen og for forsvar og beredskap, inkludert forbindelseslinjene til Sverige og Finland via Meråkerbanen, Ofotbanen og mulige nye, framtidige forbindelser over landegrensene.

Mot Göteborg/København/Europa

Østfoldbanen er omtalt som «porten mot Europa», men det gjelder bare hvis banen planlegges og investeres i som det. Det betyr at banene må planlegges med en hastighet og kapasitet som gir grunnlag

for en konkurransedyktig bane Oslo – København/Europa og ikke bare for regionaltrafikken rundt Oslo. Riktig løst, vil det gi en vinn/vinn-situasjonen for begge formålene og gi en bredere inndekning av investeringskostnadene, som for andre kombinerte InterCity- og fjerntogstrekninger. Dette blir ekstra viktig når forbindelsen over Fehmarn Belt snart står ferdig, og muliggjør reisetider som f.eks. Oslo – Hamburg på ca. 5 timer og godstrafikk over natta fra Vest- og Midt-Norge til Mellom-Europa.

Mot Stockholm

Det er interessant at utredningen gir denne vurderingen ang. Oslo – Stockholm: «En ny og raskere trase ser ut til å ha lavere kostnad og høyere nytte enn en videreutvikling av dagens infrastruktur.» Vi er enig i det, og at man her bør gå videre med planer om en høyfartsbane i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk bane med reisetider ned mot 2 ½ time mellom endepunktene, jf også planene fra Norsk Bane her. Vi er imidlertid forundret over at man ikke ser det samme potensialet også for andre strekninger, som Oslo – Trondheim/Ålesund og Oslo/Skien – Bergen/Haugesund/Stavanger da disse bl.a. har over 2 og 3 ganger så høy flytrafikk som Oslo – Stockholm (i 2019 hhv. 5 millioner og 3,2 millioner flypassasjerer mot 1,4 millioner for Oslo – Stockholm). Samtidig har de eksisterende banene i Norge en lavere standard og lengre reisetid, og flere steder (som Haugesund, Vest-Telemark og Ålesund) er uten jernbane i dag. Dette gjør at nye baner med reisetider på ned mot 2 ½ time her vil ha enda større effekt enn for Oslo – Stockholm.

Best økonomi i fjerntogtrafikken

Dagens jernbane vil ifølge statsbudsjettet for 2026 motta støtte til drift av togene/dekning av underskudd med 5,7 mrd. kr, vedlikehold 7,51 mrd. kr og fornying 7,85 mrd. kr, til sammen vel 20 mrd. kr¹. I tillegg kommer utgifter til Norske Tog AS på 4,96 mrd. kr². Siden 2019 har driftsstøtten økt fra 3 mrd. til 5,7 mrd. kr. I 2019 gikk ca. 70 % av driftsstøtten til Østlandet, og vi antar at forholdet er omtrent det samme nå.

Frem til covid gikk imidlertid langdistansetogene i driftsmessig balanse. Langt raskere fjerntog vil gi et langt større marked og høyere inntekter, samtidig som driftsutgiftene reduseres når tog og personale kan gjøre jobben/togturen på ned mot 1/3 av tiden de bruker i dag. Det vil med andre ord gi grunnlag for et overskudd som ikke bare dekker driften, men også vedlikehold og fornying, og deler av investeringer i banene.

Regional- og lokaltogtrafikken går derimot med underskudd. Satser man derfor primært på utbygging av regionaltrafikken rundt Oslo, vil det samtidig øke behovet for midler til dekning av underskuddet på driften her. For en bedre økonomisk drift av jernbanen her, er det derfor viktig å legge til rette for konkurranse-kraftige baner som kan betjene både regionaltrafikken på Østlandet og fjerntogtrafikken.

Best klimaeffekt i fjerntogtrafikken

Vi noterer at Kollektivstudien for Østlandet konstaterer at InterCity bidrar i bare liten grad til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. Det er heller ikke oppgitt noen klimaeffekt av de foreslåtte investeringene på totalt 362,1 mrd. kroner. De lave klimaeffektene av disse investeringene er heller ikke overraskende, siden de store klimaeffektene for jernbane ikke ligger i overført biltrafikk på regionale strekninger, som også i stadig større grad blir batterielektrisk, men i overført trailer- og flytrafikk på fjerntogstrekningene. Fly og trailere som skal frakte mange passasjerer/mye gods over lange avstander vil det også være vanskeligere og ta lengre tid å finne batterielektriske løsninger for pga. konflikten med tyngden på batteriene som trengs. I så måte er det interessant at «til null» kvartalsrapport 1/2026 til Norsk Klimastiftelse finner at innsparinger

¹ S. 159 i forslaget til statsbudsjett fra S-dep.

² S. 177 i forslaget til statsbudsjett fra S-dep.

av klimautslipp med 1,7 millioner tonn som følge av el-biler har blitt «spist opp» av økningen i klimautslipp fra tungtrafikk med 1,8 millioner tonn³, slik at klimautslippene fra vei fremdeles er de samme.

Den lave arealbruken og store kapasiteten til jernbane i forhold til vei gjør likevel InterCity til et viktig tiltak for Østlandet. Som bidrag til å nå klimamål er det imidlertid fjerntogtrafikken det må fokuseres på. Men aller best er det om man planlegger og bygger baner på en måte som vil bidra positivt til begge deler. En jernbanepolitikk som slik gavner både Østlandet og resten av landet vil også være mer bærekraftig politisk. Om rundt 90 % av jernbaneinvesteringene i NTP⁴ skal gå til Østlandet, vil det i lengden neppe bli akseptert av resten av landet.

Godstogutredningen

Godsstrategien peker på at «Lav driftsstabilitet på grunn av blant annet sviktende infrastruktur, klimarelaterte hendelser og høy kapasitetsutnyttelse, bidrar generelt til lav tillitt til jernbanetransport.», at «Særlig tidskritisk gods velger typisk andre transportformer» og at «Godsoperatørene på jernbanen har hatt svak lønnsomhet i lang tid». Det pekes også på at «Europa og EU har tydelige politiske mål for å overføre mere godstransport fra vei til bane i årene frem mot 2050.» og at en overføring av godstrafikk fra vei til bane gir mange positive effekter; som reduksjon av klimautslipp, mikroplastutslipp, støy og ulykker. Men dessverre inneholder godsstrategien ingen tydelige norske mål for overføring av godstransport på bane. Med 93 % enkeltsporet bane er det også begrenset kapasitet for økt godstrafikk på bane, samtidig som man helst også vil øke persontrafikken på jernbanen.

I EU utgjorde jernbanens andel av godstrafikken 17 % i 2024, med mål om å doble godstrafikk på bane innen 2050. I Østerrike står jernbanen for hele 30 % av godstransporten. Jernbanens andel av innenlands godstransport i Norge er bare på 5 % og vil neppe bli særlig høyere med de begrensede tiltakene som er beskrevet i godsstrategien. Vi ser positivt på at man midlertidig prøver å avhjelpe en kritisk situasjon gjennom flere mindre tiltak. Vi støtter også forslaget om å gå gjennom bremsetabeller med tanke på å kunne øke hastigheten på godstog fra 100 til 120 km/t, slik det er gjort i Sverige.

Men skal man få større mengder gods overført fra vei til bane, trengs det større grep; med moderne dobbeltspor for økt kapasitet, regularitet og fremføringshastighet for godstogene. For å få best mulig økonomi i slike investeringer bør man utarbeide planer som kan løfte kvaliteten i både godstrafikk, regionaltrafikk og langdistansetrafikk på bane til et konkurransedyktig nivå. Vi anbefaler derfor at man ser på muligheten for dette gjennom høyfartsbaner i flerbrukskonsept, som dekker alle disse tre markedsområdene. De vil mange-doble kapasiteten for gods på bane og samtidig senke framføringstiden til 5 – 6 timer mellom Midt- og Vest-Norge og Oslo, 12 – 14 timer mellom Oslo og Nord-Norge.

Et slikt attraktivt tilbud vil gi økte godsmengder, som igjen vil kunne gi grunnlag for flere mindre terminaler knyttet til stasjoner langs banene. Det vil også kunne gi mulighet for flere direktetransporter, som f.eks. med fisk fra Vest-, Midt- og Nord-Norge til Europa, uten omlasting på Alnabru i påvente av nok gods til å fylle togene tilstrekkelig.

Kollektivstudie for Østlandet

Vi er enige i at det trengs en ekstra togtunnel vestover fra Oslo S. Men skal den kalles en Rikstunnel i navnet, må den også være det i gavnet. Vi er redd de foreliggende planene har et for snevert utgangspunkt der man primært planlegger for lokal- og regionaltrafikken rundt Oslo. Det er også bekymringsfullt at det

³ [Næringstransport spiser opp klimagevinsten fra elbilboomen](#)

⁴ Og jernbaneinvesteringer utgjør nesten 50 % av de statlige midlere i NTP

ikke oppgis om eller hvilke reduserte reisetider Oslo – Drammen (og videre derfra) de foreliggende planene for denne Rikstunnelen vil kunne gi.

I planene for Vestlandsbanen inngår også et forslag til en ny Rikstunnel via Majorstua og videre vestover, med flere koblinger til dagens bane og en reisetid Oslo – Drammen på ca. 20 minutter. Det vil redusere reisetiden med ca. 12 - 15 minutter, noe som er et viktig bidrag også for å gjøre langdistansetrafikken konkurransedyktig i forhold til fly. Vi anbefaler å arbeide videre med forslag som ivaretar behova til både langdistanse- og regionaltrafikken. Det vil også bedre drifts- og samfunnsøkonomi i prosjektet og bidra til en bredere støtte for tunnelen, også utenfor Oslo-området.

Samme prinsipp vil også være viktig for InterCity-strekninger i andre retninger. Med stipulerte samlede investeringer på totalt 362,1 mrd. kroner (inkludert Rikstunnel på 66,7 mrd. kroner), vil det være helt avgjørende for den nasjonale støtten til prosjektene, og for best mulig økonomiske og samfunnsmessige effekter av planene, at de forankres i helhetlige planer som også sikrer konkurransedyktige reisetider i forhold til fly og vei på langdistansestrekningene de inngår i.

Oppsummert

Det er behov for nytenkning og grunnlag for høyere ambisjoner for jernbanens rolle i Norges transportpolitikk fram mot 2050.

På s. 22 i Fjerntogstrategien står de transportpolitiske målene i NTP oppført: «Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet», «Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål», «Nullvisjon for drepte og hardt skadde», «Mer effektiv bruk av ny teknologi» og «Mer for pengene». Det sies samtidig i rapportene at målene til dels er innbyrdes motstridende. Vi vil hevde at høyfartsbaner i flerbrukskonsept vil gjøre det mulig å oppfylle alle disse målene på en svært god måte. Det viste i alle fall resultatene fra Deutsche Bahn International (DBI) sin utredning om slike høyfartsbaner i Norge. Slike baner vil også være et svært godt svar på Samferdselsdepartementets oppfordring om å se utredningene av fjerntrafikk, godstrafikk og kollektivtrafikk på Østlandet i sammenheng. Vi oppfordrer derfor Jernbanedirektoratet til å se nærmere på planene for høyfartsbaner i flerbrukskonsept i det videre arbeidet med utredningene og ny NTP.

I høst kommer en ny og oppdatert utredning av i første omgang Vestlandsbanen over Haukeli. Denne utføres av de spanske konsulentselskapet Sener. Det blir svært interessant å se om de kommer til liknende resultater som DBI eller ei. Deler av utredningen ble publisert på Norsk Bane sine nettsider i november 2024, og vi vil peke på rapportene ["Overordnede mål"](#) og ["Kartlegging og beskrivelse av området for studien"](#) som foreløpig svært interessant lesning. Denne utredningen kan være en fin anledning til å få nytt innblikk i grunnlaget og mulighetene for slike høyfartsbaner i Norge.

Vennlig hilsen

Henrik Halleland, leder av Lyntogforum i Rogaland
Siri Blichfeldt Dyrland, leder av Lyntogforum i Telemark
Roald Aga Haug, leder av Lyntogforum i Vestland
Harald Aulie, leder av Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa
Thor W. Bjørlo, sekretær Lyntogforum

Fra: Miljødirektoratet
Til: Jernbanedirektoratet
Dato: 18.06.2026

Deres ref: 2024/2188

Miljødirektoratets samlede høringssvar på Fjerntogstrategi, Godsstrategi og Kollektivstudien

Vi viser til høring på Fjerntogstrategi (deres ref: 2024/2188) og invitasjon til høring på Godsstrategi via epost datert 15.04.26. Miljødirektoratet har også deltatt i referansegrupper for de to overnevnte strategiene. I mailkorrespondanse med Jernbanedirektoratet datert 27.05.2026 og 15.06.2026, ble det innvilget at Miljødirektoratet kan sende et samlet høringssvar for Fjerntogstrategien, Godsstrategien og Kollektivstudien med utsatt frist innen 18.06.2026. Dette dokumentet utgjør vårt høringssvar på jernbanestrategiene, inkludert kollektivstudien.

Av hensyn til kapasitet og omfanget av strategiene, har vi lagt vekt på å løfte generelle og tverrgående poenger, samt enkelttema i de ulike rapportene. Miljødirektoratet vil benytte anledningen til å berømme Jernbanedirektoratet for gode og viktige analyser for utviklingen av jernbanen frem mot 2050. Analysene er robuste og transparente, og kan dermed nyttiggjøre seg i Miljødirektoratets arbeid med klimatiltak, barrierer og virkemidler. Vi vil takke for god og tillitsvekkende medvirkningsprosess på Fjerntogstrategien og Godsstrategien, og ser frem til videre samarbeid.

Generelle bemerkninger på tvers av strategiene

Miljødirektoratet har i flere år pekt på jernbanen som et viktig ledd i omstillingen av transportsektoren til lavutslippssamfunnet. Som vi viser i rapporten *Klimatiltak i Norge (2026)*, må det kraftige grep til i alle sektorer dersom Norge skal kutte nasjonale klimagassutslipp med 90-95 % innen 2050. Samtidig må omstillingen gjøres med minst mulige negative konsekvenser for areal og natur. Å overføre trafikk fra vei og luftfart til jernbane gir både store utslippsreduksjoner av klimagasser, samtidig som det demper presset på knappe ressurser som biomasse, kraft og areal. Dette gjelder til tross for at veitrafikken i økende grad elektrifiseres mot 2050. I luftfart er nullutslippsteknologi ikke modent, og alternativet til å unngå flyreiser og flytte flyreiser til jernbane, er å øke bruken av biodrivstoff, som er en svært knapp ressurs med bærekraftsutfordringer, og syntetisk drivstoff, som er svært kraftkrevende å produsere.

Et overordnet poeng er at strategiene og kollektivstudien gir inntrykk av at kapasitetsøkende tiltak må være etterspørselsdrevet, samtidig som at strategiene langt på vei er tydelige på at det finnes en underliggende etterspørsel som i større grad gjenspeiles av tilgjengelig kapasitet. Dersom kapasiteten på jernbane løftes, kan det være rimelig å anta at også etterspørselen øker – ikke bare motsatt. Miljødirektoratet etterlyser mer inngående diskusjoner av denne tematikken som også kan gjøre seg gjeldende i selve analysen av tiltak. Vi opplever dette som et gjentakende

tema som kan ha stor betydning for tiltakseffektberegningene og netto nytte, der denne tematikken mulig kunne vært benyttet som sensitivitet for å belyse usikkerheten i transportmodellene.

Videre mener Miljødirektoratet det er vanskelig å forstå hvorfor Fjerntogstrategien, Godsstrategien og Kollektivstudien ikke er analysert mer i sammenheng. Jernbanen er et sammensatt system der både trafikkavbrudd og infrastrukturforbedringer forplanter langt utover tiltaksområdet. Det fremstår derfor som unyansert å beregne tiltakene opp mot togsegment, fremfor å analysere hvilke systemeffekter de enkelte tiltakene kan tenkes å gi. Tiltak som er tuftet på å øke regulariteten for godstog, vil etter alle solemerker ha betydning for fjerntogtilbudet. Tiltak eller endringer på jernbanenettet i og rundt Oslo, vil også kunne gi nettverkseffekter i det nasjonale jernbanenettet. Det er derfor rimelig å anta at nytten av flere av tiltakene som foreslås kan være underestimert, og vi etterlyser en bredere og mer inngående omtale av systemeffektene av enkelttiltakene i strategiene. I tillegg etterlyser vi en redegjørelse som forklarer hvorfor det er foretatt slike segmentvise analyser, og hvilke konsekvenser dette har å si for resultatene.

Når det gjelder prising av CO₂-utslipp og karbonprisbaner som er benyttet i de samfunnsøkonomiske analysene, så ønsker Miljødirektoratet å gjøre Jernbanedirektoratet oppmerksomme på viktigheten av å gjennomføre sensitivitetsanalyser for tiltak med lang tidshorisont. Finansdepartementets karbonprisbaner i rundskriv R109 har klare begrensninger når det gjelder å reflektere klimamål og styre langsiktig utvikling mot 2050.

En ukritisk bruk av Finansdepartementets karbonprisbaner i vurderingen av tiltak med lang tidshorisont kan derfor gi et mindre robust beslutningsgrunnlag. Dette gjelder for mange av de tiltakene som er beregnet i strategiene, særlig ny Rikstunnel under Oslo hvor vesentlige deler av nytte- og kostnadsvirkningene først realiseres godt inne på 2040-tallet. Karbonprisbanene er i begrenset grad utformet for å være målkonsistente med et lavutslippssamfunn, og forbundet med betydelig usikkerhet knyttet til både fremtidig klimapolitikk, teknologisk utvikling og internasjonale rammebetingelser. Vi vil derfor understreke behovet for systematiske sensitivitetsanalyser av karbonpris, der også Finansdepartementets alternative prisbaner tas i bruk, som også en klar oppfordring i R109. Miljødirektoratet kan ikke se at dette gjort, og mener derfor at analysene i strategiene i liten grad tester robustheten i resultatene opp mot ulike karbonpriser. Dette kan potensielt svekke vurderingen av prosjektets langsiktige samfunnsøkonomiske lønnsomhet.

Høringsinnspill fjerntogstrategien

Miljødirektoratet vurderer fjerntog som et viktig segment for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren gjennom å erstatte primært flyreiser. For nå 90-95 % kutt nasjonalt innen 2050, kreves en reduksjon i utslipp fra luftfarten som ikke har andre omstillingsalternativer enn økt forbruk av knappe ressurser som biodrivstoff og syntetisk drivstoff, som i tillegg har høye samfunnsøkonomiske tiltakskostnader. Transportmiddelskifte fra fly til jernbane avhenger av et

attraktivt og robust togtilbud. Fjerntogstrategien baserer seg ved flere anledninger på Miljødirektoratets tiltaksberegninger noe som understreker viktigheten av fjerntog i Norges arbeid med å nå klimamålene. Miljødirektoratet ser på fjerntogstrategien som et viktig kunnskapsgrunnlag i arbeidet med transportsektorens veivalg frem mot 2050.

Samtidig mener Miljødirektoratet at strategien undervurderer flere sentrale forhold som har effekter på klima samt på samfunnsøkonomisk nytte. Hovedpunkter er blant annet

- Manglende nyttevurderinger for godstransport i ambisjonsnivå 2 og 3 svekker konklusjonen av de samfunnsøkonomiske analysene.
- Lite vektlegging på viktigheten av fjerntog som en grunnpilar i et nasjonalt kollektivtilbud.
- Usikkerhet tilknyttet klimavirkemidler og kostnader for øvrige transportmidler er ikke hensyntatt i vurderingene i tilstrekkelig grad, deriblant CO₂-avgift, biodrivstoff, syntetisk drivstoff og øvrige bilrestriktive virkemidler.
- Manglende sensitivitetsanalyse av ulike karbonprisbaner frem til 2050.

Om datagrunnlag

I kapittel 4.3 vises det til at ambisjonsnivå 2 vil føre til en reduksjon i CO₂-ekvivalenter på omtrent 58 000 tonn per år. Dette er beregnet av SAGA. Det heter at dette er i tråd med volumet Miljødirektoratet anslår i sine *Klimatiltak i Norge*. Slik vi forstår er dette en lineær verdi, altså at det er 58 000 tonn hvert år. I *Klimatiltak i Norge* når man først 50 000 tonn årlig i 2032, men det vil nå en verdi på omtrent 110 000 tonn per år nærmere 2050. Altså er den lineære fremstillingen til modellverktøyet SAGA betydelig mindre nyansert enn beregningene i *Klimatiltak i Norge*.

I kapittel 6.4 i notatet med den samfunnsøkonomiske analysen er det vist til at en rekke prosjekter med antatt åpningsår 2036. Jernbanedirektoratet skriver her at "*Antagelig vil de aller fleste personbiler være nullutslipp ved åpningsår for tiltak*". Miljødirektoratet ønsker å poengtere at i vår referansebane i beregningene til *Klimatiltak i Norge* er 80% av bestanden i personbiler nullutslipp i 2036. Det kommer ikke tydelig frem av utredningen hvor stor andel personbiler Jernbanedirektoratet har lagt til grunn at er nullutslipp i 2036, og det er dermed uvisst hvor stor betydning bestanden har i beregningen av utslippsreduksjoner.

Om samfunnsøkonomiske beregninger

Det beregnes ikke nytte for godstog og regiontog som følge av de ulike investeringsnivåene. Men investeringskostnadene vil naturligvis komme øvrige tog til gode. I henhold til notatet om samfunnsøkonomisk analyse viser de beregnede netto nåverdiene at de ikke-prissatte virkningene må være i størrelsesorden 13 til 137 mrd. kr i positiv verdi for at tiltakene skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Etter Miljødirektoratets vurdering svekkes denne konklusjonen av at nytteverdien for gods- og regiontransport ikke er inkludert. Selv om Jernbanedirektoratet påpeker selv at dette er en svakhet med analysen, burde betydningen fremheves tydeligere i de samlede vurderingene.

For at Norge skal nå de lovfestede klimamålene for 2050 må utslippene fra luftfarten reduseres. De største utslippsreduksjonene hentes fra endring av drivstoff, men ytterligere reduksjoner kan oppnås dersom antall flygninger reduseres som følge av flere digitale møter og økte andeler på

tog. Bruk av biodrivstoff og syntetisk drivstoff innebærer betydelige merkostnader sammenlignet med fossile drivstoff, noe som tilsier at billettprisene på sikt vil kunne bli høyere enn det som legges til grunn i referansesituasjonen. Denne problemstillingen omtales, men vurderes etter Miljødirektoratets syn ikke tilstrekkelig i analysen.

Videre er det ikke oppgitt hvilken karbonprisbane som er benyttet i den samfunnsøkonomiske analysen. Som poengtert innledningsvis er det heller ikke gjort en sensitivitetsanalyse med lav og høy karbonprisbane. Dermed belyses ikke usikkerheten rundt karbonpris i særlig grad. Det er nevnt at opptrapping av CO₂-avgift og andre tiltak (utover vedtatt politikk) for å oppnå klima- og miljømål *kan* føre til en økt etterspørsel i fremtiden, men det er ikke adressert utover dette. I tillegg er *muligheten for strengere utslippskrav* nevnt som et scenario som kan gi usikkerhet i utredningen. Jernbanedirektoratet konkluderer med at det ikke vil gi nevneverdig grad av usikkerhet uten noen begrunnelse av dette. Totalt sett vurderer Miljødirektoratet at sensitivitetsanalysen og usikkerhetsvurderingene knyttet til miljø- og klima er noe begrenset. I kombinasjon med en manglende inkludering av nyttekostnader for godstog og regiontog, kan dette potensielt undervurdere fjerntogets nytte frem mot 2050.

Det påpekes i den samfunnsøkonomiske analysen at et sentralt premiss i transportmodellen ADA er at verdsetting av tid og komfort varierer i befolkningen. Dette resulterer, ifølge strategien, i at man får en mer glatt og troverdig overføring mellom transportformer. Altså at man ikke får "hopp" i etterspørselen. Modellresultatene skal dermed i større grad gjenspeile faktisk transportatferd. Miljødirektoratet vurderer det som viktig at dette aspektet er med i den samfunnsøkonomiske analysen, men det er uvisst i hvor stor grad det er differensiert på fritidsreiser og tjenestereiser, om det i det hele tatt er gjort. Utover dette er vårt inntrykk at dette fortsatt er en etterspørselsdrevet modell. Kapasitetsbehovet beregnes basert på etterspørsel fremfor at etterspørsel beregnes basert på kapasitet. Vi mener at forbedring i kapasitet, kostnad og kvalitet i seg selv kan påvirke transportmiddelfordeling i større grad enn det en tradisjonell etterspørselsdrevet modell viser slik som poengtert innledningsvis. Vi etterlyser også en drøfting rundt robustheten i modellgenererte resultater generelt, og ADA sin modell spesielt, og hva disse resultatene representerer. Motsatsen vil naturligvis være en annen utvikling der kapasitet utvikles i forkant av etterspørselsvekst.

Om ikke-prissatte virkninger

Miljødirektoratet mener effekten av et forbedret fjerntogtilbud har flere positive konsekvenser som ikke kan prissettes og som ikke løftes er hensyntatt i tilstrekkelig grad kvalitativt i analysen. Blant annet etterlyser vi viktigheten og effekten av et sømløst mobilitetstilbud. Det intermodale samarbeidet og fjerntoget som en viktig del av en lengre intermodal reise blir ikke nevnt i nevneverdig grad. Se mer detaljert vurdering av dette i høringsvar til kollektivstudien.

Avslutningsvis vil Miljødirektoratet understreke betydningen av en ny rikstunnel for jernbanens rolle i transportsystemet. Tiltaket gir kapasitetsgevinster for hele jernbanenettet og er en forutsetning for et styrket fjerntogtilbud. Det poengteres at rikstunnelen er en del av strategien etter 2050. Planlegging og utbygging er anslått til 20 år. Miljødirektoratet mener man bør vurdere

grep for å korte ned utrednings- og planleggingstiden så langt som mulig, uten at dette går på bekostning av risiko og kostnader, slik at ny rikstunnel kan realiseres så raskt som mulig.

Høringsinnspill godsstrategien

Miljødirektoratet vil berømme Jernbanedirektoratet for en grundig, lettfattelig og god strategi med tydelige anbefalinger. Vi mener arbeidet som er lagt ned gir en god beskrivelse av hvordan utviklingen av gods på bane kan se ut, og hva som eventuelt må til for å oppnå ønskede delmål. Sammen med de øvrige strategiene, har offentligheten fått tilgang til et unikt kunnskapsgrunnlag om jernbanen som er aktuelt utover relevansen knyttet til utarbeidelsen av Nasjonal transportplan.

Vi har oppsummert våre høringsinnspill på godsstrategien nedenfor fordelt på fire temaer. Overordnet mener Miljødirektoratet at det er behov for et bredere analytisk rammeverk som i større grad fanger opp systemeffekter, usikkerhet i teknologisk utvikling og samspillet mellom kapasitet, kostnader og etterspørsel.

Om utvikling i avgifter og relative kostnader

Strategien peker på at godsoperatørenes økonomiske rammebetingelser, herunder kjøreveisavgifter og øvrige avgifter, er sentrale for konkurranseflaten mot andre transportformer. Samtidig viser rapporten til en utvikling der den relative avgiftsbelastningen for jernbanen har økt. Vi viser her til blant annet økningen i kjøreveisavgift på bane, og økt CO₂-avgift i kombinasjon med redusert veibruksavgift. Etter vår vurdering blir den samlede utviklingen i avgifter, og hvordan det påvirker konkurranseforholdene, i begrenset grad problematisert i strategien. Til tross for at konkurranseevne fremheves som en forutsetning for måloppnåelse, drøftes ikke i tilstrekkelig grad hvordan økte kostnader for gods på bane kan påvirke transportmiddelfordelingen over tid.

I tiltaksanalysen inngår økonomiske rammebetingelser som forutsetninger i modellene, herunder avgifter og støtteordninger, men disse behandles i hovedsak som statiske eller eksogene størrelser. Også her er det vår vurdering at analysen i begrenset grad fanger opp hvordan endringer i det samlede avgifts- og virkemiddelbildet over tid kan påvirke konkurranseforholdene og markedsutviklingen. Miljødirektoratet mener dette samlet sett innebærer en risiko for at analysen undervurderer betydningen av kostnadsutviklingen for jernbanens konkurranseevne, særlig i et langsiktig perspektiv med betydelig usikkerhet knyttet til både avgifter, teknologi og etterspørsel.

Om etterspørselsprognoser

Godsstrategien dokumenterer at det eksisterer en betydelig latent etterspørsel etter jernbanetransport som i dag ikke realiseres, blant annet fordi kapasiteten er begrenset og etterspørsel må avvises (s. 27 og 43). Samtidig fremgår det at kapasitetsøkninger kan redusere kostnader og styrke jernbanens konkurranseevne (s. 44).

Til tross for dette bygger tiltaksanalysen i all hovedsak på en tradisjonell etterspørselsdrevet modell, der kapasitet dimensjoneres for å møte fremskrevet etterspørsel. Dette kan innebære en implisitt antagelse om at etterspørsel er uavhengig av tilbudet, noe som står i kontrast til poenget om at etterspørselen antagelig er større enn det som kan dokumenteres. Etter vår vurdering kan en tradisjonell etterspørselsdrevet modell undervurdere betydningen av at kapasitet også kan være en forutsetning for å utløse etterspørsel. Nemlig at tilgjengelig kapasitet kan drive etterspørselen. I markeder med sterke konkurranseflater, slik som godstransport, vil forbedringer i kapasitet, kostnad og kvalitet i seg selv kunne påvirke transportmiddelfordelingen. Dette er særlig relevant i et langsiktig perspektiv frem mot 2050, hvor usikkerheten i etterspørselsprognoser er betydelig. En analyse som i hovedsak bygger på fremskrevet etterspørsel, risikerer å undervurdere nytten av tiltak som utvikler kapasitet i forkant av etterspørselsvekst. I slike tilfeller kan det på lengre sikt være samfunnsøkonomisk rasjonelt å etablere kapasitet før etterspørselen er fullt utviklet, nettopp fordi kapasiteten bidrar til å utløse etterspørselen. Dette gjelder særlig der jernbanen har strukturelle fortrinn, som i lange transportrelasjoner med store volumer.

Om jernbanens klimafortrinn

Godsstrategien legger til grunn at elektrifisering av veitransport vil redusere forskjellene i klimagassutslipp mellom transportformene (s. 36), samtidig som jernbanen beholder et energieffektivitetsfortrinn (s. 14). I analysen av virkemidler fremgår det imidlertid at forskjellen i eksterne kostnader allerede vurderes som relativt begrenset, særlig som følge av elektrifisering av veitransporten, noe som bidrar til at samfunnsøkonomisk nytte av godsoverføring blir lav eller negativ (s. 38–39).

Godstransport på jernbane konkurrerer i hovedsak med de lengste transportene på vei, der krav til rekkevidde, batterikapasitet og ladeinfrastruktur gjør elektrifisering mer kostnadskreven og teknologisk krevende enn i segmenter innenfor lokal distribusjon og kortdistansetransport. Miljødirektoratets analyser legger til grunn at elektrifisering først vil skje i segmenter med kortere rekkevidder og bedre tilgang til depotlading, mens langtransportsegmentet vil bruke lengre tid på å oppnå tilsvarende utslippsreduksjoner.

Dette kan tale for at jernbanens relative klimafortrinn på de lange transportrelasjonene trolig vil vedvare over en lengre periode enn det strategiens overordnede premisser og samfunnsøkonomiske vurderinger legger opp til. Etter vårt inntrykk bør dette reflekteres tydeligere i analysene, særlig gitt at det er nettopp disse transportrelasjonene som er mest relevante for jernbanens konkurranseflate og for måloppnåelse knyttet til klima og effektiv transportmiddelfordeling. Dersom analysen ikke skiller tilstrekkelig mellom disse lastebilsegmentene, vil jernbanen i realiteten bli sammenlignet med deler av veitransporten som har et lavere kostnadsnivå og raskere teknologisk utvikling. Dette kan gi et systematisk skjevt bilde av de relative kostnadene, og kan ha betydning for den samfunnsøkonomiske vurderingen av tiltak for gods på bane.

Om systemeffekter og samfunnsøkonomisk analyse

I den samfunnsøkonomiske analysen fremstår nytte- og kostnadsberegningene i hovedsak å være knyttet til effekter for godstransport på jernbane (kap. 3.8), til tross for at gods- og persontrafikk benytter den samme infrastrukturen og dermed påvirkes av de samme kapasitets- og framføringsforholdene. Kapasitetsøkende tiltak vil derfor også kunne gi betydelig nytte for persontransport, blant annet gjennom forbedret regularitet, redusert konflikt mellom togtyper og bedre utnyttelse av infrastrukturen.

Etter vår vurdering innebærer dette at viktige systemeffekter i jernbanenettet i begrenset grad fanges opp i analysene. Når nytte for persontransport ikke synliggjøres i tilstrekkelig grad, kan den samlede samfunnsøkonomiske nytten av tiltakene bli undervurdert. Dette er særlig relevant i et nett med høy kapasitetsutnyttelse, der tiltak som øker kapasiteten for én trafikktype samtidig kan gi positive effekter for hele systemet.

Samlet sett peker dette på en mer generell utfordring ved analysen for alle tre strategiene, hvor segmentvise nyttevurderinger ikke fullt ut reflekterer de helhetlige systemeffektene i jernbanen. Miljødirektoratet mener disse systemeffektene bør synliggjøres tydeligere, og legges mer vekt i analysen, for å gi et mer komplett beslutningsgrunnlag. Dette gjelder særlig i vurderingen av tiltak som påvirker kapasitet og framføringsevne på tvers av transportsegmenter.

Høringsinnspill kollektivstudien

Kollektivstudien viser til UFF-prinsippet som rettesnor for utvikling av transportsystemet. Etter vår vurdering reflekterer analysene i stor grad «flytte»-delen av UFF, særlig gjennom overgang fra bil til kollektivtransport. «Forbedre»-perspektivet ivaretas også gjennom vektlegging av effektivisering og bedre kapasitetsutnyttelse. Samtidig vurderer vi at «unngå»-perspektivet mindre grad er ivaretatt i analysene av transportetterspørsel og mobilitetsbehov, og med fordel kunne vært tydeligere vektlagt.

I lys av dette vil vi særlig trekke frem betydningen av samspillet mellom kollektive transportformer og aktive reisemåter. Studien gir en grundig gjennomgang av samspillet mellom buss og tog, herunder bussens matefunksjon og gevinstene ved å unngå parallellkjøring mellom tog og buss. Samtidig opplever vi at rollen til gange, sykkel og mikromobilitet i mindre grad fremstår som integrerte deler av analysene, både kvalitativt og kvantitativt. Dette gjelder særlig i hovedrapporten, hvor disse transportformene i begrenset grad omtales som del av det samlede mobilitetssystemet.

I *Klimatiltak i Norge* peker Miljødirektoratet, i likhet med kollektivstudien, på behovet for en kombinasjon av bilrestriktive virkemidler og tiltak som fremmer kollektivtransport, gange og sykkel. Vår vurdering er at det avgjørende at ulike miljøvennlige transportformer ses i sammenheng og utvikles som et koordinert system slik at transportformene utfyller hverandre. Selv om mye av dette ligger utenfor Jernbanedirektoratets ansvarsområde, mener vi

kollektivstudien med fordel tydeligere kunne synliggjort behovet for samordning og tilrettelegging.

Notat 11 om mobilitetstiltak og bussmating omtaler gange, sykkel og mikromobilitet i større detalj enn hovedrapporten, og vurderer potensialet for disse transportformene som del av kollektivreiser. Her legges det til grunn influensområder på henholdsvis 1 km for gange og 3 km for sykkel og mikromobilitet, brukt som avgrensning for å kunne estimere potensielt kundegrunnlag. For gange vises det til eksisterende forskning om faktorer som påvirker gangvillighet. For sykkel påpekes det at det ikke finnes studier som i tilstrekkelig grad dokumenterer faktorer som påvirker villigheten til å sykle til togstasjonen. Dette mener vi ikke er fullt ut dekkende ettersom det finnes studier som har undersøkt slike forhold. For eksempel har total reiselengde, kvaliteten på tilretteleggingen og utforming av overgangsløsninger betydning for villigheten til å sykle til holdeplasser og stasjoner. Vår vurdering er at influensområdet for sykkel i vesentlig grad påvirkes av tilrettelegging og tiltak.

I samme notat fremgår det at det ikke er vurdert nødvendige tiltak for å utløse potensialet for økt bruk av sykkel og mikromobilitet. Dette mener vi med fordel kunne vært utdypet nærmere, særlig fordi tilrettelegging i form av trygg og tilgjengelig parkering ved stasjoner er en viktig forutsetning for kombinerte reiser med sykkel/mikromobilitet og kollektiv. Tilsvarende mener vi tilrettelegging for sykkel og mikromobilitet kunne vært tydeligere definert i hovedrapporten. I det definerte målbildet for 2050 står det for eksempel at «kollektivknutepunktene er tilrettelagt med bussmating til tog og innfartsparkering der mating ikke er egnet». Etter vår vurdering kunne dette målbildet vært supplert med omtale av tilrettelegging for sykkel og mikromobilitet som et relevant supplement til bussmating og innfartsparkering.

Vår oppfatning er at kombinerte reiser med sykkel og kollektivtransport er lite utbredt i Norge, og at dette henger sammen med forholdsvis lave sykkelandeler og varierende grad av tilrettelegging for multimodale reiser mange steder. Etter vår vurdering bør dette tillegges større vekt, og vi mener at en økt satsing på dette har betydelig potensial til å både øke sykkelandelen som del av lengre reisekjeder og styrke kundegrunnlaget for kollektivtransporten. Dette må også sees i sammenheng med våre merknader til fjerntogstrategien, hvor vi etterlyser en tydeligere vektlegging av jernbanens rolle som del av et sømløst, multimodalt transportsystem.

Fremtidsbildet som skisseres i studien, hvor nullvekstmålet nås samtidig som befolkningen øker, forutsetter et betydelig skifte i transport- og reisevaner sammenlignet med i dag. Et slikt skifte vil etter vår vurdering være vanskelig å realisere uten en tydeligere og mer systematisk satsing på integrasjon mellom kollektivtransport og aktive transportformer.

Kommentarer til etterspørselsberegninger

Et sentralt funn i etterspørselsberegningene er at forbedret kollektivtilbud alene har begrenset effekt på bilbruken. Særlig følsomhetsanalysen, hvor ytterligere bilrestriktive virkemidler ikke innføres, viser tydelig at nullvekstmålet ikke nås uten dette. Dette samsvarer i stor grad med våre egne vurderinger i *Klimatiltak i Norge*. Vi vil samtidig vise til våre generelle merknader til

strategiene, hvor vi peker på at etterspørsel og kapasitet bør sees mer i sammenheng. Som nevnt ovenfor, kan økt kapasitet og forbedringer i tilbudet i seg selv bidra til å utløse etterspørsel, noe som i noen grad kan være underbelyst i analyser som i hovedsak tar utgangspunkt i etterspørselsdrevne modeller.

Når det gjelder resultatene for sammenligningsalternativet (SA) og utbygging av Rikstunnelen, etterlyser vi noe større klarhet i hvordan resultatene skal forstås. For sammenligningsalternativet vises det til redusert bilbruk og økt bruk av gange og sykkel for korte reiser, særlig ved høyere ambisjonsnivå. Til sammenligning viser resultatene for Rikstunnelen nedgang både i bilbruk og gang/sykkel, særlig ved høy innsats. Ettersom forskjellen mellom sammenligningsalternativet og alternativene med Rikstunnel i hovedsak er økt jernbanekapasitet, har vi vanskelig for å forstå hva som driver disse utslagene, særlig for gange og sykkel. Dette kan også sees i sammenheng med at analysene i hovedsak presenteres segmentvis, noe som kan gjøre det krevende å fange opp systemeffekter og samspill mellom ulike deler av transportsystemet. Vi viser her til våre generelle kommentarer om behovet for en mer helhetlig analyse av tiltak på tvers av transportsegmenter.

Så langt vi kan se, gir ikke kollektivstudien en eksplisitt kvantifisering av hvordan reisende kommer seg til og fra togstasjoner (gange, sykkel, buss, bil), verken i form av modellresultater eller fordelinger mellom transportmidler. Tilbringermåter omtales i hovedsak gjennom kvalitative vurderinger og enkle indikatorer, som antall innbyggere innenfor gang- og sykkelavstand. Dette gjør det krevende å forstå hvordan endringer i tilrettelegging for tilbringertransport faktisk slår ut i modellresultatene. På bakgrunn av dette mener vi det kunne vært nyttig med mer finmaskede resultater, for eksempel hvordan tilbringertransport fordeler seg på ulike transportmidler og hvordan disse faktorene påvirker det samlede transportmiddelfordelingen.

Vår forståelse er at transportmodellene som ligger til grunn (RTM23+) håndterer multimodale reiser, inkludert tilbringerdeler til kollektivtransport, men at disse inngår som tids- og kostnadskomponenter i beregningene og ikke synliggjøres eksplisitt som egne transportmidler i resultatene. Videre opererer etterspørselsanalysene med en samlet kategori for «korte reiser» (<70 km), uten ytterligere inndeling etter reiselengde. Dette innebærer at forskjeller mellom svært korte reiser (typisk gange og sykkel) og lengre reiser innenfor samme kategori ikke synliggjøres. Etter vår vurdering tilsier dette at resultatene for «gang/sykkel» bør tolkes med en viss varsomhet, særlig hvis det stemmer at transport til stasjoner ikke utledes som egne reiser i resultatene.

Kommentarer til samfunnsøkonomiske beregninger

Når det gjelder de samfunnsøkonomiske vurderingene, registrerer vi at synet på behovet for ny Rikstunnel har utviklet seg siden arbeidet med NTP 2022–2033. Vår forståelse er at dette blant annet henger sammen med økt vektlegging av robusthet, systemkapasitet og beredskap, samt jernbanens rolle i å nå nullvekstmålet og Norges klima- og miljømål. I tillegg later analysene i større grad til å vektlegge brukernytte forbundet med redusert reisetid og færre forsinkelser, sammenlignet med tidligere vurderinger.

Analysene viser at ny Rikstunnel har negativ netto nytte per budsjettkrone ved middels befolkningsvekst, og det poengteres at dette er på nivå med andre NTP-prosjekter på jernbane og prosjekter i regi av Statens vegvesen. Jernbanedirektoratet peker samtidig på at risikoen ved ikke å bygge Rikstunnelen vurderes som større enn risikoen ved å gjennomføre tiltaket. Miljødirektoratets egne analyser peker på at ny Rikstunnel er sentralt for utviklingsmulighetene av jernbanen og dens framtidige rolle i transportsystemet, herunder muligheten til å overføre person- og godstransport fra vei og luftfart til bane.

Samtidig opplever vi at analysene i mindre grad synliggjør de samfunnsøkonomiske konsekvensene av en utviklingsbane hvor nullvekstmålet ikke nås. Nullalternativet indikerer en betydelig vekst i biltrafikken, men det er i liten grad synliggjort hvilke kostnader dette innebærer i form av klimaeffekter, arealbruk, kø, støy og andre virkninger. En tydeligere belysning av dette ville etter vår vurdering gitt et mer helhetlig beslutningsgrunnlag. Dette gjelder særlig i et langsiktig perspektiv hvor det er betydelig usikkerhet knyttet til utviklingen i teknologi, kostnader og virkemiddelbruk på tvers av transportformene, slik vi også peker på i våre merknader til de øvrige strategiene.

Når det gjelder forutsetningene i de samfunnsøkonomiske analysene, vil vi også her løfte poengene fra våre innspill på Fjerntogstrategien og Godsstrategien om at det ikke er oppgitt hvilken karbonprisbane som er benyttet i den samfunnsøkonomiske analysen, samt at det ikke er gjort en sensitivitetsanalyse med lav og høy karbonprisbane. Tilsvarende kan vi ikke se at kostnadsforutsetningene knyttet til lokale utslipp og støy er synliggjort, noe som gjør det krevende å vurdere resultatene for disse faktorene og hvorvidt dette påvirker de samlede nyttevurderingene av ny Rikstunnel.

Når det gjelder virkninger som ikke er prissatt eller vurdert, ønsker vi å trekke frem folkehelse som en faktor som ikke er omtalt. I den grad det tilrettelegges for aktiv transport som gange og sykkel til holdeplasser, stasjoner og knutepunkt, er det rimelig å anta at dette vil bidra til økt fysisk hverdagsaktivitet og dermed bedre folkehelse. Slike virkninger er ikke inkludert eller omtalt i den samfunnsøkonomiske analysen, men vi mener dette er forhold som kan bidra positivt til den samlede samfunnsnytt og derfor bør tas høyde for. Dette styrker også argumentet for å tilrettelegge bedre for aktiv transport til stasjoner og knutepunkt, da det kan bidra til økt nytte av kollektivsatsingen som helhet.

Oslo, 15. juni 2026

Deres ref.: 2024/1961; 2024/2188

Jernbanedirektoratet

HØRINGSUTTAELSE TIL STRATEGISKE UTREDNINGER

Naturvernforbundet viser til Jernbanedirektoratets tre strategiske utredninger – fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudie for Østlandet – og avgir herved en uttalelse til alle tre.

Innledning

Naturvernforbundet ønsker å redusere energi- og ressurskrevende transport på vei og i lufta og oppnå bærekraftige byer og tettsteder gjennom økt satsing på tog i kombinasjon med andre grep som god arealplanlegging og riktig prising av miljøskade og ressursforbruk. Vi trenger strategier som øker ambisjonene for toget, i form av mer penger til jernbanen og tilsvarende mindre til bygging av veier og flyplasser. De store utfordringene jernbanen sliter med i dag, tilsier at vi på kort sikt må prioritere aller høyest tiltak som gjenskaper tilliten til toget som transportmiddel. I tillegg må vi greie å utnytte dagens baner bedre.

Naturvernforbundets utgangspunkt

Transport

All form for motorisert transport gir en belastning på miljøet. De to viktigste faktorene som påvirker fotavtrykket, er energibehov og arealinngrep. Transportbehovet er i hovedsak en konsekvens av annen aktivitet. Samfunnet bør organiseres slik at transportbehovet minimeres, og miljøkrav vil også måtte sette føringer for totalt transportomfang og transportmiddelfordeling. Miljømål og miljøforpliktelser – inkludert nullvekstmålet – må legge rammene for all samfunnsplanlegging. Firetrinnsprinsippet er en riktig og nødvendig metodikk når miljømål og miljøforpliktelser skal innfris i praktisk politikk. Det er viktig å erkjenne at arealbruk, transportsystem og transportomfang er vevd sammen og påvirker hverandre. Tilrettelegging for mer miljøriktige transportformer vil normalt generere ny trafikk. For å begrense dette og oppnå større effekt av tilretteleggingstiltak er det nødvendig å bruke både gulrot og pisk. Transportsystemet må utvikles gjennom målstyring.

Energi

Anvendbar energi er en knapp ressurs. Elektrifisering av samfunnet er riktig og nødvendig, men det må gjøres på en måte som minimerer energibehovet. Energikrevende elektrifisering gjennom bruk av hydrogen eller ammoniakk som energibærer bør bare brukes der andre løsninger ikke er mulig. Biogass kan være et alternativ til dette. Flytende biodrivstoff i stort omfang kan skape mange utfordringer som følge av ressursknapphet og alternativ bruk av råstoffet med bedre miljønytte. Elektrifisering med strøm direkte fra nettet, eventuelt via batterier, er normalt den mest energieffektive løsningen. Produksjon av batterier har i dag et betydelig klima- og ressursfotavtrykk.

Infrastruktur

Bygging av ny infrastruktur gir et betydelig areal-, energi- og klimafotavtrykk og bør derfor begrenses for alle transportformer. Tiltak som utnytter eksisterende infrastruktur bedre, er viktig. Transporttilbudsforbedring gir mer trafikk direkte og gjennom å påvirke arealbruken, noe som igjen slår ut på energi- og arealbehovet. Dersom andre samfunnshensyn tilsier at det er nødvendig å forbedre transporttilbudet, må dette oppnås ved å velge transportformer med lavest miljø- og ressursfotavtrykk.

Jernbanens rolle og fortrinn

For persontransport over lengre distanser (fjerntrafikk) er jernbanen et energieffektivt transporttilbud. Målt opp mot fly, som er mye brukt på reiser mellom landsdelene og til utlandet, blir togets relative fortrinn betydelig. Elektrifisering av luftfarten er teknologisk vanskelig og praktisk utfordrende, og for større fly kan det være nødvendig med energikrevende alternative drivstoff som hydrogen. Dersom jernbanen trenger ny infrastruktur, reduseres togets fortrinn betydelig, da ny infrastruktur gir store energi- og klimafotavtrykk som det tar lang tid å «tjene inn».

For godstransport er lastebilen det mest relevante alternativet. Batterielektrifisering er i gang, men dette er fortsatt dyrt og krever ladeinfrastruktur. Lange godstog er energi- og ressurseffektivt og utføres med velprøvd teknologi. Godstog har høy trafikksikkerhet, og overført transport fra vei til bane reduseres behovet for veikapasitet og reduserer veislitasjen og dermed utslipp av svevestøv og mikroplast.

For persontransport i samt inn og ut av byområder ligger jernbanens største fortrinn i at overført trafikk til tog reduserer behovet for areal til transport. En betingelse er da at satsing på jernbane prioriteres foran bygging av nye veier. Parallell utbygging gir normalt en betydelig overkapasitet og vil dermed kreve mer arealer enn om bare bane eller bare vei bygges ut. Å høste jernbanens arealmessige fortrinn krever derfor riktige prioriteringer mellom transportformene.

Fra et miljøståsted bør vi satse på jernbanen:

- der den kan erstatte flytransport med moderate investeringer
- der den kan erstatte lastebiltransport over lengre distanser med små/moderate investeringer
- der den kan redusere/fjerne behovet for veibygging, om nødvendig med større investeringer

Naturvernforbundet ønsker å øke ambisjonen for jernbanen, slik at jernbanens rolle som transportmiddel styrkes og toget bidrar til redusert vei- og flytrafikk. Da må også bevilgningene vris i samme retning. Utfordringene jernbanen har med tanke på punktlighet og regularitet, tilsier at tiltak som gjenskaper tilliten til toget som transportmiddel, må ha høyeste prioritet på kort sikt.

Tilbudsforbedringer og nødvendige tiltak

Vi vil her skissere noen mål for jernbanens tilbud som prioriteringene bør ta utgangspunkt i – og drøfte nødvendige grep.

Fjerntrafikk

Flytrafikken i og til og fra Norge er stor, særlig i korridorer der det går tog. Dette gir et betydelig potensial for å overføre trafikk til bane, uten at det har vært noen vilje til å gjøre noe med det.

På kort sikt bør togtilbudet forbedres ved å forbedre reiseopplevelsen, slik direktoratet peker på. Bedre punktlighet og regularitet og bedre muligheter for å arbeide om bord er viktig for å beholde og tiltrekke seg nye kunder. Målet må være å oppnå avganger minimum hver annen time mellom Oslo og henholdsvis Trondheim, Bergen, Stavanger, Stockholm og København/kontinentet, noe som lar seg gjennomføre ved å investere i flere kryssingsspor. For å få flere togpassasjerer er det også viktig med kortere reisetid, gjennom mindre og større infrastrukturinvesteringer og gode ruteplaner. Å flytte noe av det betalingsvillige forretningsmarkedet fra fly til tog vil bidra til færre flyavganger og bedre lønnsomhet i togtilbudet.

Naturvernforbundet er enig med direktoratet i at økt kapasitet på nattog er et viktig tiltak for å oppnå overføring fra fly til tog. Vi anbefaler at direktoratet i første omgang undersøker muligheten for å utnytte eksisterende nattogvogner til å kjøre kapasitetssterke sove- og liggevogntog på de mest trafikkerte strekningene, i det minste Oslo–Trondheim og Oslo–Bergen. Når sovevognene er utslitt, bør det være aktuelt med nyinvesteringer, eventuelt ombygging av gamle sittevogner (type 5) til sovevogner. Det nye fjerntogmateriellet med innebygde soveplasser kan brukes til å utvikle nye nattogtilbud, for eksempel gjennomgående tog Oslo–Bodø (som samtidig vil fungere som siste kveldstog fra Oslo til Trondheim og første morgentog etter det tradisjonelle nattoget fra Mosjøen til Bodø) og Oslo–København. Forbedringer i nattogtilbudet vil kreve noe økte driftstilskudd.

Det nye fjerntogmateriellet får ikke krenging, noe som betyr at hastigheten må settes ned på delstrekninger. Direktoratet peker på at bortfall av krengetog kan innebære vesentlig økt reisetid på Sørlandsbanen. Dette er uheldig, i og med at Sørlandsbanen er svært utsatt for konkurranse fra bil, buss og fly. Vi mener det kan være riktig å få vurdert de fulle konsekvensene av dette og mulighetene for, på sikt, å anskaffe krengetog dersom dette kan bidra til kortere reisetid og god kundeopplevelse. Sørlandsbanen har et svakere trafikkgrunnlag enn de andre hovedstrekningene, men er likevel avhengig av høy frekvens for å hevde seg. Det taler for forholdsvis korte tog.

Naturvernforbundet mener at toget har et stort potensial i korridorene Oslo–Stockholm og Oslo–København–kontinentet. Infrastrukturen her er blitt betydelig modernisert de siste 30 åra, og det er flere større forbedringer i vente. En del kan oppnås allerede nå, på dagens infrastruktur – og det foreligger konkrete planer fra flere operatører om å trappe opp tilbudet. Dette er kommersiell trafikk uten tilskudd, og jernbanemyndighetene bør bidra i form av å sikre denne trafikken konkurransedyktige rutetider. Det ligger også et potensial for nattog mellom Norge/Sverige og kontinentet, og her bør norske myndigheter vurdere å sikre aktuelle operatører tilgang til nattogvogner og eventuelt økonomisk tilskudd.

På lengre sikt er flere større utbyggingsprosjekter aktuelle for jernbanen i Norge, jamfør den strekningsvise omtalen. Naturvernforbundet mener det er viktig at slike prosjekter passer inn i en helhetlig plan for eventuell langsiktig utbygging av banene mellom landsdelene. Det er derfor nødvendig at det gjennomføres konseptvalgutredning (KVU) som avklarer langsiktige løsninger for hovedstrekningene.

Naturvernforbundet sier et tydelig nei til fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen, som vil gi store klimagassutslipp og naturinngrep.

For å få større miljøgevinst av fjerntogtrafikken bør avgiftene på flytrafikken økes, gjennom å høyne passasjeravgiften og gjeninnføre CO₂-avgiften.

For å gjøre toget mer konkurransedyktig må det være enkelt å kjøpe billett. Enturs plattform skal bidra til dette. For reiser inn eller ut av landet som omfatter flere selskap, kan billettkjøp være komplisert. Det er viktig å senke denne terskelen, også for kjøp av såkalte gjennomgående billetter (som gir passasjerrettigheter), noe som er viktig for at folk skal kunne reise med tog uten store negative overraskelser ved forsinkelser og/eller innstillinger. For reiser mellom Sørlandsbanen og Dovrebanen er det i dag et unntak fra reisegarantien, og vi mener at direktoratet bør sjekke ut om dette er tillatt i henhold til EUs passasjerrettigheter. Vi ber også direktoratet vurdere om det er mulig å stille krav om at alle persontogselskap som kjører i Norge, må delta i den frivillige ordningen *Agreement on Journey Continuation*. Den sikrer viderereise ved forsinkelser på internasjonale reiser uten å måtte kjøpe ny billett dersom disse ikke er gjennomgående.

Godstrafikk

Til tross for at det er et betydelig potensial for å flytte godstransport fra vei til bane i Norge, er denne delen av jernbanen blitt nedprioritert over lang tid. Dette må nå snus. Naturvernforbundet mener det vil være lettere å oppnå resultater dersom det igjen settes et mål om godsoverføring.

For godsmengdene som kommer inn til Norge over Svinesund, bør potensialet for overføring til bane være særdeles stort. Med åpning av den faste vei- og baneforbindelsen over Fehmarn Belt åpner det seg nye muligheter, men den kan gå tapt dersom banenettet ikke tilrettelegges for økt kapasitet i Sverige og Norge.

Naturvernforbundet støtter det store bildet i direktoratets anbefalinger. Tiltak som gir bedre punktlighet og regularitet og plass til flere og lengre tog er viktig. Veipricing og økte avgifter på CO₂-utslipp framstår som robuste virkemidler for å oppnå godsoverføring og god ressursutnyttelse generelt. Så lenge infrastrukturen ikke leverer god kvalitet for godstransportene, må baneavgifter og støtteordningen for godsoverføring speile dette. Andre støtteordninger kan også være nødvendig, som støtte til trekraft og eventuelt at staten dekker en større del av terminalkostnadene. At Bane NOR tilbyr hjelpeløstjenester, for eksempel fra Halden og sørover, kan være en løsning som reduserer togoperatørenes kostnader uten at staten må gjøre store infrastrukturinvesteringer.

Modernisering av godsterminaler for å oppnå effektiv drift og økt kapasitet er viktig. Nye terminaler i Oslo-regionen som gir bedre flatedekning og avlastning av Alnabru, framstår som fornuftig – og dette må kombineres med en bevisst arealpolitikk som lokaliserer transport- og logistikkvirksomheter nær terminalene. Også andre nye, mindre terminaler er aktuelle.

Det er viktig å stimulere til innovasjon. Godstog for kombinerte transporter i Norge frakter forholdsvis lite last per avgang, men også per meter. Teknologiske grep som gir mer last per togavgang, utover baneinvesteringer, vil være viktig for å oppnå god lønnsomhet for togoperatørene og mindre behov for statlige bevilgninger. Mulighetene for å utvikle lønnsomme vognlasttransporter, som blant annet kan gi økt utnyttelse av toglengden, bør undersøkes.

Direktoratet nevner Nittedalsbanen som et aktuelt prosjekt nordover fra Grorud, og dette vil gi godstransport på bane et betydelig løft gjennom direkte tilkobling til Alnabru godsterminal, økt kapasitet og kortere kjøredistanse i forhold til dagens bane Alnabru–Grefsen–Hakadal. Sammen med videre utbygging i korridoren Hakadal–Jevnaker–Hønefoss vil dette være et fullgodt alternativ til dagens planer for Ringeriksbanen, med et betydelig løft for godstransport på bane, kortere kjøretid for persontog mellom Oslo og Hønefoss/Bergen og helt nye muligheter for bedre persontogtilbud på Gjøvikbanen.

På strekningen Støren–Trondheim er trafikkgrunnlaget for lokale tog forholdsvis lavt. Vi mener at godstog, med tilhørende høy miljø- og samfunnsnytte, bør prioriteres framfor et høyfrekvent lokaltogtilbud på denne strekningen inntil den eventuelt får nok kapasitet til begge deler.

Lokal- og regiontrafikk på Østlandet

Hyppige avganger er viktig for å gjøre toget attraktivt. Jo kortere folk skal reise, jo viktigere er det at toget går ofte. Investeringene på kort og mellomlang sikt bør sikre et rutetilbud med minst to regionale tog i timen hver retning på strekningene fra Oslo til Fredrikstad, Årnes, Dal (allerede innfridd), Hamar, Hokksund og Skien, eventuelt også Mysen – samtidig som behovet for flere godstog på flere av strekningene ivaretas. Forlenging av tog hver time fra Hamar til Elverum og fra Hokksund til Vikersund bør vurderes. En løsning som gir raskere tog til Spikkestad, bør prioriteres.

Bygging av jernbane i områder med kvikkleire er tidkrevende og svært kostbart. Utfordringene med bygging av ny jernbane gjennom Moss bør være en vekker og bidra til en ny debatt om trasévalg for nytt dobbeltspor sør for Moss.

På lengre sikt er Rikstunnelen gjennom Oslo avgjørende for å sikre høy kapasitet i togtilbudet på Østlandet og god punktlighet og regularitet for togtrafikken generelt i store deler av landet, jamfør de skisserte mulighetene for tilbudsforbedring i strategien. Naturvernforbundet støtter planene om å integrere tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn i det ordinære togtilbudet, noe som vil bidra til en bedre utnyttelse av spor og materiell og dermed muliggjøre tilbudsforbedringer på kort og mellomlang sikt uten ny infrastruktur.

På lengre sikt er også ny bane Kråkstad–Arvika aktuell for å styrke fjerntrafikken med tog mellom Oslo og Stockholm. Denne kan også bidra til et løft for regiontog mellom Oslo og Mysen.

Å bygge opp jernbanen som ryggraden i transportsystemet på Østlandet og inn mot de andre større byene krever en bevisst arealpolitikk som fortetter rundt stasjoner og knutepunkt og hindrer by- og tettstedsspredning. Arealutvikling og utvikling og drift av transportsystemet må ses i sammenheng. Jernbanesatsing må kombineres med forpliktende avtaler mellom kommuner, fylkeskommuner og staten – og det trengs supplerende virkemidler som parkeringsrestriksjoner og veiprising.

Generelle grep

Samordning av ruter og takster mellom tog og annen kollektivtransport styrker togets konkurransekraft. Takstsamordning med felles billetter med overgangsmuligheter mangler i store deler av landet. Det er en stor forskjell på reise for eksempel Kringsjå–Vormsund versus å reise

Kringsjå–Konnerud, to distanser på Østlandet som er omtrent like lange, men der administrative grenser skaper to ulike verdener. Direktoratet bør ta initiativ til at det etableres et landsdekkende sonetakstsystem som statens tog og fylkeskommunal kollektivtransport må benytte, og som er lett for folk å forstå og bruke, med en definert makspris per sone og standardiserte rabatter. Den omtalte BØR-avtalen, som skal gi felles pris- og billettsystem for Buskerud og Østfold i tillegg til Oslo og Akershus, bør få høy prioritet. Billigere kollektivtransport, som kompensasjon for at det må bli dyrere å bruke bil i og inn mot byene og fly, bør innrettes slik at miljøgevinsten maksimeres.

Jernbaneforskriften sier at togtilbud som omfattes av en tjenestekontrakt for det offentlige skal ha høyest prioritet når togrutene fastsettes. Godstog kjøres kommersielt, og det samme gjør hoveddelen av persontrafikken til Sør-Sverige. Slik trafikk får lav prioritet med dagens regelverk, til tross for at miljø- og samfunnsnyten av slike tog kan være høy. Naturvernforbundet mener at jernbaneforskriften bør endres slik at miljø- og samfunnsnytte blir et viktig kriterium når Bane NOR i ruteplanprosessen skal vurdere hvilke tog som skal prioriteres med tanke på både å få tildelt ruteleie og å få gunstig framføringstid.

Korridorvis omtale av større infrastrukturtiltak

Oversikten under er ingen uttømmende liste, og den omfatter kun større prosjekter. Mindre tiltak for økt kapasitet og robusthet, som flere og lengre kryssingsspor og stasjons- og terminalutbedringer, må ha høy prioritet på alle strekninger der dette er relevant, sammen med stor satsing på vedlikehold og fornyelse.

Oslo–Halden–Sverige

- Det trengs en ny utredning for nytt dobbeltspor sør for Haug. Kvikkleireutfordringene i Fredrikstad og mulighetene for større reisetidsgevinster tilsier at alternativer med «direkte linje» mellom Haug og Sarpsborg bør utredes. Eksisterende bane mellom Råde og Fredrikstad kan i en slik løsning trafikkeres av to regionale tog per time og retning med reisetid Oslo–Fredrikstad på 55–60 minutter, noe som vil være et betydelig løft. Nytt dobbeltspor Haug–Sarpsborg vil få høy kapasitet for godstog, blant annet internasjonal trafikk, og for raske persontog.

Oslo–Kongsvinger–Sverige

- Det bør gjennomføres en KVV for reisetidsforkortelse mellom Oslo og Stockholm. Minst to alternativer framstår som aktuelle: (1) Bygge ut dagens bane Lillestrøm–Årnes–Kongsvinger til dobbeltspor og (2) bygge ny bane Kråkstad–Arvika. Velges alternativ 2, bør strekningen Lillestrøm–Årnes i tillegg bygges ut med tilstrekkelig kapasitet for å kunne kjøre to regionale tog per time og retning.

Oslo–Trondheim

- Vi deler direktoratets anbefaling om at det bør gjennomføres en KVV for denne transportkorridoren, for å avklare rolledeling mellom Dovrebanen og Rørosbanen, mulig elektrifisering av Rørosbanen og større utbygginger på lang sikt for å gjøre toget bedre i stand til å konkurrere med fly. Et utviklingsalternativ i KVV-en bør se på muligheten for å bygge dobbeltsporparseller på delstrekninger på Dovrebanen for å øke kapasiteten, høyne farten og korte inn traseen, som kan innpasses i et eventuelt sammenhengende

dobbeltspor på lang sikt. Også en ny parsell med tunnel under deler av Dovrefjell bør vurderes for å øke kapasiteten og frigjøre jernbanen for å gi bedre kår for villreinen.

- På kort sikt er det viktig å ta ut effektene av dobbeltsporet fra Kleverud og nordover, også før siste del gjennom Åkersvika er ferdig, og å forbedre kapasiteten mellom Hamar og Lillehammer.

Trondheim–Bodø

- Tiltak som gir to tog i timen per retning og elektrisk drift hele veien mellom Trondheim og Steinkjer, må prioriteres. Videre trengs det flere kryssingsspor og deelektrifisering mellom Steinkjer og Bodø.

Oslo–Hønefoss–Bergen

- Det må gjennomføres en KVV for strekningen Oslo–Hønefoss for å utrede løsninger som reduserer kjøretida for persontog Oslo–Hønefoss og på Gjøvikbanen og samtidig gir et løft for godstrafikken uten betydelige negative konsekvenser for klima og natur. En slik KVV kan også ha et videre perspektiv og se på hele strekningen mellom Norges to største byer.

Oslo–Kristiansand–Stavanger

- For å få et robust opplegg med to tog per time og retning på hele Vestfoldbanen må kryssingsspor eller dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord prioriteres.
- Strekningen Gulskogen–Hokksund bør få dobbeltspor for å kjøre to regiontog per time og retning i tillegg til øvrige tog, der den ene avgangen per time kan forlenges til Vikersund.
- Planen om å bygge Grenlandsbanen bør holdes varm med tanke på realisering på lengre sikt, og det bør kombineres med at planene for utbygging av E18 nedskaleres betydelig. Innkorting av banen vest for Moi, eventuelt som et fellesprosjekt med tryggere vei, bør også vurderes nærmere og eventuelt realiseres.
- Gjenåpning av Ålgårdbanen som en integrert del av lokaltogtrafikken på Jæren bør vurderes, i kombinasjon med nedskalert veiutbedring på samme strekning. Dette må komme i tillegg til økt kapasitet mellom Sandnes og Egersund.

Narvik–Sverige

- Ofofbanen bør bygges ut for økt kapasitet.

Oslo-området

- Rikstunnelen er det viktigste store prosjektet som bør realiseres på lengre sikt.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder

Høringsuttalelse – Jernbanedirektoratets forslag til ny fjerntogstrategi

Norsk Jernbaneforbund viser til høringen til ny fjerntogstrategi (Saksnr: 2024/2188). En trygg og forutsigbar jernbane forutsetter stabile rammer, samlet ansvar og et sterkt fagmiljø. Det mener vi den foreslåtte strategien ikke ivaretar.

1. Fragmentering svekker sikkerheten

Strategien legger opp til videre oppsplitting av fjerntogtilbudet. Dette skaper mer utydelig ansvar og større risiko for svikt i sikkerhetskritiske situasjoner. Erfaringer fra avvikshåndtering viser at jernbanen ikke trenger flere aktører med ulike systemer og rutiner, men mer fokus på det vi allerede har og forbedring av dette.

2. Uforutsigbarhet for ansatte og kompetansemiljøer

Hyppige operatørskifter og mer fragmentering fører til:

- Usikkerhet om ansettelsesforhold
- Tap av erfarne medarbeidere
- Svekkete sikkerhetsrutiner
- Mindre rom for langsiktig kompetansebygging

Dette er spesielt alvorlig i en sektor der sikker drift avhenger av stabilitet og erfaring.

3. Arbeidsmiljøet blir mer belastet

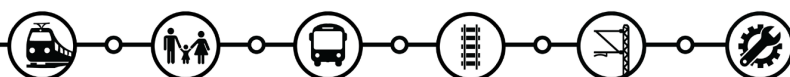
Fragmentering og hyppige store endringer presser bemanning, turnuser og arbeidsvilkår. Det gir:

- Økt stress
- Mindre forutsigbarhet i arbeidshverdagen
- Større risiko for feil i sikkerhetskritiske oppgaver

Et godt arbeidsmiljø er en forutsetning for trygg jernbanedrift. Strategien vurderer ikke disse konsekvensene.

4. Manglende helhetlig styring av en samfunnskritisk tjeneste

Fjerntogtilbudet er en del av Norges nasjonale infrastruktur. Strategien mangler en helhetlig vurdering av:



- Beredskap
- Krisehåndtering
- Samordning mellom tog, operatører, materiell og infrastruktur

Dette svekker robustheten i hele jernbanesystemet.

Norsk Jernbaneforbund anbefaler:

1. Stans i videre fragmentering av togtilbudet.
2. Utredning av en nasjonal operatørmodell som styrker sikkerhet, arbeidsmiljø og forutsigbarhet.
3. Tydeligere vurdering av konsekvenser for arbeidsvilkår, kompetanse og sikkerhetskultur.
4. En helhetlig analyse av beredskap og samfunnssikkerhet før strategien eventuelt videreføres.
5. Mer involvering av togoperatørene og deres tillitsvalgte i fremtidsplaner

Bakgrunn.

Det er et felles politisk ønske, både i Norge og ellers i Europa, at større deler av persontransporten skal gå på skinner. Hva som genererer vekst i persontrafikken er entydig. Kort sagt tar folk toget når det går raskt, punktlig og når prisnivået er fornuftig. Økonomiske midler over tid, vedlikehold, oppgradering og nyinvesteringer i infrastruktur samt en samlet, overordnet styring er derfor oppskriften for at jernbanen skal bli framtidens transportvinner. Derfor mener Norsk Jernbaneforbund at jernbanen må samles under en felles ledelse, inkludert støttefunksjoner, verksteder, terminaler, utbygging og vedlikehold.

Skal Norge oppfylle sine klimaforpliktelser, må utslippene fra transportsektoren reduseres betydelig. Jernbanetransport er den mest miljøvennlige transportformen, og en sterk satsing på jernbanen vil gi en stor miljøgevinst. Det innebærer også elektrifisering av alle banestrekninger, utbygging av dobbeltspor og å sette jernbanen i stand til å bli et reelt alternativ til fly.

Norsk Jernbaneforbund mener det må legges til rette for bedre togforbindelser mellom hovedstedene, og krever at myndighetene bidrar til å realisere forbedringer i togtilbudet til Stockholm og København. Raske tog på disse strekningene kan tiltrekke seg mye trafikk og bidra med høy klima- og miljønytte.

Jernbanen er ryggraden i Norges kollektivnettverk. En stabil og forutsigbar jernbane vil medføre at stat, fylke og kommuner kan utarbeide en mer helhetlig plan for hele kollektivnettverket, slik at kollektivreiser blir enda mer attraktivt. En slik tilnærming til kollektivnettverket, og tydelige rammebetingelser, vil legge bedre til rette for sømløse reiser.

For at markedsandeler skal vinnes for toget, i tråd med transport- og miljøpolitiske mål, vil Norsk Jernbaneforbund peke på behovet for at togoperatørene får tak i togmateriell av tilstrekkelig mengde og kvalitet til rett tid. Samtidig må en sikre de ansattes medvirkning i utformingen av det som er deres arbeidsplass. Dette gjelder både i langsiktige, store anskaffelser basert på strategisk ruteplanarbeid, og i mer fleksible, kortsiktige anskaffelser basert på endringer i etterspørsel og markedsmuligheter.

I dag planlegges togtilbudet av staten, og øvrig kollektivtransport blir planlagt fylkeskommunalt eller kommunalt. Dette fører ofte til at kollektivreisen ikke blir optimal. Sømløse reiser skal sikre en bedre samordning av kollektivtransporten, og det kan kun gjøres gjennom å planlegge helhetlig ut fra kundenes behov. Tydelig og god informasjon til de reisende er helt nødvendig. Samtidig må billettsystemene være så enkle at overgang mellom de forskjellige transportmidlene går problemfritt. Entur må få rammebetingelser som tilrettelegger for at reisende får en reell mulighet til sømløse reiser. Derfor må myndighetene stille krav til bedre samhandling mellom kollektivselskapene.

Oslo, 11. juni 2026

Norsk Jernbaneforbund

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref.:

Deres dato:

Vår ref.:

26/44461-5

26/109415

Vår dato:

18.06.2026

Høring fjerntogstrategi, Saksnr: 2024/2188

Nordland fylkeskommune viser til høring om fjerntogstrategien, med opprinnelig høringsfrist 15. juni. Fylkeskommunen har fått utsatt fristen for å kunne behandle saken i fylkestinget 15.–17. juni.

Vedlagt følger saksframlegget som ble lagt frem for fylkestinget.

Nordland fylkesting fattet følgende vedtak:

Nordland fylkesting viser til høringen «Fjerntogstrategi Jernbanen 2050», og fremmer følgende innspill:

1. Nordland fylkesting slår fast at fjerntogstrategien er mangelfull og bygger på en utilstrekkelig forståelse av fjerntogenes samfunnsmessige og strategiske betydning i nordområdene. Strategien hviler på en selvforsterkende logikk der et lavt ambisjonsnivå svekker togtilbudet, og manglende investeringer brukes til å underbygge et påstått lavt potensial. Dette fører til redusert regional utvikling, svekket bærekraft, dårligere beredskap og samfunnssikkerhet, samt en videre forvitring av togtilbudet i nordområdene.

Nordland fylkesting viser i denne sammenheng til regjeringens mål om «motstandsdyktighet i transportsektoren» i arbeidet med ny NTP. I nordområdene innebærer dette robuste og pålitelige transportløsninger med tilstrekkelig reservekapasitet og alternative transportårer. Nordlandsbanen er derfor en sentral del av nasjonal beredskap og samfunnssikkerhet.

2. Nordland fylkesting krever at Ofotbanen gis status som nasjonal beredskapskorridor med prioritert i kommende NTP og understreker at fjerntogstrategiens manglende anbefaling av tiltak på fjerntogstrekningen Narvik–Stockholm er alvorlig og uakseptabel – særlig i lys av at tilbudet nylig er redusert fra to til én daglig avgang i hver retning. Strekningen er nordområdenes eneste persontogforbindelse til Sverige og videre til Europa, og den har avgjørende strategisk betydning for beredskap og samfunnssikkerhet i nordområdene. Fjerntogstrategien omtaler Narvik–Stockholm, men sier lite om regional trafikk i nord. Derfor ber man om flere persontog mellom Narvik og Kiruna/Luleå for å tilrettelegge for bl.a. arbeidsmarkedet i nordkalotten.

Adresse:
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

Besøksadresse:
Moloveien 16
Org.nr.:
964 982 953

Telefon:
75650000
E-post:
post@nfk.no

Transport og infrastruktur
TI Stab
Stian Jensen
Tlf.: 75650884

Samtidig er strekningen sentral for utviklingen av helårsturisme, næringsutvikling og et tettere grensekryssende samarbeid. Nordland fylkesting krever derfor at staten tar et tydelig og aktivt ansvar, og følger opp strekningen i tett samarbeid med svenske og finske myndigheter gjennom konkrete og forpliktende tiltak som sikrer et styrket, pålitelig og framtidsrettet persontogtilbud mellom Narvik og Stockholm. Nordland fylkesting ber om økt rassikring, snø- og klimaberedskap og reservekapasitet ved langsiktig driftsbrudd. Dette på bakgrunn av ekstremvær, ras og stengninger blir stadig viktigere utfordringer.

3. Nordland fylkesting understreker at fjerntogstrekningen på Nordlandsbanen har en særskilt todelt funksjon som skiller den fra øvrige fjerntogstrekninger. Den fungerer både som en nasjonal langdistanseforbindelse mellom Bodø og Trondheim, og som en sentral korridor som knytter nordområdene til resten av landet. Samtidig utgjør den et viktig regionalt transporttilbud mellom Helgeland–Trondheim og Helgeland–Bodø. Underveismarkedene er sentrale og gjør strekningen viktig for daglige reiser knyttet til fritid, arbeid, utdanning og helse, samt for tilgang til sentrale funksjoner i Bodø og Trondheim. Samtidig har Nordlandsbanen stor strategisk betydning for nasjonal og regional beredskap og samfunnssikkerhet.

Nordland fylkesting understreker behovet for å styrke togtilbudet fra og mellom regionsentrene og endepunktene Bodø og Trondheim for å blant annet sikre bedre pendlermuligheter. Nordlandsbanen må ikke kun vurderes ut fra endepunktene Bodø og Trondheim, men også ut fra de viktige regionale reisemarkedene underveis.

4. Nordland fylkesting er dypt bekymret for de vedvarende driftsutfordringene på Nordlandsbanen. Nedetid i infrastrukturen, mangel på lokomotiver og aldrende materiell med lang verkstedstid uten reservekapasitet har svekket tilbudet betydelig. I tillegg kommer omfattende bruk av buss for tog og innstillingen av nattoget siden oktober 2024. Dette har samlet gitt et markant dårligere togtilbud. Det er kritisk å snu utviklingen raskt for å styrke kvalitet, regularitet og pålitelighet, gjenopprette publikums tillit og styrke jernbanens konkurransekraft mot veg og luftfart. På denne bakgrunn understreker Nordland fylkesting at dagens trafikkutvikling på Nordlandsbanen ikke gir et riktig bilde av banens reelle markedspotensial. Langvarige utfordringer med innstillinger, buss for tog, sviktende regularitet og manglende driftssikkerhet har svekket publikums tillit til tilbudet. Dette har skapt en selvforsterkende effekt der redusert kvalitet gir lavere etterspørsel, som igjen brukes som argument mot videre satsing. Fylkestinget mener potensialet for både regional trafikk, fritidsreiser og næringsrelaterte reiser er betydelig større dersom tilbudet blir mer stabilt og attraktivt.

5. Nordland fylkesting understreker at Nordlandsbanen er eneste landtransportforbindelse over Saltfjellet når vegoverganger er stengt og båtene ligger til kai. En driftsreduksjon på 50 % er uforenlig med banens rolle som beredskapsinfrastruktur. Fylkestinget krever at dette legges til grunn ved planlegging av rutetilbud og reservekapasitet.

6. Nordland fylkesting er sterkt bekymret for at en én-til-én-erstatning med fire nye bimodale fjerntog til Nordlandsbanen, med levering i 2029/2030, vil gi lav operativ robusthet. Uten reservekapasitet blir tilbudet sårbart for tekniske feil, vedlikehold og

driftsforstyrrelser, med direkte konsekvenser for rutetilbudet og nasjonal og regional beredskap. Nordland fylkesting krever derfor at staten umiddelbart igangsetter anskaffelse av minst to ekstra fjerntogsett med levering innen 2029/2030.

Motorvognsett kan ikke deles ved komponentfeil – ryker én kritisk del, må hele toget innstilles. Med kun fire sett tiltenkt Nordlandsbanen gir dette svært lav redundans og økt risiko for innstillinger og buss for tog.

7. Nordland fylkesting understreker at overgangen fra lokomotivdrift til motorvognsett svekker jernbanens beredskapsevne betydelig. Lokomotiver kan trekke forsvarsmateriell som stridsvogner, og kan berge tog som sperrer enkeltsporet bane. Motorvognsett har ingen av disse egenskapene. I en sikkerhetspolitisk situasjon der Nordlandsbanen og Ofotbanen har økt strategisk betydning, er dette et alvorlig tilbakeskritt. Fylkestinget krever at beredskapskrav innarbeides i Jernbanedirektoratets materiell- og kjøretøystrategi, og at behovene til totalforsvaret, herunder forsvars- og NATO-beredskap gis høy prioritet ved anskaffelse av nytt fjerntogmateriell.

8. Nordland fylkesting krever at det midlertidige nødverkstedet i Bodø erstattes med et permanent og fullverdig verksted med tilstrekkelig kapasitet for tyngre vedlikehold av både eksisterende og framtidige togsett på Nordlandsbanen. Dette er en grunnleggende forutsetning for et robust og pålitelig togtilbud, og avgjørende for å ivareta nødvendig beredskap og samfunnssikkerhet.

9. Nordland fylkesting krever togmateriell med tilstrekkelig sovekapasitet tilpasset behovene på Nordlandsbanen. De nye fjerntogene reduserer antall sovekupeer betydelig og erstatter senger med liggestoler. Med dagens to sovevogner og 60 senger totalt vil en halvering ramme tilgjengeligheten for reisende på lange distanser og presse prisen på sovekupeer kraftig opp.

10. Nordland fylkesting krever at fjerntogbillettprisene settes på et nivå som gjør tog til det mest attraktive transportvalget sammenlignet med alternative reisemåter. Det må samtidig legges bedre til rette for helhetlige billettløsninger, tydelig og pålitelig reiseinformasjon og effektiv håndtering av avvik.

11. Nordland fylkesting viser til at reiseliv og turisme er et voksende marked for Nordlandsbanen. Et mer stabilt og attraktivt togtilbud vil styrke bærekraftig turisme, øke verdiskapingen i Nordland og gjøre landsdelen mer tilgjengelig for nasjonale og internasjonale reisende.

12. Nordland fylkesting krever en betydelig opptrapping av satsingen på vedlikehold, fornyelse og sikkerhet på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Dette er nødvendig for å styrke driftsstabilitet og pålitelighet og gjenreise tilliten til jernbanen som foretrukket transportform.

13. Nordland fylkesting krever at de mest rasfarlige trasevalg på Nordlandsbanen prioriteres for tunnel eller fysisk sikring. Utbedring av høyrisikopartier vil gi direkte gevinst i form av redusert reisetid, færre saktekjøringer og styrket regularitet og beredskapsevne.

14. Nordland fylkeeting krever økt kapasitet på Nordlandsbanen gjennom at ERTMS tas i bruk senest i 2027, og at nytt kryssingsspor på Saltfjellet settes i drift innen 2028. I andre seksårsperiode av NTP 2025–2036 skal minst tre nye kryssingsspor ferdigstilles der de gir størst effekt. Nullutslippsløsninger skal realiseres så tidlig som mulig i samme periode, og utbyggingen av flere kryssingsspor må videreføres fram mot 2040. Dette vil styrke driftsstabiliteten, øke kapasiteten og redusere framføringstidene for både person- og godstog. Fylkeetinget understreker at ERTMS må tilpasses mulighet for manuell drift ved avvik og ekstraordinære hendelser, og at systemet innføres i kombinasjon med – ikke som erstatning for – tilstrekkelig personell i sikkerhetstjeneste.

15. Nordland fylkeeting mener det er av avgjørende betydning at kryssingssporene ved Søsterbekk, Horisontalen og Katterat må ferdigstilles, sammen med oppgradering til 32,5 tonns aksellast på Ofotbanen, tidligst mulig første seksårsperiode av NTP 2025–2036. I andre periode må prosjektering av dobbeltspor på hele Ofotbanen igangsettes snarlig, med sikte på ferdigstillelse i andre seksårsperiode.

Med vennlig hilsen
Stian Jensen
Strategisk rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til

Jernbanedirektoratet Postboks 16 Sentrum 0101 Oslo

Vedlegg

Høring – Fjerntogstrategi Jernbanen 2050 (3116609)

DokID

2062054

Fylkesutvalgets behandling av sak 106/2026 i møte den 02.06.2026:

Behandling

Kjartan Alexander Lunde (Venstre) fremmet følgende alternative forslag på vegne av Høyre, AP, FrP, KrF, INP, SV og Venstre:

1. Rogaland fylkeskommune tar de strategiske utredningene til orientering.
2. Rogaland fylkeskommune understreker at prioriteringer og satsingsnivå for jernbanen må fastsettes gjennom den ordinære NTP-prosessen, og ikke låses gjennom strategiske utredninger som er bygget på et mangelfullt grunnlag.
3. Korridoren Oslo–Kristiansand–Stavanger har over lang tid vært for lavt prioritert for både person- og godstrafikk. Tidligere nedprioriteringer har gitt svakere tilbud, svakere kapasitet og svakere analysegrunnlag, og må ikke brukes som begrunnelse for videre nedprioritering.
4. Det må utarbeides en egen strategi for lokal- og regiontog utenfor Østlandet, inkludert Jærbanen. Kapasiteten på Jærbanen er allerede sterkt presset, og videre utvikling av togtilbudet på Jæren er avgjørende for byvekstavtalen og et velfungerende bo- og arbeidsmarked i Sør-Rogaland.
5. Utviklingen av jernbanen må baseres på en helhetlig tilnærming der gods-, fjern-, region- og lokaltog vurderes samlet. Synergieffektene mellom Jærbanen, Sørlandsbanen, Ganddal godsterminal og fjerntogtilbudet må inngå i vurderingen av nytte, kostnader og prioritering.
6. Rogaland fylkeskommune mener strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger må løftes til nivå 2 både i fjerntogstrategien og godsstrategien. Det er ikke tilstrekkelig å vise til svak samfunnsøkonomisk lønnsomhet når analysene ikke fanger samlet nytte for lokaltrafikk, godstrafikk og fjerntog.
7. Sørlandsbanen må utvikles som en attraktiv persontransportkorridor mellom Stavanger, Kristiansand og Oslo, med høyere frekvens, kortere reisetid, bedre punktlighet og et tilbud som gjør toget relevant for flere reisende.
8. Dobbeltspor på Jærbanen sørover fra Sandnes/Skeiane må prioriteres som et nasjonalt jernbanetiltak. Videre planlegging og regulering av dobbeltspor Sandnes–Nærbø må gjenopptas, og det må legges en videre plan for dobbeltspor mot Egersund.

9. Tunnel gjennom Drangsdalen må inngå og vurderes i både strategi for fjern tog og gods. Strekningen er en kjent sårbarhet for Sørlandsbanen, og må vurderes ut fra både regularitet, sikkerhet, beredskap og framtidig kapasitet.

10. Dobbeltspor på Jærbanen fram til Egersund og tunnel i Drangsdalen må tas inn som helhetlige tiltak og vurderes samlet for passasjertrafikk, godstrafikk, beredskap og regional utvikling.

11. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig transportåre for næringslivet i Rogaland. Jærbanen, Sørlandsbanen og Ganddal godsterminal må utvikles som en samlet logistikkjede for gods, arbeidsreiser og næringslivets transportbehov. Økt kapasitet på bane vil styrke framkommeligheten, avlaste veinettet, redusere sårbarheten i godstransporten og gi næringslivet mer forutsigbare transportløsninger.

12. En effektpakke for flere og lengre godstog på Sørlandsbanen må prioriteres i neste NTP. Målet må være å styrke jernbanens konkurransekraft for gods mellom Stavanger-regionen, Sørlandet og Østlandet, og sikre bedre utnyttelse av Ganddal godsterminal som nasjonalt viktig knutepunkt for næringslivets transporter.

For Lundes alternative forslag stemte 15: Asle Rafdal (Ap), Bente Gravdal (Ap), Frode Berge (Ap), Hayley Anita Henriksen (FrP), Svein Erik Indbjo (FrP), Erlend Jordal (H), Gunn Dalen Håland (H), Inger Merethe Bjerkreim (H), Mille-Sofie Kvannli (H), Sigurd Sjursen (INP), Anne Kristin Bruns (Krf), Vebjørn Solli (Krf), Harald Halvorsen Løland (Sp), Monika Kvilhaugsvik (SV), Kjartan Alexander Lunde (V).
Dermed ble Lundes alternative forslag vedtatt.

Vedtak

1. Rogaland fylkeskommune tar de strategiske utredningene til orientering.

2. Rogaland fylkeskommune understreker at prioriteringer og satsingsnivå for jernbanen må fastsettes gjennom den ordinære NTP-prosessen, og ikke låses gjennom strategiske utredninger som er bygget på et mangelfullt grunnlag.

3. Korridoren Oslo–Kristiansand–Stavanger har over lang tid vært for lavt prioritert for både person- og godstrafikk. Tidligere nedprioriteringer har gitt svakere tilbud, svakere kapasitet og svakere analysegrunnlag, og må ikke brukes som begrunnelse for videre nedprioritering.

4. Det må utarbeides en egen strategi for lokal- og regiontog utenfor Østlandet, inkludert Jærbanen. Kapasiteten på Jærbanen er allerede sterkt presset, og videre utvikling av togtilbudet på Jæren er avgjørende for byvekstvtalen og et velfungerende bo- og arbeidsmarked i Sør-Rogaland.
5. Utviklingen av jernbanen må baseres på en helhetlig tilnærming der gods-, fjern-, region- og lokaltog vurderes samlet. Synergieffektene mellom Jærbanen, Sørlandsbanen, Ganddal godsterminal og fjerntogtilbudet må inngå i vurderingen av nytte, kostnader og prioritering.
6. Rogaland fylkeskommune mener strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger må løftes til nivå 2 både i fjerntogstrategien og godsstrategien. Det er ikke tilstrekkelig å vise til svak samfunnsøkonomisk lønnsomhet når analysene ikke fanger samlet nytte for lokaltrafikk, godstrafikk og fjerntog.
7. Sørlandsbanen må utvikles som en attraktiv persontransportkorridor mellom Stavanger, Kristiansand og Oslo, med høyere frekvens, kortere reisetid, bedre punktlighet og et tilbud som gjør toget relevant for flere reisende.
8. Dobbeltspor på Jærbanen sørover fra Sandnes/Skeiane må prioriteres som et nasjonalt jernbanetiltak. Videre planlegging og regulering av dobbeltspor Sandnes–Nærbø må gjenopptas, og det må legges en videre plan for dobbeltspor mot Egersund.
9. Tunnel gjennom Drangsdalen må inngå og vurderes i både strategi for fjerntog og gods. Strekningen er en kjent sårbarhet for Sørlandsbanen, og må vurderes ut fra både regularitet, sikkerhet, beredskap og framtidig kapasitet.
10. Dobbeltspor på Jærbanen fram til Egersund og tunnel i Drangsdalen må tas inn som helhetlige tiltak og vurderes samlet for passasjertrafikk, godstrafikk, beredskap og regional utvikling.
11. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig transportåre for næringslivet i Rogaland. Jærbanen, Sørlandsbanen og Ganddal godsterminal må utvikles som en samlet logistikkjede for gods, arbeidsreiser og næringslivets transportbehov. Økt kapasitet på bane vil styrke framkommeligheten, avlaste veinettet, redusere sårbarheten i godstransporten og gi næringslivet mer forutsigbare transportløsninger.

12. En effektpakke for flere og lengre godstog på Sørlandsbanen må prioriteres i neste NTP. Målet må være å styrke jernbanens konkurransekraft for gods mellom Stavanger-regionen, Sørlandet og Østlandet, og sikre bedre utnyttelse av Ganddal godsterminal som nasjonalt viktig knutepunkt for næringslivets transporter.

Saksframlegg

Dato: 20.05.2026

Arkivreferanse: 2026/31187-2

Saksbehandler: Gunnstein Flø Rasmussen

Avdeling: Transport og utvikling

Høring - strategiske utredninger på jernbanen

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
		Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Anbefalt-fremtidsbilde-for-langsiktig-utvikling-av-jernbanen
- 2 Fjerntogstrategi
- 3 Fjerntogstrategi_Notat-kapasitetsdimensjonering
- 4 Fjerntogstrategi_Notat-samfunnsøkonomisk-analyse
- 5 Godsstrategi
- 6 Kollektivstudie for Østlandet

Sammendrag

Jernbanedirektoratet har lagt fram tre strategiske utredninger som kunnskapsgrunnlag for neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP): fjerntogstrategi, godsstrategi og kollektivstudie for Østlandet. I tillegg har Jernbanedirektoratet sammenfattet en felles analyse av utredningene med tittelen *Anbefalt fremtidsbilde for langsiktig utvikling av jernbanen*.

For Rogaland er fjerntogstrategien og godsstrategien mest relevante. Begge strategiene ble levert til Samferdselsdepartementet 1. april 2026 og er sendt på høring med frist 15 juni.

I begge strategiene kommer strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger dårlig ut og anbefales på laveste prioriteringsnivå. Begrunnelsen er blant annet lang reisetid, høy kostnad ved infrastrukturtiltak, svak samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrenset klimaeffekt sammenlignet med andre strekninger. Fjerntogstrategien anbefaler derfor kun ambisjonsnivå 1 for strekningen, med fokus på bedre materiell og reiseopplevelse, men uten større investeringer i infrastruktur. For å nå høyere ambisjonsnivåer forutsettes kostbare tiltak som dobbeltspor til Egersund og videre utbygging øst for Kristiansand.

Godsstrategien viser at Sørlandsbanen ikke er prioritert i gjeldende NTP når det gjelder kapasitetsøkende tiltak for gods, til tross for forventet etterspørselsvekst i enkelte scenarioer. Korridoren vurderes som mindre viktig for både militær mobilitet og sivil beredskap, og har sterk konkurranse fra veitransport. For høyt ambisjonsnivå i godstransporten forutsettes blant annet dobbeltspor mellom Ganddal og Nærbø.

Fylkesdirektøren mener strategiene inneholder nyttig kunnskap, men kan ikke støtte anbefalingene om prioritering og satsingsnivå. Det påpekes at Jernbanedirektoratet i praksis foregriper NTP-prosessen, og at strategiene har vesentlige mangler. Særlig kritiseres den lave prioriteringen av Oslo–Stavanger, som risikerer å skape en negativ spiral med dårligere tilbud og ytterligere nedprioritering.

Videre peker fylkesdirektøren på at manglende helhetlig tilnærming svekker analysene. Lokaltogtrafikken, spesielt på Jærbanen, er ikke inkludert, noe som kan gi feil bilde av nytte og lønnsomhet for tiltak som dobbeltspor fører til. Også alvorlige utfordringer på strekningen, som rasutsatte Drangsdalen, er utelatt fra begge strategiene. Dette vurderes som en vesentlig svakhet som må rettes før strategiene kan brukes som et tilstrekkelig grunnlag for prioriteringer i NTP.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Rogaland fylkeskommune tar de strategiske utredningene til orientering som kunnskapsgrunnlag for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP)
2. Det er lagt opp til en egen prosess for NTP. Prioriteringer og satsningsnivåer må fastsettes gjennom denne prosessen, og ikke på forhånd

3. Korridoren Oslo–Kristiansand–Stavanger har over lang tid vært lavt prioritert for både gods- og persontrafikk på jernbanen. Tidligere beslutninger gir svake premisser og påvirker analysene for strekningen i for stor grad
4. Det må utarbeides en egen strategi for lokaltog, inkludert Jæren
5. Utviklingen av jernbanen må baseres på en helhetlig tilnærming. De ulike strategiene må ses i sammenheng, og det må sikres at synergieffekter mellom gods-, fjern- og lokaltrafikk blir ivare tatt
6. Strekningen Oslo – Stavanger må løftes til nivå 2 både i prioriteringen av fjerntog og strategi for gods
7. Tunnel gjennom Drangsdalen må inngå og vurderes i både strategi for fjerntog og gods
8. Dobbeltspor på jernbanen fram til Egersund og tunnel i Drangsdalen må tas inn som helhetlige tiltak og vurderes samlet for både passasjertrafikk og godstrafikk på strekningen
9. Korridoren Stavanger – Oslo har betydelig næringsaktivitet og tilhørende transport av gods. Hensyn til klima og miljø, tilgang på sjåfører og avlastning av vegnettet tilsier behov for et høyt ambisjonsnivå for gods på bane på strekningen
10. En effektpakke som legger til rette for flere og lengre godstog på Sørlandsbanen må som minimum prioriteres høyt i neste NTP

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

Jernbanedirektoratet har utarbeidet tre strategier som skal gi et oppdatert og relevant kunnskapsgrunnlag i den neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP). De tre strategiene er fjerntogstrategi, godsstrategi og kollektivstudie for Østlandet. Det er i tillegg laget en felles analyse i en sammenstillingsrapport. Alle tre strategiene er lagt ut på høring med høringsfrist 15. juni.

For Rogaland er det fjerntogstrategien og godsstrategien som er relevante.

I fjerntogstrategien er det kombinert tiltak for et mer kundeorientert tilbud med anbefalinger om hvilke infrastrukturinvesteringer jernbanedirektoratet mener bør prioriteres for å styrke fjerntogets konkurransekraft. Et viktig grunnlag for analysen er transportmodellberegninger av både redusert reisetid, økt ombordkapasitet og de kartlagte tiltakene som er mulig å verdsette. Gjennom transportmodellberegninger viser en også hvordan en kan bruke prisvirkemidler for å påvirke konkurranseflaten mellom tog og fly. Arbeidet har vært gjort i samarbeid med en referansegruppe bestående av Statens vegvesen, Avinor, regionale myndigheter og togoperatører. Bane NOR har bidratt i prosjektgruppe og styringsgruppe.

Godsstrategien ser på jernbanens utvikling for godstransport mot 2050. I utredningen er det i hovedsak forbedringer innenfor markedssegmentet for kombitog som er analysert. Dette er i dag det dominerende segmentet målt i transportarbeid, og det er også innenfor dette området det ventes størst vekst. Det ligger imidlertid også til grunn at det kan bli en vesentlig vekst i etterspørselen etter kapasitet til fremføring av systemtog. Dette er tog som frakter en spesiell type vare, som tømmer og malm.

I arbeidet med utredningen er det sett på utfordringer og hvilke transportbehov vi forutser i 2050. Det er brukt blant annet scenariometodikk for å ivareta usikkerhet om fremtiden, og sett på medium og høy etterspørsel i 2050. Tiltakene som er avdekket i kapasitetsanalysen er kostnadsestimert og disse inngår i en samfunnsøkonomisk analyse. Arbeidet med utredningen til jernbanedirektoratet er gjort sammen med Bane NOR og en referansegruppe bestående av togoperatører, samlastere, vareeiere og andre statlige virksomheter.

Begge utredningene ble levert til Samferdselsdepartementet 1. april 2026. Alle utredningen og dokumentene er lagt ved og ligger også på: [Utredninger - Jernbanedirektoratet](#)

Problemstilling

Fylkesutvalget bes ta stilling til de to strategiske utredningene på fjerntog og gods som jernbanedirektoratet har utarbeidet og lagt ut på høring.

Saksopplysninger

Fjerntogstrategien:

Fjerntogstrategi – Jernbanen 2050 er utarbeidet av Jernbanedirektoratet som et kunnskapsgrunnlag for kommende Nasjonal transportplan (NTP). Strategien vurderer hvordan fjerntogtilbudet kan utvikles frem mot 2050 for å bidra til transportpolitiske mål, særlig klima- og miljømål, effektiv ressursbruk og samfunnssikkerhet. Et hovedgrep i strategien er å skille mellom strekninger med stort potensial for å overføre reiser fra fly til tog og strekninger der slike effekter er mer begrenset. Dette danner grunnlaget for en tydelig prioritering mellom strekninger.

Strategien ser på disse hovedstrekningene, og analysen anbefaler at jernbanesatsingen bør prioriteres i følgende rekkefølge:

1. Oslo – Bergen
2. Oslo – Trondheim
3. Oslo – Stockholm
4. Oslo – Gøteborg/København
5. Trondheim – Bodø
6. Oslo – Kristiansand – Stavanger
7. Trondheim/Narvik - Stockholm

Det er lagt opp til tre ulike ambisjoner i strategien.

Ambisjonsnivå 1 har som mål å tilby et fjerntogtilbud som er pålitelig og kundeorientert. Ambisjonsnivået er relevant på kort sikt, og i en kontekst med begrensede investeringsrammer. Her inngår virkemidler og tiltak som gir en god kunde- og reiseopplevelse gjennom tiltak for bedre billettløsninger, sømløse reiser og økt komfort og tilrettelegging på selve reisen.

Ambisjonsnivå 2 har som mål å gi et tilbud som er relevant for alle kundegrupper. Ambisjonsnivået viser hva som skal til for å konkurrere med fly i større grad, og være et aktuelt tilbud for tjenestereiser.

Ambisjonsnivå 3 viser hva som skal til for at tog blir et foretrukket reisemiddel. Foretrukket er her definert ved at over halvparten av reisende vil velge tog. Ambisjonsnivået er i strategien undersøkt for et utvalg av strekingene, og skal representere en tenkt utvikling med lang tidshorisont.

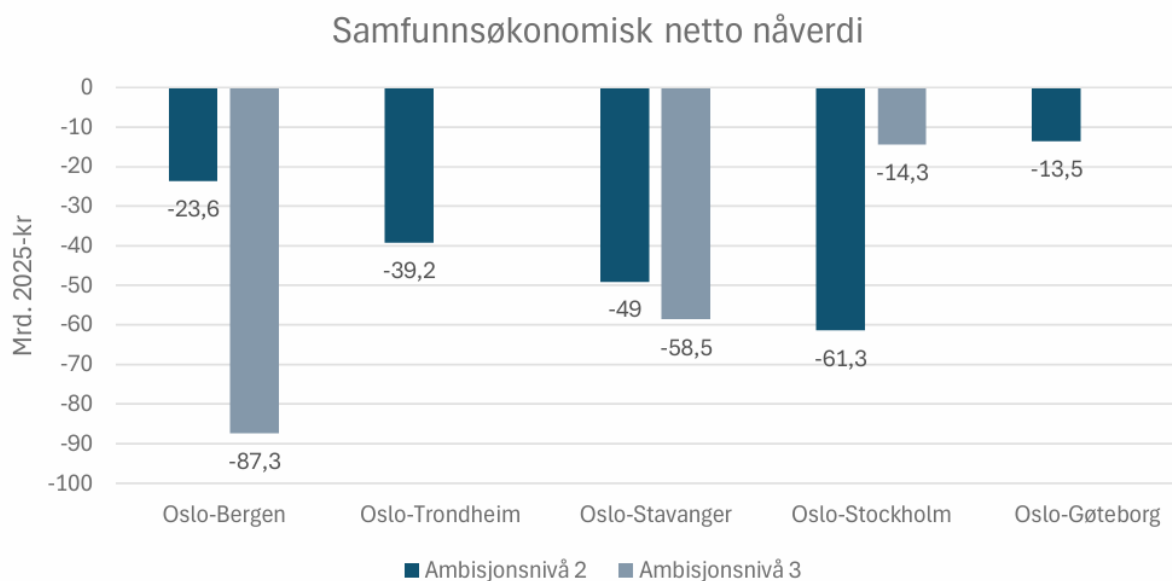
Felles for analysene som er gjennomført er at reisetid er den viktigste faktoren for å ta markedsandeler fra fly, store forbedringer i reisetid krever svært kostbare infrastrukturtiltak, og samfunnsøkonomisk lønnsomhet er negativ for alle strekninger, men graden varierer.

Tre strekninger peker seg tydelig ut med størst potensial i strategien: Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Stockholm. Disse har store markeder, mange flyavganger, kortere avstander relativt sett, og større effekt av selv moderate reisetidsreduksjoner. Strekingen Oslo–Stavanger skiller seg derimot, i strategien, tydelig ut i negativ retning på flere av disse kriteriene.

I strategien er det regnet ut følgende investeringskostnader for ambisjonsnivå 2 og 3 på alle strekningene:

	Ambisjonsnivå 2 (mrd. 2024-kr)	Ambisjonsnivå 3 (mrd. 2024-kr)
Oslo-Bergen	32,8	103,7
Oslo-Trondheim	43,5	162,2
Oslo-Kristiansand-Stavanger	46,9	70,3
Oslo-Stockholm	59,4	25,6
Oslo-Gøteborg-København	8,0	

Dette gir, ifølge strategien, følgende samfunnsøkonomisk netto nåverdi:



Strekningen Oslo – Kristiansand- Stavanger

Strategien sier at det mellom Oslo–Stavanger er om lag én million årlige reiser. Rundt 62 prosent er fritidsreiser, mens 38 prosent er arbeids- og tjenestereiser. Det går om lag 15 daglige flyavganger i hver retning, mens togtilbudet består av seks daglige avganger samt nattog. Reisetiden med tog er om lag 7 timer og 56 minutter. Strekningen kjennetegnes av lang total avstand og en svingete trasé på Sørlandsbanen. Store deler av infrastrukturen er gammel, sårbar og kapasitetsbegrenset. Banen er også sterkt påvirket av topografi og værforhold, noe som gir utfordringer for punktlighet og regularitet. Resultatet er at toget i dag har en svært svak konkurranseposisjon mot fly, særlig i fra ende til ende, Stavanger–Oslo.

Strategien anbefaler på strekningen ambisjonsnivå 1. Dette omfatter blant annet nytt fjerntogmateriell med økt komfort og kapasitet, forbedret reiseopplevelse, materiell tilpasset svingete trasé og videreutvikling av nattogtilbudet. Tiltakene gir bedre kvalitet for eksisterende kunder og noe trafikkvekst, hovedsakelig i fritidsmarkedet, men begrenset overføring fra fly. Det anbefales ikke noen større investeringer på jernbanestrekningen.

For å nå ambisjonsnivå 2 på strekningen er det lagt inn kostnaden for dobbeltspor fra Sandnes til Egersund. For ambisjonsnivå 3 er det også lagt inn kostnader for investeringer øst for Kristiansand. Tiltak i Drangsdalen er ikke nevnt.

Sammenliknet med andre strekninger viser utredningen at Oslo – Stavanger har dårligst punktlighet:

Tabell 4 Punktlighetstall for fjerntog 2024, Kilde: Bane NOR

Banestrekning	Punktlighet 2024	Gjennomsnittlig punktlighet 2019–2024
Sørlandsbanen	60,6 %	75,1 %
Bergensbanen	74,1 %	71,6 %
Dovrebanen	84,1 %	82,9 %
Nordlandsbanen	75,8 %	80,8 %

Sørlandsbanen sammenliknet med andre strekninger

Strategien sammenlikner strekningen med Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim og viser at Stavanger–Oslo har klart lengst reisetid og størst tidsulempe mot fly. Reisetiden med tog sammenliknet med fly har en tidsulempe på rundt fire og en halv time. Sammenliknet med strekningene Bergen–Oslo og Trondheim er reisetidsulempen på disse to strekningene om lag tre timer. Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim har også større passasjervolum og høyere tetthet av flyavganger. Disse strekningene kan oppnå vesentlig bedre konkurransekraft med relativt moderate reisetidsreduksjoner på mellom en halv og én time. For Oslo–Stavanger kreves det derimot svært omfattende og kostbare inngrep for å oppnå tilsvarende effekt. Når det gjelder klimaeffekt, er Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim prioritert fordi de gir høyere reduksjon i CO₂ per investert krone gjennom overføring fra fly til tog. Oslo–Stavanger gir betydelig lavere klimaeffekt per krone.

Forslag til investeringskostnader og infrastrukturtiltak der alle strekninger er sammenliknet i strategien følgende:

Tabell 10 Investeringskostnader og infrastrukturtiltak i fjerntogutredningen

Relasjon	Mrd. kr	Infrastrukturtiltak og merknad
Oslo–Bergen	32,8	Ringeriksbanen og to nye kryssingsspor.
Oslo–Trondheim	*	*Utredning anbefales. De vurderte tiltakene koster 43–162 mrd. kr.
Oslo–Kristiansand–Stavanger	0	
Oslo–Göteborg	*	*Utredning anbefales. Aktuelle tiltak forventes å koste minst 8 mrd. kr.
Oslo–Stockholm	*	*Utredning anbefales. De vurderte tiltakene koster 26–59 mrd. kr.

Godstogstrategien

Godsstrategien er strukturert rundt fire fokus- og tiltaksområder:

- **Infrastruktur og kapasitet:** Utvikling av jernbaneinfrastrukturen i NTP-korridorene er analysert ved hjelp av ulike indikatorer, og strategien gir en korridorspesifikk anbefaling for videre trinnvis utvikling. Strekningskapasitet sees i sammenheng med terminalkapasitet, og strategien belyser derfor også terminaltiltak.
- **Marked og rammebetingelser:** Episoder med langvarig driftsstans har påført togoperatørene store tap de siste årene. Jernbanedirektoratet utreder mulighetene for å innføre faste kompensasjonsregler ved langvarig, uforutsett driftsstans knyttet til ekstremvær, innenfor rammene av europeisk lovgivning. Målet er å kunne gi togoperatørene økt forutsigbarhet og raskere kompensasjonsutbetalinger ved episoder med langvarig driftsstans. I godsstrategien anbefaler jernbanedirektoratet også videre utredning av støtte i forbindelse med kjøp eller leie av nye lokomotiver.
- **Samfunnssikkerhet og beredskap:** I utredningen er de følgende korridorene utpekt som viktige for militær mobilitet: Narvik–Tornio, Trondheimsområdet–Sundsvall, Oslofjorden–Hallsberg. Korridorenes betydning for militær mobilitet og sivil beredskap inngår i prioriteringen i utredningen.
- **Teknologi:** Teknologisk utvikling og innovasjon medfører et potensiale for å redusere kostnadene for godstransport på bane. Noen teknologiske løsninger kan bransjeaktørene selv ta i bruk. På andre områder kan det være behov for statlig involvering, særlig i form av regulatoriske endringer. Jernbanedirektoratet vil følge opp uløste særnorske/særnordiske tekniske utfordringer.

Arbeidet bygger på den gjeldende NTP-porteføljen. De prioriterte tiltakene i NTP 2025–2036 gir ifølge strategien et godt grunnlag for å møte forventet etterspørsel

etter gods på bane på lengre sikt, og synes fortsatt hensiktsmessige. På flere av relasjonene er det behov for ytterligere tilrettelegging mot 2050.

Godsstrategien er bygget opp rundt tre strategiske ambisjonsnivåer.

De strategiske ambisjonsnivåene representerer tre ulike nivåer av etterspørsel i 2050. De bygger som hovedregel på beregninger av etterspørselsutvikling, gjort i den nasjonale godsmodellen. Ambisjonsnivåene omtales som:

- Tiltaksalternativ 0 (lavt ambisjonsnivå)
- Tiltaksalternativ 1 (middels ambisjonsnivå)
- Tiltaksalternativ 2 (høyt ambisjonsnivå)

Tiltaksalternativ 0 (TA0) er som hovedregel basert på Transportøkonomisk institutts rapport om *Framskrivinger for godstransport til NTP 2025–2036*

Tiltaksalternativ 2 baserer seg på utvikling der effekten av en økning i pris på fossilt drivstoff og elektrisitet med 50 prosent er med i beregningen. Her blir det en betydelig økning i godstransport på jernbane og sjø, og med en tilsvarende nedgang på vei.

Tiltaksalternativ 1 har samme utgangspunkt som tiltaksnivå 2, men satt med lavere vekstfaktorer.

Sørlandsbanen

Godsstrategien viser til at NTP 2025–2036 ikke inneholder tiltak som har kapasitetsøkende effekt for godstrafikken på strekningen. Samtidig er etterspørselsveksten høy i enkelte tiltaksalternativer, og overstiger tilgjengelig kapasitet på strekningen. Strategien anbefaler en videre utredning av en effektpakke med kapasitetsøkende tiltak som kan legge til rette for flere og lengre tog i korridoren.

Strategien sier at godstransport mellom Oslo og Sørlandet/Nord-Jæren har sterk konkurranse fra veitransporten. Veistandarden på strekningen er god, og veitransport har gjennomgående kortere framføringstid enn jernbanen. Utvikling av volumene for kombigods på jernbanen har imidlertid vært positiv de siste årene.

I kombimarkedet fraktes i hovedsak stykkgoods og termovarer i korridoren. Det er omtrent samme type gods og fordeling i begge retninger. Det er ifølge markedet og statistikk fra direktoratet en utpreget retningsubalanse her, med mest gods ut fra Alnabru.

I godsstrategien til NTP 2022–2033 ble en effektpakke for økt toglengde og kapasitet i korridoren analysert, men den ble ikke prioritert. Begrunnelsen var en kombinasjon av høyt investeringsbehov og lav effekt.

Korridoren vurderes i godsstrategien som mindre viktig for militær mobilitet, sammenlignet med andre korridorer. Sørlandsbanen har begrenset profil, og er derfor dårligere egnet til militære transporter enn jernbaneinfrastrukturen i andre korridorer. Korridoren Oslo–Stavanger er heller ikke del av de prioriterte vest–øst-korridorene for Forsvaret. Korridoren vurderes også som av mindre betydning for sivil beredskap enn andre korridorer.

Skal det tilrettelegges for tiltaksalternativ 2 krever det, ifølge strategien, dobbeltspor mellom Ganddal og Nærbø.

Sørlandsbanen sammenliknet med andre strekninger

Godsstrategien har lagt inn følgende anbefalinger på de ulike strekningene:

Tabell 9 Investeringskostnader og infrastrukturentiltak i godsutredningen mot 2050

Relasjon	Mrd. kr	Anbefaling	Infrastrukturentiltak og merknad
Oslo–Bergen	1,7	TA2	5 nye kryssingsspor, 3 kryssingssporforlengelser
Oslo–Trondheim	4,4	TA0	Nytt dobbeltspor Melhus–Heimdal, 1 nytt kryssingsspor, 7 kryssingssporforlengelser. Omfanget kan endres som følge av anbefalt videre utredning.
Oslo–Kristiansand–Stavanger	1,9	TA1	4 nye kryssingsspor, 9 kryssingssporforlengelser
Trondheim–Bodø	6,8	TA2	Nytt dobbeltspor Heimdal–Marienborg, 13 nye kryssingsspor, 1 kryssingssporforlengelse
Oslo–Sverige via Kornsjø	0,3	TA2	1 nytt kryssingsspor
Oslo–Midt-Sverige via Kongsvinger, og Oslo–Narvik	0	TA2	Sammenligningsalternativet gir restkapasitet for utvikling av tilbudet. Tiltak i Sverige inngår ikke.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren mener at mye av kunnskapsgrunnlaget i de tre strategiene, samt den sammenfattende analysen, vil være nyttig i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Dette gjelder blant annet vurderinger av beredskapsbehov,

forholdet mellom vei og bane, samt betydningen av konkurransedyktig reisetid for å gjøre jernbanen attraktiv.

Det er likevel flere forhold som gjør at fylkesdirektøren ikke deler konklusjonene i strategiene. Dette gjelder spesielt forslagene til prioritering og satsingsnivå. Etter fylkesdirektørens vurdering foregriper Jernbanedirektoratet her utfallet av den pågående NTP-prosessen. Forslagene til prioritering og satsingsnivå kan derfor ikke tillegges avgjørende vekt, også sett i lys av mangler og svakheter ved strategiene.

Fylkesdirektøren reagerer på at strekningen Stavanger–Oslo er gitt så lav prioritet, både i fjernogsstrategien og godsstrategien. Dersom denne prioriteringen legges til grunn, kan det oppstå en negativ spiral hvor lav prioritet gir et svekket tilbud, som igjen gir redusert bruk av strekningen, økte kostnader og ytterligere redusert investeringsvilje. Fylkesdirektøren forutsetter som et minimum at tiltakene som foreslås i strategiene, både når det gjelder materiell og effektpakker for gods, blir gjennomført.

Korridoren Stavanger – Oslo er preget av betydelig næringsaktivitet og tilhørende transport av gods. Hensyn til klima og miljø, tilgang på sjåfører og behovet for avlastning av veginfrastruktur tilsier et høyt ambisjonsnivå for godstransport på bane. Samtidig har korridoren vært lavt prioritert over lang tid, for både gods- og persontrafikk på jernbane, mens andre transportformer er blitt prioritert. Tidligere beslutninger gir dermed svake forutsetninger og påvirker analysene i for stor grad for denne strekningen.

Jernbanedirektoratet har i rapporten “Anbefalt fremtidsbilde for langsiktig utvikling av jernbanen” utarbeidet et sammendrag som forsøker å sy de tre strategiene sammen. Etter fylkesdirektørens vurdering er det en svakhet at dette i hovedsak gjøres med utgangspunkt i hver strategi isolert. Prosjekter og tiltak vurderes opp mot den enkelte strategi, og ikke i et helhetlig perspektiv. Dette innebærer at tiltak som kommer svakt ut i enkeltstrategier, men som kan ha høy nytte i en helhetlig sammenheng, ikke nødvendigvis fanges opp.

Fylkesdirektøren mener at en helhetlig strategi, hvor jernbanen ses under ett, er nødvendig for å kunne nå overordnede mål. Det er utarbeidet en kollektivstudie for Østlandet, men det foreligger ikke tilsvarende strategier for øvrige områder hvor jernbanen også utgjør en del av det lokale kollektivtilbudet. Når et slikt helhetlig

kunnskapsgrunnlag, inkludert lokaltogtilbudet, mangler, vil prioriteringer og satsningsnivå kunne fattes på et ufullstendig grunnlag.

For Rogaland betyr dette konkret at lokaltrafikken på Jærbanen ikke er en del av kunnskapsgrunnlaget for utviklingen av strekningen Stavanger-Oslo. Dobbeltspor til Egersund er nevnt både i fjerntogsstrategien og godsstrategien, men er i begge tilfeller utelatt på grunn av lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dersom lokaltogtrafikken inkluderes, og gods-, fjern- og lokaltog vurderes samlet, er det mulig at strekningen vil komme bedre ut i et kost-nytte perspektiv. En slik helhetlig tilnærming vil også kunne løfte frem andre aktuelle tiltak, som for eksempel oppgradering av Stavanger stasjon.

Drangsdalen er ikke omtalt i noen av strategiene. Dette er en strekning som etter fylkesdirektørens vurdering har betydelige utfordringer på banen mellom Oslo og Stavanger. Strekningen ble så sent som i september 2025 stengt som følge av ras, og togene kjører ned mot 20 km i timen av sikkerhetshensyn. At en tunnel gjennom Drangsdalen ikke er vurdert, verken i fjerntogsstrategien eller godsstrategien, innebærer etter fylkesdirektørens vurdering en vesentlig mangel som bør rettes opp.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at de strategiske utredningene tas til orientering som kunnskapsgrunnlag for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Samtidig understrekes det at prioriteringer og satsingsnivåer må fastsettes gjennom den ordinære NTP-prosessen, og ikke forskutteres gjennom strategiene.

Fylkesdirektøren viser til at korridoren Oslo–Kristiansand–Stavanger over lang tid har vært lavt prioritert, noe som har gitt et svakt utgangspunkt for analysene og understreker behovet for et høyere ambisjonsnivå enn strategien tilsier.

Det legges til grunn at videre utvikling av jernbanen må bygge på en helhetlig tilnærming, hvor gods-, fjern- og lokaltrafikk ses i sammenheng.

Fylkesdirektøren anbefaler at strekningen Oslo–Stavanger løftes i prioritering for både person- og godstrafikk, og at sentrale tiltak som dobbeltspor til Egersund og tunnel i Drangsdalen inngår i en helhetlig vurdering. Videre må en effektpakke for økt

kapasitet på Sørlandsbanen, herunder tilrettelegging for flere og lengre godstog, som minimum gis høy prioritet i arbeidet med neste NTP.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Høringssvar til fjerntogstrategien – SJ Norge AS

SJ Norge viser til fjerntogstrategien publisert 1. april 2026, og takker for muligheten til å komme med innspill i høringsrunden.

Vi setter pris på at direktoratet har utarbeidet et oppdatert kunnskapsgrunnlag for lange nasjonale og grensekryssende togreiser, og vi deler hovedforståelsen av at et styrket fjerntogtilbud forutsetter en kombinasjon av bedre reiseopplevelse, pris, økt robusthet, økt kapasitet, mer hensiktsmessig materiell og vesentlige reduksjoner i reisetid.

Dette innspillet er avgrenset til de delene av strategien som er særlig relevante for SJ og SJ Norge. Det gjelder fjerntogstrekningene som ligger til Trafikkpakke 2 Nord, grensekryssende trafikk, samt spørsmål om prissetting, materiell, salg, billettering og kommersiell drift.

Overordnede merknader

SJ Norge støtter at strategien differensierer mellom strekninger med stort potensial for overføring fra fly gjennom reisetidsreduksjon, og strekninger der toget først og fremst bør styrkes gjennom robusthet, komfort og kapasitetsforbedringer. Direktoratet dokumenterer i strategien at Oslo – Trondheim og Oslo – Stockholm, sammen med Oslo – Bergen, er relasjonene der forbedret togtilbud gir størst potensial for nytte og markedsvekst, samt klimabesparelser for kanalisering fra fly til tog. SJ har i flere omganger forsøkt å øke frekvensen for avganger på både Oslo – Trondheim og Oslo – Stockholm, på grunn av etterspørsel, men blitt avvist på grunn av kapasitetsutfordringer. Det er derfor positivt at direktoratet bekrefter at disse strekningene er modne for oppgraderinger.

Et av de viktigste pågående tiltakene for å styrke fjerntogtrafikken, er anskaffelsen av nye fjerntog fra Stadler. Effekten av disse er inkludert i strategiens referansegrunnlag, uten utdypning av effekt utover en generell kapasitetsøkning og forbedring av komfort. Strategien drøfter heller ikke hvordan de nye fjerntogene skal disponeres. Disse elementene ville vært nyttig å inkludere i den helhetlige analysen. Disponeringen av nye fjerntog vil kunne gi stor nytte til strekningene der de innføres, og det bør vurderes om innføringen kan sees i sammenheng med foreslåtte tiltak innenfor de

ulike ambisjonsnivåene, for å sikre maksimal utnyttelse av både infrastruktur og materiell.

Pris betyr mye for folks transportmiddelvalg. I fjerntogstrategien brukes prisvirkemidler til å supplere skisserte tilbudsforbedringer, for å ytterligere legge til rette for vekst på fjerntogstrekningene. Konkret brukes det et påslag på flybillettene for de aktuelle strekningene. Vi er positive til dette grepet, men anerkjenner samtidig at det er politisk krevende å gjennomføre, og at det kan finnes andre prisverktøy som kan være enklere å realisere. I dagens togmarked vil for eksempel reduksjon av pålagte utgifter hos operatører som har en trafikkavtale med staten gi rom for å sette ned billettprisen på de enkelte strekningene. En kommersiell tenking på feltet vil også bidra til at operatørene maksimerer betalingsviljen på høyt etterspurte avganger, og i større grad kan fasilitere for flere reisende på mindre travle avganger med nedsatt pris. Eksempelvis bør disse tiltakene vurderes for å oppnå dette:

- Sosiale rabatter bør kunne differensieres mellom avganger med høy og lav etterspørsel.
- Det bør legges til rette for flere muligheter til å jobbe med dynamisk prissetting. I dag oppleves oppbyggingen av pris i Enturs forretningsregler til dels som en flaskehals i forhold til prisverktøy for andre næringer som praktiserer dynamisk prissetting (for eksempel fly).
- Det bør gjøres en gjennomgang av prisene på anbudsruiter i flytrafikken («FOT-ruter»), sett opp mot prisen på offentlig kjøpt togtrafikk. I dag risikerer prisforholdet å svekke togets konkurranseevne på strekninger hvor offentlig kjøpt tog og fly konkurrerer.

Det er viktig at norsk togmateriell er tilpasset fjerntogstrekningene våre. Det anskaffes nå nye fjerntog, i form av 220 meter lange motorvognsett i ulike konfigurasjoner. Det er svært positivt at det anskaffes flere fjerntog. Samtidig har Norske tog hatt et uttalt mål om å standardisere den norske togparken. Standardisering har en kostnad i form av redusert fleksibilitet sammenlignet med lokomotiv og vogner, særlig for sesongvariasjoner og nattog. Fremover bør det vurderes å anskaffe dedikert nattogmateriell og å dimensjonere kapasitet og komfort i tråd med strekningenes ulike markedsbehov.

De reisende fortjener en sømløs reiseopplevelse. I dag er det vanskeligere å bestille tog langt frem i tid enn fly. SJ var den første operatøren i Norge som åpnet for kjøp av billetter 120 dager før avreise. Minst 120 dager bør være bransjestandard, og det bør vurderes om lengre salgsperiode kan gi økt forutsigbarhet for de reisende. Togoperatører i Norge må få eie og utvikle sin egen kundedialog, og skape egne produkter. Samtidig bør det deles mer data for å optimalisere den felles kundeopplevelsen. Det må

også jobbes videre med korrespondanser mellom togene, og garantiordninger som sørger for forutsigbare overganger.

Nesten alle de skisserte ambisjonsnivåene på de analyserte strekningene innebærer store investeringsbehov som bestemmes politisk. Det mangler ikke på store visjoner for jernbanen, men på gjennomføringsvilje. Slik har det vært over tid. Realisering av fjerntogstrategien i neste NTP forutsetter politisk vilje og ambisjon. Klimaendringene gjør at vi må overføre flere reisende fra fly til tog, og sikkerhetssituasjonen i verden krever at vi styrker beredskapen vår med mer robust jernbaneinfrastruktur. Investeringene er store, men nødvendige. Parallelt må det sikres at fremdrift i allerede identifiserte og påbegynte tiltak som kan korte ned reisetiden, ikke blir svekket av å ha høye ambisjoner for de ulike fjerntogstrekningene.

Oslo – Trondheim

Oslo – Trondheim langs Dovrebanen bør etter SJs syn være en av de høyest prioriterte relasjonene i neste NTP-periode. Strekningen har et endepunktsmarked på om lag 1,8 millioner årlige reiser, men rundt 18 flyavganger i hver retning, og bare ca. 1/5 reisende velger toget. Hovedutfordringen er reisetiden på litt over 6,5 timer. Samtidig er det begrenset utviklingsrom i dagens trasé som er erklært overbelastet, og har sårbar, værutsatt infrastruktur som tidligere har gitt langvarige brudd.

SJ har kjørt Oslo – Trondheim på Dovrebanen siden 2020. I vår trafikkavtale med Jernbanedirektoratet er vi forpliktet til å kjøre fem daglige avganger hver vei, inkludert nattog. Gjennom tilbudsutvikling i samarbeid med Jernbanedirektoratet, kjører vi nå seks daglige avganger, og har tidligere uttrykt et ønske om å få kjøre syv. Dette ble avslått på grunn av kapasitetsmangel. Kundegrunnlaget for toget mellom Oslo og Trondheim er robust, og det er stort potensial for å hente flere flyreisende på strekningen – som er en av Europas mest trafikkerte.

Lang reisetid beskrives som hovedutfordringen for å få flere reisende på strekningen. Dette er en problembeskrivelse vi deler. Med potensialet strekningen har for kutt i klimagassutslipp fra fly, er det fornuftig å gjennomføre tiltak som får ned reisetiden. Jernbanedirektoratet har skissert reisetidsreduksjon i to ambisjonsnivåer for strekningen. Ambisjonsnivå 2 er i stor grad en gjennomføring av allerede prosjekterte eller påbegynte tiltak. Ambisjonsnivå 3 er en ny trasé langs dagens Rørosbane.

Tiltakene i ambisjonsnivå 2 ser ut til å være en ferdigstilling av dobbeltspor til Hamar, videre utbygging av dobbeltspor til Lillehammer, ferdigstilling av planlagte krysningsspor (samt bygging av to nye), og bygging av noe dobbeltspor på Trønderbanen. Den største reisetidsbesparelsen vil komme av videre Intercity-utbygging til Lillehammer. Dette vil primært være et tiltak for økt frekvens og kapasitet mellom Lillehammer og Oslo, og sekundært gi reisetidsbesparelse for avganger mellom Oslo og Trondheim. Vi er positive til disse tiltakene, men vil samtidig gjøre oppmerksom på at hovedtiltaket

sannsynligvis ligger langt frem i tid. Det er viktig at også et moderat ambisjonsnivå for reisetidsreduksjon på Dovrebanen i neste NTP-periode er gjennomførbart og realistisk.

Ambisjonsnivå 3 skisserer en ny trasé langs Østerdalen, i tilknytning til Rørosbanen, samt noen mindre tiltak på Dovrebanen. Dette vil potensielt ta reisetiden ned mot fire timer. Ambisjonsnivået vil gjøre toget til det dominerende reisemiddelet på strekningen. Selv om en ny trasé ligger langt frem i tid, og vil kreve svært store økonomiske investeringer, vil effekten være svært positiv for reisende og for klimaet. Som både godsstrategien og fjerntogstrategien gjør rede for, vil det også være utfordringer med å håndtere fremtidens godstrafikk på dagens infrastruktur, særlig kombinert med et ønske om økt persontogtrafikk. Dette tvinger frem et behov for å vurdere en ny trasé.

Det er viktig at Rørosbanen utvikles for å gi god redundans til Dovrebanen. Tidligere brudd har vist hvor viktig Rørosbanen er for å sikre en alternativ livlinje mellom sør og nord.

Jernbanedirektoratet anbefaler en KVVU for å på lang sikt avklare videre korridor- og trasévalg, samtidig som tilbudet i dagens trasé styrkes på kort sikt. SJ er svært positive til en slik KVVU, som vil gi det nødvendige faktagrunnlaget for fremtidens fjerntogtilbud på strekningen. Parallelt må det sørges for at allerede planlagte og prosjekterte tiltak ferdigstilles, som for eksempel dobbeltspor til Hamar. Det må også jobbes løpende med å forbedre tilbudet i dagens trasé gjennom optimalisering av ruteopplegg, tilpasset bruk av materiell, og styrket regularitet.

Trondheim – Bodø

Fjerntogstrategien beskriver potensialet mellom Trondheim og Bodø som vesentlig lavere enn for eksempel Oslo – Trondheim. Dette handler i stor grad om at reisetiden fortsatt vil være for lang innenfor de tre ambisjonsnivåene, til å i tilstrekkelig grad kunne hente reisende fra fly. Strekningen er viktig for godstransport til Nord-Norge, og det vises til godsstrategien for tiltak som vil få mer gods fra vei til bane, men også vil komme persontransport til gode og ha positiv effekt på beredskap. Det er samtidig viktig å understreke at Nordlandsbanen for mange fungerer som et regiontogtilbud, og at målrettede infrastrukturtiltak, særlig mellom Mosjøen og Bodø, kan bidra til kortere reisetider og et mer attraktivt tilbud for de reisende.

Selv om det ikke er realistisk å få ned reisetiden nok til å hente majoriteten av flyreisende, fortjener fortsatt dagens reisende et godt tilbud. Nytt fjerntogmateriell til Nordlandsbanen vil gi en oppgradering i komfort og kapasitet. Det bør fokuseres på å hente flyreisende der det er enklest, som fortrinnsvis er nattoget på grunn av kortere opplevd reisetid. SJ har som mål å hele tiden forbedre vårt nattogtilbud, og vil fortsette med dette.

Innkjøp av tilpasset nattogmateriell bør utredes, i tråd med fjerntogstrategiens anbefaling.

Oslo – Stockholm

Oslo – Stockholm er en strekning med stort markedspotensial, men krevende infrastrukturforutsetninger i dag – særlig på norsk side. Kongsvingerbanen er erklært overbelastet, det er lav gjennomsnittshastighet, og det er krav til et stoppmønster som forlenger reisetiden for fjerntogene. SJ AB er i dag operatør på strekningen gjennom trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Denne går ut i desember 2027. Direktoratet peker på et behov for å vurdere en ny og raskere korridor i samarbeid med svenske Trafikverket. Oslo – Stockholm omtales som den eneste jernbanestrekningen hvor en ny trasé vil ha lavere kostnad og høyere nytte enn videreutvikling i dagens trasé.

SJ er svært positive til en KVVU og utbygging av en ny og raskere trasé til Stockholm. Dette vil redusere reisetiden betraktelig, og gjøre togtilbudet kompetitivt med de 14 daglige flyavgangene hver vei. I påvente av ny trasé bør det gjøres tiltak på kort sikt. De viktigste grepene er å ferdigstille de planlagte kryssningssporene og stasjonsoppgraderingene, og vurdere hvorvidt fjerntogavganger kan fritas fra dagens stoppmønster som har svært mange lokale stopp. Særlig viktig er det at allerede planlagte og prosjekterte tiltak raskt blir finansiert, slik at Kongsvingerbanen får reisetidsreduksjoner i påvente av ny trasé.

I tråd med strategien bør det jobbes videre med korrespondanser til andre ruter, reisegarantier, enklere informasjon og gode billettløsninger. SJ ønsker å øke antall togavganger til åtte hver vei, forutsatt riktige rammevilkår for avgangene. Det vurderes også å etablere en lounge på Oslo S, for å øke komforten.

Trondheim – Stockholm

Meråkerbanen mellom Trondheim og Storlien er nå elektrifisert. Da SJ Norges opsjoner for forlengelse av trafikkavtalene i Trafikkpakke 2 ble utløst i desember, ble Meråkerbanen holdt utenfor. Avtalen for Meråkerbanen utløper som opprinnelig avtalt i desember 2028, med begrunnelse om at det ønskes en tilbudsforbedring i forhold til dagens tilbud. SJ har i flere omganger vært tydelig på at vi ønsker å kjøre direktetog mellom Trondheim og Stockholm. Det har vært et sterkt ønske om å få dette til, fra politikere og næringsliv i regionen.

Direktoratet gjentar i strategien at Trondheim – Stockholm ikke har tilstrekkelig dokumentert trafikkgrunnlag til et dedikert gjennomgående tilbud. Denne konklusjonen baserer seg på at dagens reise innebærer to overganger og samlet reisetid på 10–11 timer. Samtidig viser strategien også til at et direkte flytilbud startet opp fra februar 2026 med om lag én daglig avgang, og at et gjennomgående togtilbud kan forbedre tilbudet

mellom byene. SJ mener fortsatt at et direktetilbud fra Trondheim til Stockholm vil ha et tilstrekkelig kundegrunnlag, og gi store positive ringvirkninger for reisende, næringslivet og lokale/regionale aktører.

Det er investert mye i elektrifiseringen av Meråkerbanen. Med slike investeringer bør det også medfølge betydelige tilbudsforbedringer, og et direktetogtilbud til Stockholm vil utgjøre en slik tilbudsforbedring. Vi vil jobbe videre med å realisere dette tilbudet gjennom dialog med Jernbanedirektoratet, som har signalisert en avgjørelse for tilbudet på strekningen i løpet av høsten 2026.



Til: Jernbanedirektoratet
Fra: StorOslo Nord
Dato: 15.06.2026
Sak: Høringsinnspill – Fjerntogstrategi, saksnr. 2024/2188

Høringsinnspill fra StorOslo Nord til Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi

1. Hovedbudskap

StorOslo Nord takker for muligheten til å gi høringsinnspill til Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi.

StorOslo Nord støtter hovedretningen i strategien. Det er riktig og nødvendig å utvikle et mer kundeorientert, kapasitetssterkt og konkurransedyktig fjerntogtilbud som kan bidra til lavere utslipp, bedre mobilitet, økt samfunnssikkerhet og sterkere nasjonale transportkorridorer.

Vi støtter også at Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim løftes som de viktigste nasjonale fjerntogrelasjonene. Dette er strekninger med store markeder, betydelig potensial for overføring fra fly og bil til tog, og stor strategisk betydning for nasjonal mobilitet, klima og beredskap.

Samtidig mener StorOslo Nord at fjerntogstrategien i for liten grad synliggjør hvordan de nasjonale fjerntogkorridorene henger sammen med grenbaner, godsbaner, beredskapskorridorer og regionale transportstrukturer. Dette gjelder særlig nordkorridoren Oslo–Nittedal–Hadeland–Gjøvik, Gjøvikbanen, Roa–Hønefossbanen og en mulig framtidig sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen.

Gjøvikbanen er ikke en ordinær fjerntogstrekning i dagens rutestruktur. Likevel berøres banen og kommunene i StorOslo Nord av fjerntogstrategien på flere måter:

1. **Gjøvikbanen og Roa–Hønefossbanen har betydning for Oslo–Bergen-korridoren**, særlig gjennom gods, kapasitet, robusthet og mulig avlastning rundt Oslo.
2. **Ringeriksbanen og videre utvikling av Oslo–Bergen gjør Hønefoss til et enda viktigere jernbaneknutepunkt**, og forsterker behovet for å vurdere en konseptuell kobling Hønefoss–Roa.
3. **Oslo–Trondheim-strategien og behovet for videre KVV/mulighetsstudie må ses i sammenheng med Mjøsregionens samlede jernbanestruktur**, herunder en mulig framtidig sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen.
4. **Samfunnssikkerhet, beredskap og redundans må gis større vekt i fjerntogstrategiens oppfølging**. Gjøvikbanen/Roa–Hønefossbanen kan ha betydning som ytre ringbane, avlastningskorridor og alternativ framføringsmulighet ved avvik og kriser.
5. **Fjerntogstrategien må samordnes tydeligere med kollektivstudien og godsstrategien**. Gjøvikbanen må ikke bli liggende mellom utredningene fordi den ikke fullt ut passer inn i én enkelt kategori.

StorOslo Nord ber derfor Jernbanedirektoratet om at Gjøvikbanen, Roa–Hønefossbanen, Hønefoss–Roa og mulig sammenkobling Gjøvikbanen–Dovrebanen tas inn som tydelige oppfølgingspunkter i det videre arbeidet med fjerntogstrategien, godsstrategien, kollektivstudien og neste Nasjonal transportplan.

2. Om StorOslo Nord

StorOslo Nord er et regionalt samarbeid mellom kommunene Gjøvik, Østre Toten, Vestre Toten, Nordre Land, Søndre Land, Gran, Lunner og Nittedal, samt Innlandet fylkeskommune og Akershus fylkeskommune.

Samarbeidet arbeider for en mer helhetlig og framtidsrettet utvikling av transportkorridoren mellom Oslo, Nittedal, Hadeland, Gjøvikregionen og Mjøsregionen. Hovedmålet er å korte ned reisetiden, styrke framkommelighet, trafikk sikkerhet og kollektivtilbud, ivareta næringslivets transportbehov og nasjonal beredskap, og bidra til at Gjøvikbanen og Rv4 gis en tydeligere plass i nasjonale transportprioriteringer.

Korridoren har stor betydning for et sammenhengende bo- og arbeidsmarked nord for Oslo. Den binder sammen hovedstadsområdet, Hadeland, Gjøvikregionen, Raufoss-industrien, NTNU Gjøvik, Fagskolen Innlandet og Mjøsregionen.

StorOslo Nord har tidligere sendt egen anmodning til Jernbanedirektoratet om igangsetting av planarbeid for ny eller vesentlig forbedret jernbaneforbindelse Oslo–Roa, og konseptuell vurdering av en mulig kobling Hønefoss–Roa. Dette høringsinnspillet må ses i sammenheng med den anmodningen og med vårt høringsinnspill til Kollektivstudie for Østlandet.

3. Overordnet vurdering av fjerntogstrategien

StorOslo Nord mener fjerntogstrategien gir et viktig faglig grunnlag for videre utvikling av lange togreiser i Norge og mot utlandet. Strategien har en riktig hovedinnretning ved at den vurderer fjerntogets rolle i et 2050-perspektiv, og kombinerer kundetiltak, materiell, ruteplanlegging, teknologi, prisvirkemidler og infrastruktur.

Vi støtter strategiens ambisjon om at fjerntoget skal bli mer relevant for flere kundegrupper. Skal toget konkurrere bedre med fly og bil, må reisetiden ned, frekvensen opp, kapasiteten styrkes og tilbudet bli mer pålitelig. Dette krever både større investeringer og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

Vi støtter også at strategien prioriterer Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim som de viktigste relasjonene. Begge strekningene har stor nasjonal betydning, stort transportmarked og et tydelig potensial for å bidra til lavutslippssamfunnet.

Samtidig mener vi at strategien blir for snever dersom den kun vurderes ut fra fjerntogets endepunktsmarked og de etablerte hovedstrekningene. Jernbanenettet må forstås som et samlet system. Fjerntog, regiontog, gods, beredskap og avvikshåndtering bruker den samme infrastrukturen og påvirker hverandre. Investeringer på én del av nettet kan ha stor betydning for kapasitet, robusthet og fleksibilitet i andre deler av systemet.

Det er her Gjøvikbanen og kommunene i StorOslo Nord berøres. Gjøvikbanen er ikke en fjerntogsbane i tradisjonell forstand, men den har en strategisk funksjon i jernbanenettet. Den inngår i nordkorridoren inn mot Oslo, har betydning for godstransporten mellom Oslo og Bergen, og kan få økt betydning for beredskap, avvikshåndtering og framtidig regional jernbanestruktur rundt Mjøsa.

4. Gjøvikbanen må ikke falle mellom fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien

Jernbanedirektoratet har lagt fram tre store utredninger som grunnlag for neste NTP: fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet. Dette gir et godt kunnskapsgrunnlag, men innebærer også en risiko for at enkelte banestrekninger faller mellom utredningenes tematiske avgrensninger.

Gjøvikbanen er et tydelig eksempel på dette.

Banen er ikke en ordinær fjerntogstrekning. Den er samtidig mer enn en lokal eller regional pendlerbane. Den har også nasjonal betydning for gods, beredskap, avlastning rundt Oslo og koblingen mellom hovedstadsområdet, Hadeland, Gjøvikregionen og Mjøsregionen.

Dersom Gjøvikbanen kun vurderes i kollektivstudien, blir gods- og beredskapsperspektivet for svakt. Dersom den kun vurderes i godsstrategien, blir persontrafikk, regional utvikling og knutepunktfunksjon for svakt. Dersom den ikke omtales i fjerntogstrategien fordi den ikke er en fjerntogstrekning, mistes nettverksperspektivet knyttet til Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim, Hønefoss, Roa og Mjøsregionen.

StorOslo Nord ber derfor om at Jernbanedirektoratet i det videre arbeidet etablerer en mer samlet vurdering av Gjøvikbanen og Roa–Hønefossbanen som flerfunksjonell infrastruktur.

Dette innebærer at banen må vurderes ut fra:

- persontrafikk og regional mobilitet
- gods og terminalstruktur
- robusthet og avvikshåndtering
- sivil og militær beredskap
- sammenheng med Oslo-navet
- sammenheng med Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim
- langsiktig utvikling av Mjøsregionen
- mulighet for framtidige koblinger mot Hønefoss og Dovrebanen

5. Oslo–Bergen-prioriteringen berører Gjøvikbanen og Roa–Hønefoss

StorOslo Nord støtter at Oslo–Bergen prioriteres høyt i fjerntogstrategien. Relasjonen har et stort marked, betydelig potensial for overføring fra fly til tog, og en viktig rolle i nasjonal transportpolitikk.

Samtidig må videre utvikling av Oslo–Bergen ikke avgrenses for snevert til hovedlinjen mellom Hønefoss og Bergen. Oslo–Bergen-korridoren må vurderes i sammenheng med Oslo-navet, Ringeriksbanen, Hønefoss, Roa–Hønefossbanen og Gjøvikbanen.

Gjøvikbanen og Roa–Hønefossbanen har allerede betydning for godstransporten mellom Oslo og Bergen. Det gjør at tiltak i denne korridoren ikke bare er regionale tiltak for Hadeland og Gjøvikregionen, men også relevante for en robust Oslo–Bergen-korridor.

Når Oslo–Bergen skal prioriteres i det videre arbeidet, bør Jernbanedirektoratet derfor også vurdere hvordan tilstøtende og avlastende jernbaneforbindelser kan styrke kapasitet, regularitet og beredskap.

StorOslo Nord ber om at videre oppfølging av Oslo–Bergen omfatter:

- vurdering av Gjøvikbanens og Roa–Hønefossbanens betydning for gods og robusthet i Oslo–Bergen-korridoren
- vurdering av kapasitetsbehov på strekningene Roa–Jaren, Jaren–Gjøvik og Roa–Hønefoss
- vurdering av hvordan Ringeriksbanen vil påvirke trafikkstrømmer, knutepunktfunksjoner og behovet for alternative forbindelser rundt Hønefoss
- vurdering av Hønefoss–Roa som mulig konseptuell kobling mellom Bergensbanen/Ringeriksbanen og Gjøvikbanen
- vurdering av hvordan nordkorridoren kan bidra til avlastning og økt beredskap ved avvik i Oslo-navet eller på andre sentrale banestrekninger

6. Hønefoss–Roa må vurderes konseptuelt

StorOslo Nord ber om at Jernbanedirektoratet vurderer en mulig kobling Hønefoss–Roa som del av videre oppfølging av fjerntogstrategien.

Dette er ikke et krav om umiddelbar planlegging av ny jernbane. Det er en anmodning om at muligheten vurderes konseptuelt og strategisk, som del av en bredere nettverksanalyse.

En kobling Hønefoss–Roa kan ha betydning for:

- sammenhengen mellom Bergensbanen, Ringeriksbanen, Roa–Hønefossbanen og Gjøvikbanen
- robusthet i Oslo–Bergen-korridoren
- avvikshåndtering ved stengninger eller kapasitetsutfordringer
- godstransport og terminalstruktur
- fleksibilitet i framtidige driftsopplegg
- sivil og militær beredskap
- langsiktig utvikling av jernbanenettet rundt Oslo og Mjøsa

Når Ringeriksbanen på sikt kan gi en ny og raskere forbindelse mellom Oslo og Hønefoss, blir Hønefoss et enda viktigere knutepunkt. Det styrker behovet for å vurdere om en kobling videre mot Roa kan gi nettverksnytte.

StorOslo Nord ber derfor om at Hønefoss–Roa inngår i videre utredningsarbeid knyttet til Oslo–Bergen, Ringeriksbanen, godsstrategien og nordkorridoren.

7. Oslo–Trondheim, Dovrebanen og Mjøsregionen må ses i sammenheng med Gjøvikbanen

StorOslo Nord støtter at Oslo–Trondheim løftes som en av de viktigste fjerntogrelasjonene. Dette er en nasjonal hovedkorridor med stor betydning for klima, beredskap, persontransport og gods.

Fjerntogstrategien peker på behovet for videre avklaring av framtidig utvikling av Oslo–Trondheim, herunder forholdet mellom dagens trasé og mulige alternative løsninger. StorOslo Nord mener dette arbeidet også må se på Mjøsregionens samlede jernbanestruktur.

Mjøsregionen er ikke bare et passasjepunkt mellom Oslo og Trondheim. Regionen består av flere sterke by- og arbeidsmarkeder, betydelige industrimiljøer, utdannings- og forskningsmiljøer, sykehusfunksjoner og viktige transportårer. Gjøvikregionen er en integrert del av denne strukturen.

På lang sikt bør derfor en mulig sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen vurderes som del av den samlede jernbaneplanleggingen mot 2050.

En slik sammenkobling kan gi:

- bedre sammenheng mellom vestsiden og østsiden av Mjøsa
- sterkere regional integrasjon mellom Gjøvik, Hamar, Ringsaker, Lillehammer og hovedstadsområdet
- bedre kollektivtilgang til framtidige sykehus- og kompetansemiljøer
- nye muligheter for gods og næringstransport
- økt robusthet og flere alternative ruter
- bedre utnyttelse av investeringer i Gjøvikbanen, Dovrebanen, Roa–Hønefossbanen og Ringeriksbanen
- en mer sammenhengende regional jernbanestruktur i Innlandet

StorOslo Nord understreker at sammenkobling Gjøvikbanen–Dovrebanen er et langsiktig tiltak. Det må ikke erstatte behovet for kortsiktige og mellomlangsiktige tiltak på dagens Gjøvikbane eller for utredning av Oslo–Roa og Hønefoss–Roa. Poenget er at muligheten må holdes åpen, analyseres faglig og inngå i statens langsiktige jernbaneplanlegging.

StorOslo Nord ber derfor om at eventuell KVVU eller mulighetsstudie for Oslo–Trondheim også vurderer sammenhengene med Gjøvikbanen og Mjøsregionens samlede jernbanestruktur.

8. Behov for behovsanalyse/mulighetsstudie for Oslo–Roa

StorOslo Nord har tidligere anmodet Jernbanedirektoratet om å igangsette planarbeid for ny eller vesentlig forbedret trasé på Gjøvikbanens søndre del, primært Oslo–Roa. Vi gjentar denne anmodningen i forbindelse med høringen av fjerntogstrategien.

Strekningen Oslo–Roa er den mest strukturelt krevende delen av Gjøvikbanen. Den har begrenset kapasitet, lav hastighetsstandard, sårbar innføring mot Oslo og utfordringer for både persontrafikk og gods.

Selv om strekningen ikke er en fjerntogstrekning i dagens tilbud, har den betydning for hele jernbanesystemet rundt Oslo. Dersom fjerntog, regiontog og gods skal utvikles videre, må også grenbanene og avlastningskorridorene inn mot Oslo ha tilstrekkelig kapasitet og robusthet.

StorOslo Nord ber derfor om at det utarbeides en behovsanalyse/mulighetsstudie for Oslo–Roa med sikte på å avklare grunnlag for KVVU.

En slik studie bør vurdere:

- framtidig kapasitetsbehov for persontrafikk og gods
- samspill mellom Gjøvikbanen, Rikstunnelen og Oslo-navet
- mulige konsepter for ny eller vesentlig forbedret forbindelse Oslo–Roa
- trinnvise tiltak på dagens bane
- forholdet til Roa–Hønefoss, Hønefoss–Roa og Ringeriksbanen
- konsekvenser for beredskap, avvikshåndtering og redundans
- virkninger for Hadeland, Nittedal, Gjøvikregionen og Mjøsregionen
- mulighet for videreføring til formell KVVU og NTP-oppdrag

9. Fjerntogstrategien må vektlegge samfunnssikkerhet, beredskap og redundans sterkere

StorOslo Nord mener fjerntogstrategien bør gi større vekt til samfunnssikkerhet, beredskap og redundans.

De siste årene har vist at transportinfrastrukturen må vurderes i lys av klimaendringer, geopolitisk usikkerhet, forsyningssikkerhet og totalforsvar. Jernbanen har en viktig rolle både for sivile og militære transportbehov. Den rollen forutsetter at nettet har kapasitet, alternative framføringsmuligheter og robusthet ved avvik.

Gjøvikbanen og Roa–Hønefossbanen kan være viktige i en slik sammenheng. De kan fungere som en ytre ringbane og avlastningskorridor rundt Oslo, særlig for gods og ved større avvik. En mulig kobling Hønefoss–Roa og en langsiktig sammenkobling Gjøvikbanen–Dovrebanen kan forsterke denne funksjonen ytterligere.

StorOslo Nord ber om at videre oppfølging av fjerntogstrategien tydeligere vurderer:

- redundans i det nasjonale jernbanenettet
- alternative framføringsmuligheter rundt Oslo
- behovet for robuste forbindelser mellom øst–vest- og nord–sør-korridorene
- totalforsvar og militær mobilitet
- forsyningssikkerhet og industrigods
- konsekvenser av langvarige stengninger i Oslo-navet eller på hovedkorridorene

Dette bør inngå både i vurderingen av Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og i samordningen med godsstrategien.

10. Raufoss-industrien og regional næringsutvikling må inngå i vurderingen

StorOslo Nord mener fjerntogstrategien i større grad bør ses i sammenheng med nasjonale industrimiljøer og deres transportbehov.

Raufoss industripark er en av Norges viktigste industriklynger, med stor betydning for eksport, forsvarsindustri, teknologiutvikling og nasjonal beredskap. Industrien er avhengig av forutsigbare, robuste og effektive transportløsninger både for arbeidskraft, gods og leverandørkjeder.

Gjøvikbanen og Rv4 er de viktigste transportårene for denne delen av Innlandet. Dersom mer gods skal kunne flyttes fra vei til bane, må Gjøvikbanens kapasitet, banestrøm, kryssingsmuligheter og terminalstruktur utvikles.

StorOslo Nord ber om at Jernbanedirektoratet vurderer hvordan fjerntogstrategien og godsstrategien samlet kan bidra til:

- bedre utnyttelse av Gjøvikbanen for gods
- vurdering av godsterminal/flerbruksterminal i Eina/Reinsvoll-området
- avlastning av Rv4 og redusert tungtrafikk inn mot Oslo
- mer robuste forsyningslinjer for industrien
- bedre sammenheng mellom arbeidsmobilitet, regiontog og næringstransport

11. Ruteplanlegging og prioritering av kapasitet må ikke svekke regiontog og gods på Gjøvikbanen

Fjerntogstrategien peker på ruteplanlegging, tildeling av ruteleier og prioritering mellom trafikkslag som viktige virkemidler. StorOslo Nord støtter dette, men understreker at høyere prioritering av fjerntog ikke må føre til at regiontog og gods på sårbare enkeltsporede baner svekkes.

Gjøvikbanen har allerede kapasitetsutfordringer. Banen skal håndtere både regiontog, lokaltog og gods. Dersom fjerntog og gods prioriteres høyere i Oslo-navet og hovedkorridorene, må staten samtidig sørge for at grenbanene får nødvendig kapasitet og robusthet.

Dette krever en helhetlig ruteplan- og kapasitetsstrategi der Gjøvikbanen inngår.

StorOslo Nord ber om at Jernbanedirektoratet vurderer:

- hvordan Gjøvikbanen påvirkes av framtidig prioritering av fjerntog og gods i Oslo-området
- hvilke infrastrukturtiltak som trengs for å kombinere regiontog og gods bedre
- hvordan trinnvise tiltak på Gjøvikbanen kan gi bedre punktlighet og regularitet
- hvordan et tidligere togtilbud til Gjøvik/Raufoss kan innpasses i ruteplanen
- hvordan kapasitetsutvikling i Oslo-navet kan gi reelle gevinster også for nordkorridoren

12. Teknologi og operative tiltak må brukes, men ikke erstatte langsiktig utredning

StorOslo Nord støtter fjerntogstrategiens vektlegging av teknologi, bedre trafikkstyring, materiellutvikling, bedre informasjon og mer effektiv utnyttelse av infrastrukturen.

Slike tiltak er viktige også for Gjøvikbanen. Bedre trafikkstyring, signalteknologi, planlegging, nettdækning og avvikshåndtering kan bidra til bedre regularitet og utnyttelse av dagens bane.

Samtidig må teknologiske og operative tiltak ikke brukes som begrunnelse for å utsette nødvendige strukturelle vurderinger. På Gjøvikbanens søndre del er problemene så grunnleggende at det trengs både trinnvise forbedringer og langsiktig konseptutredning.

StorOslo Nord mener derfor at Jernbanedirektoratet bør legge til grunn en trinnvis strategi:

1. Utnytte eksisterende infrastruktur bedre gjennom teknologi, trafikkstyring og ruteplanlegging.
2. Gjennomføre mindre og mellomstore kapasitetstiltak, herunder kryssingsspor, plattformtiltak og banestrøm.
3. Utrede ny eller vesentlig forbedret forbindelse Oslo–Roa.
4. Vurdere Hønefoss–Roa som konseptuell nettverkskobling.
5. Vurdere Gjøvikbanen–Dovrebanen som langsiktig regional og nasjonal kobling mot 2050.

14. Konkrete anmodninger til Jernbanedirektoratet

StorOslo Nord ber Jernbanedirektoratet om å følge opp fjerntogstrategien med følgende konkrete punkter:

1. **Omtale Gjøvikbanen og Roa–Hønefossbanen eksplisitt i videre oppfølging av fjerntogstrategien**, særlig i vurderinger av Oslo–Bergen, gods, robusthet og beredskap.
2. **Samordne fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien**, slik at Gjøvikbanen ikke blir behandlet fragmentert eller faller mellom utredningenes avgrensninger.
3. **Igangsette behovsanalyse/mulighetsstudie for Oslo–Roa**, med sikte på å avklare grunnlag for KVVU og mulig NTP-oppdrag.
4. **Vurdere Hønefoss–Roa konseptuelt** som del av en bredere nettverksanalyse for Oslo–Bergen, Ringeriksbanen, Bergensbanen, Gjøvikbanen og Oslo-navet.
5. **Sikre at videre utvikling av Oslo–Bergen også vurderer avlastende og supplerende forbindelser**, herunder Roa–Hønefossbanen og Gjøvikbanen.
6. **Sikre at eventuell KVVU eller mulighetsstudie for Oslo–Trondheim vurderer Mjøsregionens samlede jernbanestruktur**, herunder langsiktig sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen.
7. **Vurdere Gjøvikbanen som flerfunksjonell nasjonal infrastruktur**, med betydning for regiontog, gods, beredskap, industri, avvikshåndtering og regional utvikling.
8. **Vurdere behov for trinnvise tiltak på dagens Gjøvikbane**, herunder kryssingsspor, plattformtiltak, banestrøm, punktlighetstiltak og bedre kapasitet for kombinasjonen av person- og godstrafikk.

9. **Vurdere tidligere togtilbud til Gjøvik/Raufoss**, med ankomst rundt kl. 07.00, som et konkret tiltak for arbeidsmobilitet og redusert bilavhengighet.
10. **Vurdere potensialet for flerbruksterminal/godsterminal i Eina/Reinsvoll-området**, i sammenheng med godsstrategien og industribehovene i Gjøvikregionen.
11. **Legge større vekt på samfunnssikkerhet, beredskap og redundans** i oppfølgingen av fjerntogstrategien.
12. **Involvere StorOslo Nord, berørte kommuner, Innlandet fylkeskommune, Akershus fylkeskommune, næringslivet og relevante statlige aktører i videre utredningsarbeid.**

15. Avslutning

StorOslo Nord støtter hovedretningen i Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi. Det er riktig å prioritere et mer konkurransedyktig fjerntogstilbud på de viktigste nasjonale relasjonene, særlig Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim.

Samtidig må fjerntogstrategien følges opp med et bredere nettverksperspektiv. Jernbanens framtidige rolle avgjøres ikke bare av reisetiden mellom de største byene, men også av hvordan fjerntog, regiontog, gods, beredskap og avvikshåndtering virker sammen i ett samlet transportsystem.

For StorOslo Nord er hovedbudskapet at Gjøvikbanen, Roa–Hønefossbanen, Hønefoss–Roa og en mulig framtidig sammenkobling Gjøvikbanen–Dovrebanen må inn i denne helheten.

Gjøvikbanen er ikke en ordinær fjerntogsbane i dag, men den har strategisk betydning for Oslo–Bergen-korridoren, Mjøsregionen, Raufoss-industrien, gods, beredskap og jernbanenettets robusthet rundt Oslo. Dersom denne funksjonen ikke synliggjøres i videre oppfølging, risikerer staten å videreføre en fragmentert planlegging der en av de mest underutviklede innfartskorridorene til Oslo fortsatt blir stående uten et tydelig utrednings- og investeringsløp.

StorOslo Nord ber derfor Jernbanedirektoratet om å følge opp fjerntogstrategien med konkrete utredningsoppdrag for nordkorridoren, og å sikre at Gjøvikbanen vurderes som en del av det nasjonale jernbanenettets framtidige kapasitet, robusthet og beredskap.

StorOslo Nord stiller gjerne til møte med Jernbanedirektoratet for videre dialog om oppfølgingen av høringsinnspillet.

Med vennlig hilsen

StorOslo Nord/Jernbaneforum Gjøvikbanen

Svein Håvar Korshavn
Prosjektleder



Statens vegvesen

Jernbanedirektoratet

Label_Behandlende enhet:	Label_Saksbehandler/L_telefon:	L_Vår referanse:	L_Deres referanse:	L_Vår dato:
	Wenche Kirkeby / 22073637	26/111730-2	2024/2188	15.06.2026

Høring – Fjerntogstrategi

— Vi viser til høring av rapporten om fjerntogstrategi.

Vi oppfatter at hovedanbefalingen i rapporten er å gjøre mindre kostnadskrevende forbedringer som teknologiutvikling, billettløsninger og ruteplanlegging i første fase, og så eventuelt større investeringer på deler av strekningene Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim (ambisjonsnivå 2) på lengre sikt. Vi er i tvil om det er riktig å anbefale investeringer på hhv. 32,8 og 103 mrd. kr med tilhørende netto nåverdi på hhv. –23,6 og –87,2 mrd. kr. Det er krevende å se hvor mye av trafikkveksten (transportarbeidet) som ventes å komme fra nyskapt trafikk og hvor mye som hentes fra hhv. fly og vei. I omtalen av ambisjonsnivå 3 heter det at toget øker sin andel av ende-til-ende-transporten til 50 prosent, til en investeringskostnad på hhv. 43,5 og 162 mrd. kr for de to strekningene og med en netto nåverdi på hhv. –39,2 og (maks) –137 mrd. kr. Det er noe uklart om Rikstunnelen er nødvendig i tillegg. Vi oppfatter at dette ambisjonsnivået ikke anbefales.

Vi er enige i behovet for avklaringer av forholdet mellom Dovre- og Rørosbanen for person- og godstransport, men det hadde vært en fordel om dette var analysert i forbindelse med strategiene.

I analysen er det tatt utgangspunkt i Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak i Norge», med beregninger av en viss reduksjon i flyavganger og CO₂-utslipp på ca 50 000 tonn pr år for strekningene Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim. Vi mener det heller burde vært tatt utgangspunkt i mobilitetsbehovet og hvordan de ulike transportformene bør bidra til et samlet best mulig tilbud til lavest mulig kostnader for samfunnet. Vi mener at man ikke kan si at klimagassreduksjon på 50 000 tonn pr år er et viktig bidrag til lavutslipps-samfunnet eller at strekningen Oslo–Trondheim «har en sentral rolle for overgangen til lavutslipps-samfunnet» slik det står i rapporten. Til sammenlikning er utslippene fra veitrafikken redusert med 600 000 tonn bare i 2025, og det ventes enda større årlige reduksjoner i årene fremover. Utslipp fra transport er per i dag ca 15 mill. tonn pr. år.

Postadresse
Statens vegvesen
506M744441M744783M744787M744790Mfirmapost@vegvesen.no
Postadresse
Postnummer

Telefon: 02030
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50

Vi har følgende merknader til de enkelte kapitlene:

Sammendraget

- Det bør fremgå kostnader, nytte, grovt omfang av nye spor og størrelsen på forutsetningene om økte priser på fly og vei, samt kort om ikke prissatte konsekvenser for natur

Kapittel 3

- Vi er usikre på om det er lagt inn i beregningene økt billettpris på fly, eller om det er antall avganger som er redusert. Det burde vært beregninger knyttet til det enkelte virkemiddel og de ulike kombinasjonene av virkemidler. Vi savner konkrete tall på hvor høy økningen er, og virkning på transportarbeid for de ulike transportformene og avviste reiser
- Det er uklart om det er forutsatt økt pris på personbilreiser, og i så fall hvor stor økningen er samt virkning på transportarbeid for de ulike transportformene og avviste reiser. Noen steder er kun billettpris på fly omtalt, mens andre steder er også bilreiser nevnt
- Det er noe uklart når man snakker om hhv. ende-til-ende-transport og alle reiser, når det gjelder transportmiddelfordeling og virkning av virkemiddelbruk
- Problematisering av konsekvenser av ulempen ved reiser som droppes på grunn av pris mangler (fly og bil). Det kan også se ut som om reisetid dør-til-dør for fly sammenliknes med reisetid kun på toget for jernbane?
- Utvikling av langdistansebuss som alternativ til fjerntogutbygging er ikke omtalt
- «Reisetidsgevinster kan oppnås med færre stopp og prioritering av fjerntogene framfor andre tog.» Prioritering mellom gods- og persontog burde vært belyst. Nå kan det se ut til at det er uproblematisk å prioritere langdistanse persontransport på bekostning av godstransport.
- Vi mener at også alternativer til et jernbanetilbud på enkelte togstrekninger burde vært analysert, som en del av vurderingene av hva jernbanens rolle skal være i de ulike markedene i samspillet med øvrig transport, og også i omtalen av Mer for pengene (s. 22).

Kapittel 4

- Forutsetninger knyttet til billettpris på fly og prising av personbilreiser burde vært omtalt
- Kostnader til drift og togmateriell kunne vært tydeliggjort i teksten, samt kostnader offentlig kjøp
- Ikke prissatte konsekvenser for natur burde vært kort omtalt, ikke bare vise til vedlegg

Kapittel 5

- Vi savner informasjon om transportarbeid og ikke- prissatte virkninger for natur. Det mangler en del kildehenvisninger
- Usikkerhet er vurdert for bl.a. økonomisk utvikling: knappere rammer til samferdselsutvikling. Ingen av trendklyngene/scenarioene vurderes å gi høy usikkerhet for de to strategiene. Det mener vi er rart med de høye kostnadene

Vedlegg om samfunnsøkonomiske analyser

- Det står Norske Veier, skal vel være Nye Veier (s 15)
- «Beregningene som er gjennomført er som tidligere nevnt basert på vedtatt politikk. ... Opptrapping av CO2-avgiften, bilrestriktive tiltak og andre tiltak for å oppnå klima- og miljømål, kan bety at etterspørselen etter togreiser på de lengre strekninger (både

innenlands og grensekryssende), vil i fremtiden være høyere enn det som er lagt til grunn i denne analysen.» Vi oppfattet at analysen omfattet høyere billettpris på fly og prising av personbilreiser?

- «I transportanalysen beregnes det stort sett begrensede overføringer fra fly til tog.» Dette stemmer vel ikke med at fly reduseres med 20 avganger tilsvarende 34 % av reisene?

Økonomi- og virksomhetsstyring

Med hilsen

Ove Myrvåg

Direktør

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

HØYRINGSSVAR TE JERNBANEDIREKTORATET SINE NTP-FRAMLEGG FOR 2029-40 OM STRATESJIAR FOR GODS- OG FJERNTOGTRAFIKK, OG OM KOLLEKTIVTEBUDET PÅ ØSTLANDET – FRAM MOT 2050.

Eg har følgjande budskap:

1. Om 'Jernbanedirektoratet (J.dir) si rolle og samfunnsoppdrag' les eg at J.dir som **fagorgan på eige initsjativ** kan gje råd te Samferdsledepartementet om m.a. korleis få mest muleg Jernbane for pengane, og korleis oppfylle nasjonale klima- og miljømål.

Departemanget sine instruksar te J.dir e dels politisk motiverte, men trass i detta har J.dir mandat te å gje råd om tenleg bruk av pengane og ka som gagnar naturmiljøet og klimaet - uavhengig av regjeringa og da politiska fleirtalet sitt syn. J.dir kan m.a.o. påvirka politikanane og opinionen te å prioritera skjinnegåande løysingar høgare, fordi bilveiar og infrastruktur for flytrafikk bidrar meir negativt for naturmiljø og klima.

Konkret bør skjinnegåande løysingar framsnakkast særleg grunna a) lågare enersjiforbruk pr vekteining og fartsnivå, og b) mindre forureining av mikropartiklar inkludert mikroplast, som følge av slitasje/avfall når bildekk møter asfalt.

Og kollektive løysingar som tog, fly og rutebåtar bør framsnakkast av J.dir i møte med aksjonar for nye trafikkaukande bilveiar, fordi kollektivtransport e meir arealeffektiv enn privat-massebilisme.

Eg meina altso at Jernbanedirektoratet bør vera meir proaktiv på vegne av sin transportpolitiske sektor, i møte med politikarar og ein opinion som ivrar for nye trafikkaukande bilveiar og flyruter utan å ta heilskaplege omsyn.

1A. Men store budsjettøveskridingar på norske baneprojekt dei seinare åra har svekka Jernbanedirektoratet og Banenor sitt omdømme, grunna manglande evne te å førutsjå øveskridingane. Konkret Follobaneprojektet, Fornebubanen og ikkje minst utviding te dobbeltspor på Østfoldbanen ved Moss grunna dårlege grunnforhold. Vidareføring av dobbeltspor-planane mot Fredrikstad – område dar da åg e påvist dårlege grunnforhold, vil difor vera uklokt av omsyn te både kostnadane og Jernbanedirektoratet sitt omdømme.

Også Ringeriksbane–projektet Hønefoss-Sandvika vil truleg gje te nytt omdømmetap, jf grunngjevinga mi i ponkt 3.

2. Potensialet for auka togandel på strekninga Oslo-Gøteborg-København, e kraftig undervurdert. For visjonen om ny høg fartstrase på denne strekninga - i forholdsvis bein linja gjennom Østfold, og som kryssar svenskegrensa på Svinesund istadnfor Kornsjø, e fråverande – trass i at beinare og dobbeltspora hovudtrase på strekninga Oslo-Svinesund og i Vestre Bohuslän, kan bli mykje kortare, flatare og meir kapasitetssterk enn dagens hovudtrase som går ein omvei om Moss og Fredrikstad, og på svensk sida omvei om Mellerud ved Vänern.

Jf kap 5.6 i fjerntogstratesjien, som viser kun 4 % togandel og 2 % bussandel, men bilandel 52 % og 42 % flyandel, på strekninga Oslo-København. Også på Oslo-Gøteborg e togandelen låg; kun 8 %, og bilandelen heile 79 %. For Tistedalsbakken sør for Halden krev doble godslokomotiv,

og på ei ny beinare toglinja Gøteborg-Svinesund-Mysen-Fetsund-Lillestrøm/Kongsvinger, kan godstoga kjøra mykje meir uhindra enn på dagens trase både i Sverige og på Østfoldbanen Vestre linje, og militærtransport kan kjøra direkte utanom både Brynsbakken og lokaltrafikken på Vestre linje og Hovedbanen.

3. Kvifor bør me seia nei te noverande plan for Ringeriksbana Hønefoss-Kroksundet-Sandvika-Oslo S, og ja te alternativ Ringeriksbanetrase Hønefoss-Jevnaker-Harestua-Nittedal-Kjelsås-Oslo S?

Særleg av miljøomsyn bør planen om innkorting av Bergensbana mellom Sandvika og Hønefoss (FRE16), ikkje realiserast. For den vil bety katastrofe for fuglelivet og mykje av da rika biologiska mangfaldet elles, i da Ramsar-verna Nordre Tyrifjorden våtmarksområde. Og lausmassane som går svært djupt i detta elvedeltaet, medfører ekstra store vanskar med å få tilstrekkjeleg solid fundamentering for eit anlegg for dobbeltspora jernbane og 4-felts motorvei. Dessutan tunell Sandvika-Kroksundet planlagd i eit område med uoversiktlege og komplekse grunnforhold. Difor vil FRE16 truleg kosta uforsvarleg mykje.

I staden bør Jernbanedirektoratet satsa på den nevnte alternative traseen om Nittedal, med mi løysing på strekninga sør for Jenserud i nordenden av Nittedal kommune. For den går utanom dyrka mark både nord og sør i Nittedal kommune. Og med ny Nittedal stasjon i dalsøkket lika aust for Kruttverket, og tunell darfrå te Kjelsås, får me ein relativ kort trase som kan nytta eksisterande trase mellom Kjelsås og Oslo S – utvida te dobbeltspor mellom Kjelsås og Grefsen, og i tunellen ved Vålerenga.

Eg legg ved artikkelen 'Hastesak: detaljutgreiing av Ringeriksbana nord' (som sto på trykk i For Jernbane nr 1/2025), inkludert kart øve mitt traseframlegg i store delar av Nittedal kommune og på strekninga Jevnaker-Hønefoss.

NB: eg føreslår òg ny bru ved Hønefoss stasjon sør for dagens bru men i ein annan vinkel, for å kunna kjøra tog direkte mellom Hokksund og Jevnaker.

Rapporten 'Ringeriksbanen over Jevnaker' på miljørett.no, peikar på fordelane med oppgradert togtrase Hønefoss-Jevnaker-Nittedal-Oslo S, særleg samanlikna med noverande planar for ny bana Hønefoss-Kroksundet-Sandvika.

I kap 6.10 i denne rapporten kjem da tydeleg fram at alternativet om Nittedal skårar høgare både på miljø, kultur, nærmiljø og landskapsbilde – sjøl om den utgreidde togtraseen i rapporten kjem meir i konflikt med dyrka mark enn min variant av Ringeriksbana nord.

Vidare påpeikar denne rapporten at strekninga Harestua-Oslo kan delast på 2 banestrekninga: Gjøvikbanen og Bergensbanen, nåke som bidrar positivt te lønsemda på

Ringriksbana nord (RRB nord). Rett nok føreslår eg ein ny stasjon i Nittedal høgare i terrenget enn nede ved kommunesenteret.

Men togtrase med stasjon ved kommunesenteret vil leddja press på å byddja ned endå meir dyrkbar jord i nærleiken av Rv 4, og gjev dessutan bratt eller unødvendig lang trase opp mot dagens spor ved Jenserud.

Og RRB nord vil klart vera ein fordel for godstrafikken på strekninga Alnabru-Hallingdalen/Voss-Bergen, grunna direkte Alnabru-Hønefoss og vidare i Hallingdalen, utanom den svært travle Oslotunellen og resten av den travle vestkorridoren.

Stratesjiane for hhv gods-, fjerntog- og kollektivstudie Østlandet bør difor endrast te å fasa inn Ringeriksbanen nord som erstatning for dagens plan (Ringeriksbanen sør) for innkorting av Bergensbana. Omsynet te både naturmiljø og fjern- og godstrafikken Vestland-Alnabru, bør vega tyngre enn å la antatt fleire reisande med lokaltog mellom Hønefoss og Bærum/Oslo Vest enn i korridoren Hønefoss-Jevnaker-Harestua-Nittedal-Oslo nord sør for Maridalsvannet, avgjera val av korridor mellom Hønefoss og Oslo S.

4. Kombinasjonen av manglande støtte frå J.dir og BaneNOR men sterkt ønskje frå andre aktørar m.a. Norsk Bane AS, om å byggja ny toglinje te både Harstad/Vesterålen, Tromsø og jamvel te Finnmark, bidrar te å framleis setja på dagsordenen tog også nord for Fauske.

Men full nytte av ei ny jernbana nord for Fauske, får me ikkje utan ei oppgradert Nordlandsbana. Og eg har laga ei eiga detaljert traseutgreiing for ny høg fartstrase på strekninga Trondheim-Bodø.

Trafikk med både lokaltog, fjerntog og godstog mellom Trondheim og Steinkjer, talar for samanhenjande dobbeltspor på den strekninga. Og snøggtrasear utanom Hommelvik og nesten alle stasjonane mellom Stjørdal og Steinkjer, bidrar te sterkt redusert kjøretid for fjerntog og særleg for godstog.

På strekninga Steinkjer-Grong føreslår eg ein heilt ny og klart kortare trase, og mellom Grong og Mosjøen innkorta trase grovt sett langs dagens trase. Mellom Mosjøen og Mo i Rana i heilt ny og kortare trase, men innom Bjerka stasjon.

Mellom Mo og Bodø har eg greidd ut både ein trase om Glomfjord og ein trase i dagens korridor men under Saltfjellet, og nær Bodø føreslår eg ny bru/fylling øve Ytre Hopen vest for Løding, mellom Buskjæret og Tronliskjæran.

Med resultat 35,4 km kortare om Glomfjord enn om Dunderland og Fauske; te 148,5 km innkorta om Glomfjord og 113,1 km innkorta om Fauske (med 728,75 km Trondheim-Bodø som utgangspunkt) og slik fått høvesvis 580,2 km om Glomfjord og 615,6 km om Fauske.

Eg har brukt ein svært enkel metode for å finna reisetid på ei slik oppgradert Nordlandsbana for marsjfart minst 250 km/t (men med nokre få unntak).

For eg antar snittfart 140 km/t, som e ei nesten dobling frå dagens 74 km/t (728,75 km/9,85 t), Kombinert med auke i snittfarten frå 74 te 140 km/t, og får 4 timar og 9 minutt om

Glomfjord, og 4 timar og 24 minutt om Fauske. M.a.o. minst ei halvering av dagens reisetid under denne enkle førsetnaden for snittfart, kombinert med min relativt detaljerte nye trase.

4A. Grunna relativt liten trafikk trur eg ny Nordlandsbana nord for Steinkjer bortsett frå Fauske-Bodø, i første omgang i stor grad kan byddjast som enkeltspora trase utanom stasjonane, i alle fall utanom dei lengre tunellane.

5. Høgfaststrasear som fjerntogstratesji: Plan om nye lengre strekningar (utanom lokaltogstrekningane) for togtrafikk i minst 250 km/t, e fråverande i denne utgreiinga. Rett nok krevst da store investeringar i ein ny trase for 250 km/t+ før ein kan få resultat som svarar te investeringane. Men i mellomtida bidrar store investeringar i motorveiar for fartsnivå kring 100 km/t, te å undergrava lønsemda for gods- og passasjertrafikk med tog på lengre strekningar; som normalt e for långe te dagpendling.

6. Her e Bergensbana øve Finse og strekninga Bergen-Oslo eit spesialtilfelle. For her har J.dir alt planlagt og dels vedtatt dyre oppgraderinga av strekningane Arna-Voss og Hønefoss-Sandvika, for å i leggja te rette for urbanisering som aukar dagpendlinga mellom hhv Bergen og Voss, og Hønefoss og Oslo.

Konkret utfordrar prosjektet Arna-Stanghelle Bergensbana sine reiselivskvalitetar, og i Bergens Tidende 18/5 i år påpeika Sven Nørgaard at Bergensbana som turistbana e iferd med å bli erodert vekk, grunna prosjektet Arna-Stanghelle som nesten heile veien skal gå i tunell (kun 2 % dagstrekning) – som på ein måte vil sabotera reiselivet sin suksessfaktor: utsikt for at dei reisande kan få oppleve natur og landskap, som ein eineståande del av reiseopplevinga.

Difor vil innkortingar - viss meir i tunell på kostnad av dagstrekning, på den resterande strekninga Voss-Finse-Hønefoss, bidra endå meir te å undergrava Bergensbana som ei internasjonal kjend reiselivsstrekning,

Nørgaard påpeika mangeln på einskapleg stratesji, særleg den manglande klokskapen i ambisjonsnivået om å konkurrera med flytrafikken, som har bidratt te da reiselivsuvenlega prosjektet Arna-Stanghelle (basert på konsept K5). Men pda ser ikkje Nørgaard kor skadeleg Ringeriksbanen om Hole og Sandvika e. Jf ponkt 3 ovanfor.

Som alternativ høgfaststrekning mellom Bergen/Stavanger og Oslo, vil eg istaden peika på Norsk Bane AS (norskbane.no) sine utgreiingar om Haukelibana/Vestlandsbana.

7. Eg føreslår å vurdere **attopning av gamle Bergensbane-trasen om Taugevatn** (som i 1993 vart nedlagd med Finsetunelln) på sommars- og dels haust-tid; i dei årstidene dar snø ikkje e nåke problem. Auka turist-etterspørsel for å reisa med Bergensbana og Flåmsbana, talar for attopning.

8. Eg føreslår åg å greia ut **togtrase mellom Voss/Urdland og Vangsnes** ved Sognefjorden. Eg viser te vedlagde artikkel og tehøyrande kart.

9. Eg føreslår å etablere stasjon på bakken ved Filipstad, for å kjøra ekstra 'innsats'-ruter i Vestkorridoren rusjtidene te/frå Filipstad, istadnfor gjennom Oslotunellen te/frå Oslo S. Konkret siktat eg te noverande avganga 854 og 856 frå vest om morgonen med siste stopp Oslo S, og avgangane 851, 853 og 855 frå Oslo S i middags-/ettermiddags-rusjet.

For med ny dagstasjon ved Filipstad kan ein utan store kostnada frijera plass i Oslotunelln. Som premiss for detta framlæddjæt legg eg te grunn at mange som brukar å reisa med desse innsatsavgangane, endar eller startar i Oslo sentrum i gangavstand frå Filipstad, eller i gangavstand frå stasjonar lenger vest - som Lysaker, Sandvika og Drammen stasjonar.

10. Oppretta direkteruter mellom Østfoldbanen og Gjøvikbanen via Loenga stasjon. For å oppretta eit rutetilbud mellom sørkorridoren og nordkorridoren, krev injen ny og dyr tunell – jf ønsket om nye tunellar i sentrale Oslo både for tog og T-bane i Oslo, for å redusera kjøretider og utvikla rutetebudet.

No veit eg ikkje korvidt eksisterande spor forbi Loenga har kapasitet te ei ny ruta i spor som tangera tog-parkeringsområdet i Lodalen. Men samanlikna med dyre tunellønske for område ikkje langt unna, vil ei slik nyetablering for å kopla sør- og nordkorridoren i hop, vera ei billeg investering og slik ha potensiale te stor samfunnsnytte pr investerte milliard.

Og med stopp på sæntrumsære Loenga stasjon – som kun ligg 1 km frå Oslo S, kan da òg opprettast direkteruter mellom Østfoldbanen (ikkje Follobanen) og nordaust-korridorane (Hovedbanen og Gardermobanen) om Lillestrøm.

11. Ny trase tunell for gods- og ekspress passasjertog i ein ny øvre korridor i Oslo:

Godstrase: Frå Alna terminal i tunell under Ulven, Hasle og vidare vestover.

Trase for ekspress passasjertog mot vest: Oslo S – Vålerenga – ny tunell som avgreining mot nordaust frå Gjøvikbane-tunelln under Vålerenga/Etterstad,

som går i hop med godstunellen søraust for under Hasle. Vidare under Torshov, Blindern/Gaustad, Øvre Smestad og nord for Radiumshospitalet, nord for Bekkestua og ut i dagen lika nord for Bærum sykehus, bru øve Bærumselva og i ny tunell under Tanumåsen sørvest for Emma Hjort, før parallelt med Tanumstunelln og kopling te dagens trase på den 600 m lange dagstrekninga mellom Tanumtunelln og Skaugumstunelln.

Stasjonar utanom Oslo S: Ensjø, Torshov/Sagene, Blindern/Rikshospitalet, Radiumshospitalet, Spesialsykehuset for epilepsi/Bærum sykehus, Asker og Drammen.

Og denne ekspresslinja kan supplerast med ein nordre Liertunell parallelt te noverande Liertunell men under Asker stasjon, direkte te Lier stasjon - før ekspresslinja går vidare i dagens trase te Drammen stasjon.

For slik kan me få ein ny togtrase som frå Oslo S som først går mot aust, før den går mot nord og vest i ein øvre korridor med tunellstasjonar for å dekkja Blindern/Forskningsparken/ Rikshospitalet, Radiumshospitalet, Spesialsykehuset for epilepsi og Bærum sykehus, i

kombinasjon med ein godstrase i vestkorridoren som går utanom den sterkt trafikerte lokaltogstrekninga Oslo S – Nationaltheatret – Skøyen – Lysaker – Sandvika – Asker – Lier. Kun dagstrekninga Lier – Drammen får denne togtraseen sams med dagens sterkt trafikerte lokaltogstrekning i nedre korridor om Sandvika, Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret.

12. Ny toglinja Lillestrøm-Ahus-Lørenskog-Furuset-Oslo S/Øvre vestkorridor-Drammen.

Den nye øvre togkorridoren som eg skjisserte i punkt 11, kan frå Ulven vidareførast mot aust via Ahus sjukehus te Drammen, med kopling med dagens T-banelinja te Ellingsrudsåsen – ved å forlenja Furusetbana te Lørenskog sentrum og Ahus.

Trase for ny togtrase mot vest frå Lillestrøm: i ny bru øve Nittelva sør for dagens bru, og i tunell i ein stor sving (grunna høgdeskjilnaden) direkte te stasjon ved eller under Ahus, før dagtrase te stasjon ved Lørenskog sentrum, trase dels i tunell langs RV 159 og stasjonar ved Bakås/Furuset og Alfaset, før vidare i tunnelen i Øvre vestkorridor som skjildra i punkt 11.

13. Godsterminal i Bergen på Skolten-Bontelabo med kopling te skipskai.

Når godsspoet te Dokken e fjerna grunna storstilte planar om ny urban byutvikling på Dokken, står kun Bontelabosporet mot Skoltegrunnskaien att som havneteknyting for tog i nærleiken av Bergen sentrum.

Desverre har Bergen kommune og Vestland fylkeskommune vedteke ein bybanetrase i konflikt med Bontelabo-/Skolten-spoet, grunna sitt svært dårlege teknisk-politiske handverk om å la ein bybanetunell kryssa ein togtunell, lika innafor Koengen. No har heldigvis politikarane i Bergen sett i gang eit planarbeid for å flytta bybanetraseen vekk frå Bontelabotunellen, men utfallet av den nye bybaneplanen - samanlikna med gjeldande bybanevedtak som inneber konflikt med togtunellen frå Nygårdstangen, e uvisst.

Og desverre har Jernbanedirektoratet ikkje støtta Banenor i Bergen sin kamp for å bevare Bontelabosporet i møte med den lokal- og regionalpolitiske iveren etter å so snøggst som råd byddja bybanespor te Åsane.

Men ny godsterminal i teknytning te ein forlengd kai på Skolten – nåke som e teknisk muleg grunna små djupner utafor noverande kaiområde, kan gjera da truga Bontelabosporet verneverdigt dvs framtidsretta, i møte med kort-tenkte buytviklingspolitikara i Bergen og Vestland og med ein vernefundamentalistisk Riksantikvar, som vil freda so mykje som råd av området ved Bergenhus og Bontelabo/Skolten.

På vedlagde kart har eg skjissert korleis da e muleg å få eit 800 m langt rettlinja spor på ein 225 m i lengdo utvida Skoltegrunnskai som i breiddo e utvida minst 50 m mot nord, samt tvers øve noverande fryselager på Bontelabo. Og med kopling te nytt spor dels i ein vel 100 m lång tunell te eksisterande spor på Koengen, og gjennom Bontelabotunellen vidare te Nygårdstangen før Ulrikstunellen.

NB: da blir vanskjeleg å kunna kjøra direkte mellom dagens godsterminal på Nygårdstangen og min tenkte nye godsterminal te kai på Bontelabo-Skolten.

FRAMLEGG BOMSTERMINAL PÅ SKUTEEN-BONTTELABO

Vilr Søte 18/6-26

Søk i Norgeskart



0m

226m

SPOR

NVTT
KAIOMRÅDE

800m

Skuteviks Bryggeri
Skutev

Spynen

Nordnes Par
Sjøbad

Nordnes
Tidemanns gate
Nordnesveien

Nordre Tollbodkai

Søndre Tollbodkai

Bergenhuss
Festningskaien
Renskrantzårnet

SPOR
TE
NØSTEDS-
TANGEN

Vågen

Strandgaten

Nykirken

Holbergsgaten

Fredriksberg

Georgernes verft

Nøstegaten

Nøstekaiaen

Strandterminalen

Zach

Smørsbr



Kartverket



Temakart



Tegne og mål



Del



Hjelp

Stasjon (alle tal i km)	Avstand frå Trondheim i dag	ny trase	innkorting av delstrekning	innkorta i alt
Stjørdal	34,67	27,8	6,9	6,9
Steinkjer	125,50	103,8	21,7	28,6
Grong	219,54	175,8	22,0	50,6
Mosjøen	406,01	351,8	13,6	64,2
Mo i Rana	497,83	422,0	21,6	75,8
Fauske	674,23	567,0	31,4	107,2
Løding om Glomfjord		564,6		132,9
Løding om Fauske	709,95	600,0	2,7*	109,9
Bodø om Glomfjord		580,2		148,5
Bodø om Fauske	728,75	615,6	3,2**	113,1

* innkorta lengd

Fauske-Løding

** innkorta lengd

Løding-Bodø

NYE MULIGHETAR FOR NORDVESTLANDET MED TOG TIL VANGSNES

I nesten 50 år har det vore arbeidd for vegtunell under Vikafjellet mellom Vik i Sogn og Voss. Og konkret er det no snakk om ein 15 km lang tunell mellom indre Bødalen sørvest for Viksøyri og Hola inst i Myrkdalen.

Vidar Sætre (vi-sae@online.no)

Og eg støttar idéen om tunell - både fordi fjellovergangen ofte har vorte stengd om vinteren, og ikkje minst fordi eit nytt og snøggare samband mellom Voss og Vik kan bidra sterkt til ny utvikling i Vik kommune og andre kommunar/tettstader ved Sognefjorden, særleg til Balestrand, Fjærland, Leikanger og Sogndal.

Men kvifor ikkje jernbane under Vikafjellet? For baner har vist seg som ein klart sterkare reiskap enn bilvegar til å utvikla både by og land. Og baner er meir miljøvenlege, og brukar som regel mindre tid enn bil/lastebil/buss.

Vidare vil den påtenkte vegtunellen – som vil liggja i 5-600 meters høgd, gje brattare trase enn togtunellar mot Vik, særleg i Bødalen mellom tunellen og Viksøyri. For der er det bratt, og dagens veg har skarpe svingar og hallar opp mot 6,7 %. Slik at ny veg under fjellet vil pressa fram ein ny og moderne veg også heilt fram til Viksøyri og vidare til Vangsnes, grunna ønsket om moderne veg særleg fordi tunellen gjev mykje meir trafikk. Men dette snakkar ikkje forkjemparane for vegtunell høgt om.

Og trase om Dale 2 km innanfor Framfjord gjev i motsetnad til den planlagde vegtunellen, nye utviklingsmuligheter også for Arnafjord-området, som i dag kun har ein smal og rasfarleg veg til Viksøyri. Vidare kan nasjonalt fjelldeponi for farleg avfall, som Vik kommune argumenterer med for å byggja vegtunell under Vikafjellet (deponiet via ein sidetunell), også plasserast via ein sidetunell frå ein togtunell. Og i motsetnad til vegtunell-løysinga, kan ein med togalternativet sleppa å lasta om avfallet som kjem med tog til Voss (jf nyhendesak i BT 23/11-19).

Av omsyn til godstrafikk mellom Sogn og Austlandet vil eg difor også ha eit direktespor mellom Vangsnesbana og Bergensbana (mellom Nesheimhovden stasjon og Klyve/Urdland). Og med ein slik snarveg kan avfall frå Austlandet fraktast med tog heilt fram til eit fjelldeponi ved Vangsnesbana.

Føreslegen trase, stasjonar og reisetider

Frå Voss stasjon er det naturleg å bruka Bergensbane-traséen dei 2 første kilometrane til brua over Lundarosen, men helst utvida til dobbeltspor. Deretter i eigen trase på ny bru attmed dagens bru, og oppover i lia aust for Lundarvatnet, om Hegleåsen og deretter nordover og oppover på austsida av dalføret, før den kryssar hovud-dalføret ved Sundve der elva eit lite stykke går rett mot aust, og deretter meir flatt og ny kryssing av dalføret før Myrkdalsvatnet og stasjon ved riksvegen like sør for brua over Myrkdalselvi.

Vidare nedover att i to lange tunellar mot Viksøyri med ei kort dagsona imellom ved Dale innafor Framfjord, og med Viksøyri stasjon på ei bru på skrå over Vikjo og Rv 13. Og derfrå - litt på bru over eller fylling i fjorden nærast Vik, og deretter langs fjorden mot Vangsnes ferjekai.

Eg føreslår følgjande stasjonar (kotehøgde og avstand frå Voss stasjon som ligg på kote 56,5, i parantes):

Hegleåsen (130 m, 6,9 km)

Nesheimhovden (165-170 m, 10,5 km)

Sundve/Vinjo (240 m, 19,7 km)

Myrkdalsvatnet (255 m, 25,5 km)

Dale/Framfjord (92 m, 43,5 km)

Viksøyri (7 m, 57,6 km)

Vangsnes (2 m, 67,8 km).

Slik får me togtrase til Vik med mykje lågare helling enn med den ønskete vegtunellen. Rett nok blir det meir i tunell; ein 17,2 km lang tunell (som vil halla knapt 1 %) frå Rv 13 rett før stigninga opp mot/i Myrkdalen og ned til Framfjord-dalføret. Og med ein 12,1 km lang tunell mellom Dale og Vikja nord for Hove kyrkje som kun hallar 0,6 %.

Det er dristig å føreslå ei bane som dette, for ved Sognefjorden og kring dei 4 nye stasjonane i Voss kommune bur det forholdsvis lite folk (grovt rekna 2000 i Voss og 29 000 i Sogn frå Høyanger og innover). Pdas har distriktet den aller mest lønsame jernbanestrekninga i landet: Flåmsbana. Og tog til Vangsnes opnar for turistruter med tog til Flåm eller Vangsnes kombinert med båt i Sognefjorden mellom Vangsnes og Flåm – ruter som sjølvstøtt også kan høva for fastbuande.

Elles kan det frå Vik/Vangsnes, forutan eksisterande snøggåtruter til Balestrand, Høyanger, Leikanger og Sogndalsfjora, også gå snøggåtruter til Fjærland og heilt inn til Årdalstangen, som eit betre reisealternativ enn å køyra i lange og til dels farlege biltunellar om Gudvangen.

For med tog kan ein reisa mykje snøggare enn med bil eller buss, og frakta gods på ein meir miljøvenleg måte. Mellom Voss og Vangsnes kan ein togtur kun bruka 35 minutt, medan bil med ny tunell under fjellet treng 1 time, og buss 1 time og 15 minutt. Slik kan ein med tog Voss-Vangsnes og båt Vangsnes-Leikanger-Sogndal kun bruka 1 time og 20 minutt, mot 2 timar og 50 minutt i dag om Lærdal og ferje Fodnes/Manheller, og 4 timar og 45 minutt med dagens snøggåtrute Bergen-Sogndal.

Også til Lærdal og Årdal kan det gå fortare med tog om Vangsnes enn med buss om Gudvangen, antatt 1 time med båt frå Vangsnes (om Leikanger og Fresvik) til Fodnes og 1 time og 25 minutt til Årdalstangen (sistnevnte kun 5 hhv 20 minutt snøggare).

Samfunnsøkonomi og bil+bane i same tunell

Ein heilt ny 68 km lang jernbanetrase med 69 % tunellandel vil sjølvstøtt kosta mykje meir å byggja samanlikna med ein ny 15 km vegtunell samt 10-11 km ny veg ned til Vik og utbetra veg mellom Vik og Vangsnes og i Myrkdalen; minst 25 mrd mot minst 10 mrd. Men det blir dyrare å drifta og halda vedlike bilvegen, grunna større trafikk og krevande vinterdrift - særleg i indre Myrkdalen som kan ha fleire meter snødjupn.

NB: Elles kan me byggja veg og bane i ein tunell i den føreslegne banetraséen; mellom Myrkdalsvatnet stasjon og Hove i Vik, med 1-spors bane i nedre halvdel og 2-felts bilveg i øvre halvdel av ein tunell med ringforma tverrsnitt 10 m sprengd ut av ei tunellboremaskin. Og slik samtidig få ein parallell rømningstunell på kjøpet i tilfelle alvorlege ulukker, og kanskje spara 5 mrd i samla byggjekostnader.

For realpolitisk er det truleg urealistisk å byggja bane men ikkje biltunell under Vikafjellet, men pdaas vil biltunell utan bane i dette området gje mykje mindre utviklings- og reiselivspotensiale enn ei bane – forutan meir støy og dårlegare naturmiljø. Stasjonar ved Hegleåsen og Nesheimhovden er her tenkt som reiskapar for å byggja tett kring desse stasjonane.

Samfunnøkonomien med ny infrastruktur er elles kjend som ein funksjon av inntekter og utgifter, og sjølv om ny toglinje her betyr 2-3 gonger so store byggjekostnader som ny/utvida bilveg, trur eg altso at tog vil bidra langt meir til inntektssida enn det ny/utvida bilveg kan bidra med. Noko som rekna over eit langt tidsrom betyr at togtrasé bør prioriterast lika høgt som betre vilkår for biltransport mellom Sogn og Voss.

Elles kan biltog-konseptet Flexiwaggon (fleiwaggon.se) vera eit alternativ der ein kun byggjer tunell for tog under Vikafjellet. For med slike biltog kan både personbilar og lastebilar snøggst fraktast på toget, konkret mellom nye terminalar ved Vangsnes og Vik og Palmafossen godsterminal ved Voss, eller heilt til Nygårdstangen godsterminal ved Bergen sentrum.

Obs: Ein stasjon 200-350 m lågare enn og 3-6 km frå Myrkdalen fjellandsby (inkludert dei høgastliggjande hyttene) og Helgatun, er ikkje ideell for å dekkja landsbyen. Men omsynet til slak trase til Sognefjorden og enkel kontakt med eksisterande hovudveg bør vega tyngre enn ein stasjon tett ved dette skisportsenteret – sjølv om landsbyen og skisenteret bidrar vesentleg til marknadspotensialet for tog til Vangsnes.

Og tog Voss-Vangnes kan vera eit første byggjetrinn i ei storstilt jernbanesatsing på Nordvestlandet, kopla til trasear t.d. Oslo-Gjøvikbana-Valdres-Øvre Årdal-Luster-Sogndal-Balestrand-Høyanger-Førde-Florø-Svelgen-Måløy, og Bergen-Mongstad-Ytre Sogn-Fjaler-Førde-Hyen-Nordfjordeid-Volda/Ørsta-Ulsteinvik-Ålesund-Vestnes-Romsdalsaksen-Molde-Kristiansund (eller om Surnadal) til Trondheim, kopla til ei forlengd Raumabana til Molde og Kristiansund og ei ny Ålesundsbana som ei sidebana til Raumabana (jf Norsk Bane AS sitt arbeid for tog til Ålesund).

TRASEUTKAST FOR EI HØGFARTS NORDLANDSBANA

Heldigvis finst da eit folkeleg engasjemang for tog te Tromsø. Men for å få optimal effekt av ein ny høgfaststrase Bodø/Fauske-Harstad/Narvik-Tromsø, treng me åg oppgradera Nordlandsbana mellom Trondheim og Fauske/Bodø te høgfastsstandard. Noko som stort sett betyr heilt ny trase. Og i denne artikkelen kjem eg med traseutkast for ei slik ny Nordlandsbana.

Trondheim-Stjørdal: Vanskeleg å retta ut sporet vest for Ranheim stasjon, men utviding te dobbelspor e viktig for å kunna handtera både lokal- og fjerntrafikk. Men eg føreslår ny dobbelspora trase mellom Ranheim og Hell mest i fjæra og bru/fylling over Hommelvika, med tunellar under Hundhammeren, Svartneset og Småvollan. Tog om Hommelvik må slik bruka dagens trase mellom Rota og Hell, 2,2 km lenger enn over ytre Hommelvika. Og i alt 27,8 km Trondheim-Stjørdal med ny snøggtrase, 6,9 km kortare enn i dag.

Stjørdal-Steinkjer: Ny snøggtrase nesten beint mot nord under Forbordsfjellet, kryssande Langsteindalen i nedre del og i Vuddudalen opp te Vordalen. Vidare i tunell te Mossingvegen/Fossingelva nordaust for Åsen stasjon, før utretta trase Fossingan-Dulum og snøgggtunell direkte te Ståelva/Moslett, før ny tunell direkte mot Verdal - te austom Rinnsem sør for Bergsgrav stasjon.

Koplingar te dagens trase ved Medbrua, Vordalen, Fossingan/Dulum, Ståelva/Moslett og litt sør for Bergsgrav, for tog om hhv Skatval, Åsen, Ronglan, Skogn og Levanger stasjonar. Ny snøggtrase te Bergsgrav 46,7 km, men ekstradistansar hhv 7,7 km om Skatval, 0,4 km om Åsen, 1,4 km om Ronglan og 2,4 km om Skogn og Levanger, dvs 58,6 km om alle dagens stasjonar, etter innkortingar 0,2 km ved Dulum og 0,2 km ved Salthammar/Rinnan.

Ved Verdal snøggtrase om Ørmelen, før lang tunell utanom Røra te Ramberg og ny tunell vest for Rambergssmyra, men daretter i hovudsak i dagens trase fram te Steinkjer stasjon - 29,3 km frå Bergsgrav, men 0,6 km ekstra om Verdal, 1,8 km om Røra og 0,1 km kortare Sparbu-Steinkjer.

Med direktespor te Levanger og fjerntogtrase om Hommelvik, Levanger og Verdal (hhv 2,2, 1,3 og 0,6 km lenger enn snøggtraseen på 103,8 km), blir fjerntogstrekninga Trondheim-Steinkjer 107,9 km, 17,6 km kortare enn i dag.

Steinkjer-Mosjøen: Om nordsida av Snåsavatnet kan me få både ein kortare trase enn på sørsida om tettstaden Snåsa - ved å la traseen gå om Semsbukta og fleire vatn nord for Snåsavatnet (Vesterdals-, Skog- og Liavatnet, Bjørn- og Heimsjøen), og oppover dalføret mot Heiås, før tunell under Heia og ned att kryssande Raudhylladalen og tunell under skisenteret men dagstasjon ved Bjørgan, før mest i dagen te Grong stasjon. Lengd Steinkjer-Grong 72,0 km, 22,0 km kortare enn i dag.

Elles føreslår eg ei korresponderande ringbana Steinkjer-Malm-Årgård-Namsos-Ranemsletta-Grong-Snåsa-Steinkjer, med nytt spor Steinkjer-Namsos og resten på eksisterande eller nytt spor, for å dekkja eit vidare område i nordvestre Trøndelag.

Vidare bør me ha ny stasjon ved Holmvassdalen tett på Tosenvegen 2 mil sør for Trofors, for å gje betre dekning av Søre Helgeland via Tosenvegen. Med snøggtrase kan Grong-Mosjøen slik kortast inn 13,6 km te kring 172,9 km, og Trondheim-Mosjøen blir dermed 351,8 km med snøggtrase, mot 406,0 km i dag.

Mosjøen-Mo i Rana: Eg føreslår heilt ny trase te Bjerka, ved å svinga inn under Rynesåsen, over Fusta-elva ved Moen-Motjønna, tunell te og i dagen ved Brattbakkvegen og i lia ovanfor Storremma, tunell under Hellfjellet te stasjon ved Fv 78 sør for Hevelmyra (for reisande te/frå Drevjedalen-Leland-Sandnessjøen/Nesna), og vidare i lia nordvest for Ømmervatnet/Luktvasslia, tunell mot Trondmotjønna og mest i dagen om Stormotjønna, før nordaust for Solvang inn i lang tunell (11 km) mot Røssåga og Bjerka stasjon.

Vidare føreslår eg 11,5 km tunell mellom Fagerlia og Hjelmdal (innafor Dalsgrenda), 6 km tunell te Ågbukta og i dagen på fyllinga ved Langneset, før Mo i Rana stasjon. I alt 70,2 km, 21,6 km kortare enn i dag frå Mosjøen og 422,0 km frå Trondheim (75,8 km innkorta).

Mo i Rana-Bodø/Fauske: Mot Bodø/Fauske føretrekkjer eg ein vestleg korridor om Glomfjord: Over grunna vest for Mjølan, tunell frå Ånesbukta te Larsengbukta med ei kring 245 m lang bru te Gråtneet, mykje i dagen vest for Langvatnet og Glomåga særleg sør for Litlvatnet, og frå Glomamoen 7,4 km tunell te Litlvatnet innafor Melfjordbotn, før stasjon ved fjordbotnen, tunell te Nordfjorden, 460 m bruspenn te innafor Melkeslåttan og tunell under Stetinden te Reppa stasjon 1 km innafor Rv 17 ved Reppasjøen. Daretter tunellar te Fonndalen og Enga framføre Engabrevatnet, tunell te og i dagen langs Nordfjorden mot Kilvik, tunell parallelt med Rv 17 Svartistunellen, og Glomfjord stasjon ved Fykanvatnet.

Alternativt kan bana gå i ein 27 km tunell mellom Glomamoen/Nerskogen og Kilvik, som gjev 14 km kortare enn om Melfjordbotn og Reppa. Men sistnevnte gjev kortare tunellar, stasjonar i Rødøy kommune og lettare å frakta tunellmassar med båt. Dessutan vil ny vei Melfjordbotn-Øresvika gje betre dekning av Lurøy og Træna kommunar.

Vidare frå Glomfjord stasjon: 10 km tunell te Storvatnet og nedover Sundsfjorddalen – med stasjon på vestsida av Sundsfjorden ved Rv 17, bru te Holmodden og på austsida av Sandhornøya før kryssande over Holmsundfjorden på da smalaste ved Risneset, før tunell te Kjellingosen/Einvollen og vidare på sørsida av Beiarfjorden - te Evja og bru over Kroksundet, 12 km tunell te Osvatnet, tunell under Åselifjellet, over Åselistraumen, under Tuvfjellet og ei 700 m lang bru te tunell på Knaplundsøya,

før haldeplass nær Rv 17 ved Godøystraumen, tunell under Skålbunesåsen, i dagen lika aust for gardane nord for Godøynes men i tunell under Stortuva, i dagen aust for Ilstad, i tunell under Klubben og i dagen kryssande Ersvikelva, før tunell under Brannlia heilt fram te under Rv 17 (som må hevast te kote 15) og ny Vestre Løding stasjon ved Fitjan på kote 9 - 142,6 km frå Mo i Rana og 564,6 km frå Trondheim.

Vidare om Langodden/Buskjeran og fyllingar/bruer te Tronliskjæret, Mariaheten og Yttervikbukta, før tunell under dagens togspor men over Rv 80 - fram te dagens togspor ved Nessielva og vidare i dagens trase te Mørkved stasjon 7,6 km frå Vestre Løding stasjon.

Vidare te Bodø i dagens trase om Rønvik, i alt 580,2 km frå Trondheim dvs 148,55 km kortare enn i dag.

Elles kan me ha ei ringbaneløysing i Bodø, med togtrase i 2 av dagens 4-felt i Bodøtunellen, lokalstasjon nordvest for Bodin kirkegård, vidare langs Olav V's gt og stasjon ved Bodø Lufthavn, før tunell te dagens Bodø stasjon (18,0 km frå nye Løding stasjon, mot 15,6 km på dagens spor), og attende i dagens spor med lokalstasjon ved Rønvikveien. Eller i motsett retning.

Evt kan ny trase gå i dagens korridor om Dunderland og Saltdalen. Over Ranelva og i ny tunell lika aust for Selfors, kort dagstrekning ved Oterbekken/Bryllupsdalen, før direkte te Røssvoll lika sør for Rana lufthavn – med ny stasjon dels i tunell te erstatning for Skonseng stasjon, før ny tunell direkte te Illhøll-lia og kryssande elva, høgare i terrenget enn dagens spor, ny Storforshei stasjon på vel kote 100 vest for Ranelva knappe 1 km sørvest for Kontorsletta, elvekryssing te nordsida men ved Stupforsen atter te austsida, før kryssing av elva på ny for å unngå verneområdet ved dagens spor.

Men etter nye 4 km endå ei kryssing av elva, te Dunderland stasjon som i dag, samt snøggspor med større kurveradius austom stasjonen. Men ved Larstjønna kryssande under E6 og atter vest for Ranelva, langs den og over Stormdalsåga ved Forslia, og i ein kring 41,8 km tunell under Saltfjellet frå Bjøllånes på kring kote 170 te kote 125 ved Storjorda. Darfrå i ny snøggtrase vest for Saltelva, men på austsida mellom Hemmoen og Sundby. Snøggtrase i 4,6 km tunell utanom Rognan stasjon og fylling/bru over Saksenvika, og beinare trase med høgare tunellandel vidare te Fauske. Kring 145,0 km (31,4 km innkorta) mellom Rana og Fauske stasjonar, men 1,6-1,7 km ekstra om Rognan stasjon. I alt 567,0 km og 107,2 km innkorta frå Trondheim med snøggtrase.

Frå Fauske mot Bodø i utretta trase i ein 6 km lang tunell mellom Vestmyra og Straumsnes, ny bru over Laukåsstraumen nord for dagens bru, ny tunell under åsen, nesten 2 km fylling over Nordvika, utretting av traseæn langs stranda og innafor Ytstnes, men daretter på fylling i fjorden utafor Kalvhaugberget fram te Sagelvs kjær, langs stranda men tunell Mjønes-Bjørnvika, i dagen om Katta og dels på fylling vest for Katta.

Frå Oteråga stasjon etterkvart i ny trase direkte mot Ersvikvatnet, men frå Trollaldalen i tunell direkte te Vestre Løding stasjon; i alt 33,0 km Fauske-Vestre Løding, og darfrå vidare te Bodø som for linja om Glomfjord. Med 15,6 km Vestre Løding-Bodø får me 49,8 km Fauske-Bodø, og 615,6 km Trondheim-Bodø om Fauske, som e 113,1 km kortare enn i dag men 35,4 km lenger enn ny snøggtrase om Glomfjord.

Grunna spart kring 3,7 km med å gå utanom Vestre Løding stasjon, blir ny godstrase Trondheim-Glomfjord-Fauske kring 593,9 km, dvs 26,9 lengre enn ny godstrase om Dunderland/Saltdalen - og kring 101,8 km kortare frå Trondheim enn på dagens spor om Dunderland/Saltdalen.

HASTESAK: DETALJUTGREIING AV RINGERIKSBANA NORD

For Jernbane (FJ), i lag med andre miljøorganisasjonar, har i mange år kjempa mot ei naturøydeleggjande Ringeriksbana, slik noverande FRE16-prosjekt vil bli – grunna raseringa av Ramsar-verna våtmarksområde ved Tyrifjorden og stort tap av verdifull matjord langs planlagd trase mellom Kroksundet og Hønefoss.

Med tanke på innkorting av Bergensbana mellom Hønefoss og Oslo, har For Jernbane (FJ) i mange år peika på alternativ trase om Jevnaker og Nittedal, t.d. på leiarplass i nr 4/2010. Og i artikkelen 'Ringeriksbanen nord' i nr 2/2017, skreiv leiar Kjell Erik Onsrud om utgreiinga i 2017 på oppdrag av MiljøRett§112 (miljorett112.no) - utført av Civitas AS og Logistikkutvikling AS, og om FJ sitt eige innspel 'Nittedalsbanen' i 2008.

Traséen som MiljøRett§112 sin rapport la te grunn, var basert på Jbv sin KVV i 2008 for nye byggjeprojekt for Oslo-Hønefoss, med 1 av 10 konsept om Nittedal – dar ein kun tok omsyn te ringverknadande for Bergensbana, men ikkje for Gjøvikbana. Og vurdert trase var om Jevnaker-Nittedal-Grorud med ny tunell Jevnaker-Grua.

Men trase om Grorud-dalføret og om Nittedal sentrum nede ved Rv 4, gjev lenger distanse og meir konfliktfylt trase enn på dagens Gjøvikbana Oslo S - Kjelsås og darfrå i tunell direkte te Nittedal i ein høgtliggjande korridor gjennom heile kommunen. Jf Miljørett§112 sin rapport, kapittel 3.3, om viadukt over ein hovudveg og gjennom eit industriområde ved Grorud, og ved eller på dyrka mark både sør for Nittedal sentrum og mellom Hakadal og Jenserud.

Historisk har Rotnes tettstad mykje vore utvikla kring togstasjonen oppe på kote 236, men med bilismen og utviklinga av Rv 4 på kostnad av bana, har tettstaden gradvis flytta seg nedover (og sørover) mot Rv 4 og den dyrkbare marka i dalbotnen. Med politikarane på slep, fordi dei i bilismen si ånd ikkje har evna å vidareføra den historisk relativt miljøvenlege tettstadutviklinga.

Og med ønsket om ny stasjon nede ved Rv 4, diltar også togstyresmaktene etter. Lika eins Norsk Bane AS og dels åg For Jernbane og Miljørett§112. I kontrast vil trase på Gjøvikbana te Kjelsås og vidare i tunell te ny Nittedal stasjon i dalsøkket aust for Kruttverket-neset, og darfrå i tunell mot og tangerande Åneby stasjon men i ny trase (dels i tunell) direkte te Jenserud, bidra te ein brukbar snøgg og dobbeltspora Ringeriksbane nord-trase, forutan ei billegare og meir miljøvenleg løysing, og som difor kan realiserast mykje snøggare enn ein ny trase om Nittedal nye sentrum og med ein vestlenkje-omveg om Blindern/Majorstua på sin veg mot Oslo S.

Idéen om 'vestlenkje'-omvegen har si rot i teorien om at ein saumlaus nord-akse gjennom Oslo, for å kunna kjøra gjennomgåande tog utan å måtta snu på Oslo S, er svært lurt. Men saumlause togtrasear gjennom Oslo gagnar ikkje godstrafikken, som treng saumlause trasear meir enn passasjertrafikken. Og framtidige høgfarts passasjertog Tromsø-Oslo-København treng ein pause på minst 5 minutt i Oslo, og difor vil opphald på eitt av dei 6 butt-spora på Oslo S vera betre enn å okkupera eitt av dei 12 gjennomgåande spora mot Oslotunellen og vestkorridoren i desse minuttane.

Vidare vil det vera svært krevande og dyrt å integrera ny Oslotunell (uavhengig av vestlenkje-konseptet) i dagens perrong- og spormønster på Oslo S. For det betyr å måtta kryssa under T-banetunellen litt nord for togtunellen, og daretter kryssa anten over eller under noverande tunell for å kunna kopla seg på alle 12 perrongane for gjennomgåande trafikk på Oslo S. Evt kopla seg på nye tunellarmar te dagens 6 butt-spor

Og uansett vil nye tunellar under sentrale Oslo svekka fjellet sin bereevne under eit område som alt er tettpakka med høge bygg, med stor risiko for dyre avbøtande tetak for å sikra bygga i Oslo sentrum mot setningsskader.

Istaden ønskjer eg altso den mykje enklare og billegare løysinga med å først bruka dagens Gjøvikbane-spor 10,28 km te Kjelsås (men dobbeltspor under Vålerenga og nord for Grefsen st.) – med enkel løysing for godstrafikken via Alnabana, før tunell te ny Nittedal stasjon på kote 183-185 (som ved å sprengja fjell i sørenden kan bli 400 m lang og slik nyttast av høgfaststog) og vidare mot Åneby st. med 2,70 km tunell, 0,30 km dagstrekning og 1,05 km tunell. Og høve te å veksle mellom nye og eksisterande spor ved Åneby (0,25 km dagstrekning), før 2,50 km tunell te lika nord for alpinbakkane i Varingskollen, og 7,05 km dagstrekning te Jenserd (dels i ei grøft under skiløypene med løypebruer oppå).

Vidare i Norsk Bane sin trase (norskbane.no/aktuelt, Traserapport Oslo-Hadeland-Gjøvik-Moelv 14/1-12) 5,10 km te Harestua st. og m.a. i lang tunell te Jevnaker st. 23,75 km frå Harestua. Daretter te Hønefoss i høgfaststrase (radius 3,4 km) med 2,05 km i dagen og 7,35 km i tunell, fram te søraust for Tosenøya, frå dar eg vil bruka dagens trase men dobbeltspor, dei resterande 3,00 km te Hønefoss stasjon. I alt 75,5 km Oslo S – Nittedal – Hønefoss med denne løysinga, dvs 14 km kortare enn dagens trase.

Kampen mot den NTP-vedtekne men naturøydande og dyre Ringeriksbana, er ikkje over. Men med si dårlege og dyre løysing om Nittedal sentrum og vestlenkje-omvegen, har For Jernbane etter mitt skjøn mangla eit truverdige alternativ. Men med dette innleggjet vil eg peika på ei meir realistisk løysing for Ringeriksbana nord.



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 26/07096
Saksbehandler Gjermund Evanger

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg samferdsel	04.06.2026	43/26

Troms fylkeskommunes uttalelse til høring på Fjerntogstrategi

Hovedutvalg samferdsel har behandlet saken i møte 04.06.2026 sak 43/26

Møtebehandling:

Representanten Nils Einar Samuelsen (KRF) fremmet følgende forslag (1) til nytt pkt. 11:

«Hovedutvalg for samferdsel vil poengtere viktigheten av en sikker og robust transportkorridor som kan frakte både gods og personell også i Vest/Øst retning i nordområdene. Dette er enda mere aktuelt i dag når Sverige og Finland er medlemmer av NATO. Det har over tid vært jobbet fram en jernbaneløsning fra Norge til Finland via Skibotn-Kolari, samt at det sees på løsninger for jernbane Finland-Sverige-Norge til Narvik. Hovedutvalget ser også i denne anledning det som fornuftig og viktig å bygge banen også videre mot Bardufoss. Utvalget mener at dette er momenter som er viktige å få fram, og som må jobbes videre med både regionalt på Nordkalotten, men også mellom disse landene på Statlig nivå når samferdselsspørsmål debatteres.»

Votering:

Forslag (1) – enstemmig vedtatt.

Innstillingen med endringer – enstemmig vedtatt.

Hovedutvalg samferdsels vedtak:

1. Hovedutvalg for samferdsel behandler med dette Troms fylkeskommune sin høringsuttalelse til «Fjerntogstrategien – Jernbanen 2050».
2. Hovedutvalg for samferdsel mener det er kritikkverdig at Troms fylkeskommune som direkte berørt part ikke ble involvert i utarbeidelsen av Fjerntogstrategien. Nord-Norgebanen inngikk eksplisitt i oppdraget fra Samferdselsdepartementet til

Jernbanedirektoratet og relevante fylkeskommuner skulle inkluderes i arbeidet. Det er ytterligere kritikkverdig at Jernbanedirektoratet har gjort dette som et bevisst valg, uten å ha varslet berørte aktører.

3. Hovedutvalg for samferdsel bemerker at Troms fylkeskommune først ble involvert i strategiprosessen etter selv å ha tatt initiativ til et oppklarende møte med Jernbanedirektoratet. Da var strategien i praksis ferdigstilt. Fylkeskommunen har dermed ikke hatt noen mulighet for medvirkning. Hovedutvalg for samferdsel mener dette er sterkt kritikkverdig og særlig i en viktig nasjonal strategiprosess.
4. Hovedutvalg for samferdsel mener det er alvorlig at Nord-Norgebanen, til tross for Stortingets vedtak om å sette i gang arbeidet med realisering av banen og at prosjektet eksplisitt inngikk i oppdraget fra Samferdselsdepartementet, i praksis er utelatt fra Fjerntogstrategien. Etter hovedutvalgets vurdering er dette ikke Jernbanedirektoratets beslutning å ta, men et spørsmål som tilligger politiske myndigheter. Hovedutvalg for samferdsel mener dette representerer et brudd med god forvaltningsskikk og forholdet mellom politiske vedtak og oppfølgingen av disse hos ansvarlig fagorgan. Som følge av dette svekkes også Fjerntogstrategiens troverdighet som del av kunnskaps- og beslutningsgrunnlaget til Nasjonal transportplan.
5. Med bakgrunn i Jernbanedirektoratets begrunnelse for å ekskludere Nord-Norgebanen i Fjerntogstrategien er det viktig for hovedutvalg for samferdsel å bemerke at Troms fylkeskommune i sin høringsuttalelse til KVV Nord-Norgebanen i detalj har beskrevet hvordan denne har store faglige mangler og gjør uheldige valg. Som i KVV Nord-Norgebanen og nå i arbeidet med Fjerntogstrategien og Godsstrategien, vitner dette om liten vilje fra Jernbanedirektoratet til å søke troverdige løsninger for et likeverdig togtilbud til Troms og i Nord-Norge.
6. Hovedutvalg for samferdsel ønsker å påpeke at KVV Nord-Norgebanen la til grunn et rent godstogkonsept med lav hastighet og få avganger. Konseptet var dermed langt fra et togtilbud tilrettelagt for persontogtransport, om i det hele tatt et troverdig godstogtilbud. At dette fremstod som mangelfullt for reisende er ikke overraskende. Heller ikke hele trafikkgrunnlaget inngikk i beregningene, der dette ga negative effekter for samfunnsøkonomien i prosjektet. Troms har utviklet seg til en av Europas mest populære vinterdestinasjoner og et stort antall turister bidrar til en sterk økning i transportbehovet i regionen. I tillegg kommer arbeidspendlere og et stort antall studenter. At disse ikke ble regnet med gir derfor et skeivt, negativt bilde av behovet. Det er dermed et sterkt behov for å inkludere en oppdatert analyse av utvikling av et persontogtilbud i Nord-Norge og i Troms i Fjerntogstrategien. Dette som grunnlag for arbeidet med kommende Nasjonal transportplan og som grunnlag for en kunnskapsbasert transportpolitikk for hele landet.
7. Hovedutvalg for samferdsel mener det fremstår som vanskelig å forstå at Troms holdes utenfor Fjerntogstrategien, når andre deler av landet med vesentlig lavere trafikkgrunnlag – både målt i bosetning og besøksvolum – allerede har etablerte togtilbud. Erfaringene fra Nordland og Saltenpendelen viser samtidig hvilken betydning persontog i Nord-Norge kan ha for regional integrasjon, samfunnsutvikling og næringsliv også i nordområdene. Med store avstander, fragmenterte bo- og arbeidsmarkedsregioner og et betydelig potensial for videre næringsutvikling og

verdiskaping, har Troms et stort behov for utvikling av et helhetlig transportsystem som også inkluderer moderne jernbane.

8. Som i behandlingen av Godsstrategien understreker hovedutvalg for samferdsel at transportinfrastruktur i nord og i Troms må vurderes som en del av nasjonal sikkerhets- og beredskapspolitikk, og ikke kun som regional samferdselspolitikk. Prioritering og realisering av et helhetlig transportsystem med jernbane i Troms, i sentrum av Norges strategisk viktigste område, er derfor i beredskapssammenheng viktigere enn tiltak andre steder i landet.
9. Hovedutvalg for samferdsel mener det er et paradoks at strategien omtaler fjerntog i et 2050-perspektiv uten å inkludere jernbanetilknytning til Troms og Nord-Norge. Landsdelen representerer noen av Norges lengste reiserelasjoner, har et betydelige og økende transportbehov og er et område av avgjørende betydning for nasjonal sikkerhet og beredskap. Hovedutvalg for samferdsel mener Fjerntogstrategien i for stor grad bygger på optimalisering av dagens eksisterende jernbanenett, og i for liten grad vurderer hvordan nye jernbanestrekninger kan bidra til å løse framtidige utfordringer innen:
 - beredskap og totalforsvar i en ny sikkerhetspolitisk situasjon
 - forsyningssikkerhet og redundans
 - militær mobilitet
 - klima og miljø
 - regional utvikling
 - trafikkisikkerhet
 - næringsutvikling, verdiskaping og økende transportbehov i nordområdene
10. Hovedutvalg for samferdsel understreker at utvikling av fjerntogtilbudet i Norge i et 2050-perspektiv må sees i sammenheng med gjeldende politiske vedtak innenfor sektoren. Dette gjelder også Stortingets vedtak om å sette i gang realisering av Nord-Norgebanen, der denne derfor må inkluderes i strategien som kunnskaps- og beslutningsgrunnlaget til Nasjonal transportplan. Hovedutvalg for samferdsel anmoder derfor om at Fjerntogstrategien umiddelbart suppleres med analyse av etappevis/strekningsvis realisering av jernbane til Troms. Her er en naturlig første etappe mellom Narvikområdet og Bardufoss via Setermoen. Analysen vil i likhet med de områdene som er inkludert i forelagte utkast til Gods- og Fjerntogstrategi, gi oppdatert beslutningsgrunnlag til NTP 2029-2040. Regionen er svært viktig for nasjonal beredskap og forsvarsevne, men har samtidig et svært mangelfullt transportsystem med lav grad av redundans. Realisering av et godt togtilbud i regionen vil også ha stor positiv næringsmessig betydning med et sterkt økende transportbehov og vil slik ivareta hensynet til «dual use». Troms fylkeskommune forventer å bli involvert i dette arbeidet.
11. Hovedutvalg for samferdsel vil poengtere viktigheten av en sikker og robust transportkorridor som kan frakte både gods og personell også i Vest/Øst retning i nordområdene. Dette er enda mere aktuelt i dag når Sverige og Finland er medlemmer av NATO. Det har over tid vært jobbet fram en jernbaneløsning fra Norge til Finland via Skibotn-Kolari, samt at det sees på løsninger for jernbane Finland-Sverige-Norge til Narvik. Hovedutvalget ser også i denne anledning det som

fornuftig og viktig å bygge banen også videre mot Bardufoss. Utvalget mener at dette er momenter som er viktige å få fram, og som må jobbes videre med både regionalt på Nordkalotten, men også mellom disse landene på Statlig nivå når samferdselsspørsmål debatteres.

Avsender: Styret i Tromskomiteen ved leder

1. **Tromskomiteen for jernbane** ble stiftet i 1977 og har som hovedformål å arbeide for å få bygd Nord-Norgebanen, dvs jernbane på langs av Nord-Norge nord for Fauske. Tromskomiteen for jernbane vil også arbeide for forbedring av dagens jernbanestrekninger østover fra Narvik og sørover fra Fauske.

2. **Utkastet til Fjerntogstrategi** preges av manglende ambisjoner, manglende langsiktighet og neglisjering av Nord-Norge.

De manglende ambisjonene kommer blant annet til uttrykk i kapittel 2.3.4 på side 24 der økonomisk knapphet og nedbygging av natur tas som avgjørende argumenter mot større satsinger, mens bruk av oljefondet til investeringer i infrastruktur ikke drøftes, og mens det ikke vektlegges at veibygging tar mye mer natur enn jernbanebygging. Høyhastighetsbaner vurderes heller ikke, se avsnitt 1.2.3. side 12. **Manglende langsiktighet** sees ved at tidsperspektivet går til 2050, mens jernbane har et mye lengre perspektiv.

Nord-Norge neglisjeres fordi KVVU Nord-Norgebanens konklusjon godtas uten videre. Vi mener Nord-Norgebanen må komme. I tillegg mener vi at potensialet for økt fjerntogtrafikk til og fra Nord-Norge på dagens linjenett neglisjeres.

3. **Fjerntoget Oslo/Stockholm-Narvik og Oslo-Bodø.** I avsnitt 2.3.5. side 24-25 refereres det til det nye transportpolitiske målet: «En motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne.» Dette konkretiseres til «Fjerntogtrafikken bør ha en minimumskapasitet for kollektivtransport mellom storbyene, god nok til å håndtere en kortere eller lengre tids utfall av flytrafikken.» Vi antar at alle disse «storbyene» er i Sør-Norge. Ved utfall av flytrafikken vil Nord-Norge følgelig lammes og isoleres fra resten av landet. Her trengs det satsing på fjerntog også til og fra Nord-Norge, en begynnende satsing i fredstid som kan økes i krisetid.

- Forbindelsen Stockholm-Narvik er Sveriges ansvar, men Norge kan påvirke. Vi vil særlig påpeke behovet for garantert overgang i Stockholm slik at man kan reise Narvik-Stockholm-Oslo og motsatt uten problemer.

- Mellom Oslo og Narvik gjennom Sverige går det mange godstog i døgnet, slik at dette i realiteten er en av Norges viktigste jernbanestrekninger. Det bør vurderes å koble på en passasjervogn på disse godstogene. Det kan være mange som kan tenke seg en reise mellom Oslo og Narvik og motsatt uten stopp på 26-27 timer i en liggevogn med konduktør.

- Når det gjelder persontogene mellom Oslo og Bodø bør det følges opp det som skrives om kundenes ønsker om sømløse reiser og viktigheten av «garantert korrespondanse ved togbytte» (3.1.3. side 31). Det bør innføres gjennomgående

togvogner slik at vognbytte i Trondheim unngås, og det må bli garantert overgang.

- Persontogene mellom Oslo og Bodø må samordnes med buss-forbindelsene videre nordover mot Harstad/Narvik/Tromsø med garantert overgang.

- For å gjøre reisen med tog og buss mellom Oslo og Tromsø via Trondheim, Fauske og Narvik mer attraktiv, bør det innføres gjennomgående busser hele veien mellom Fauske og Narvik slik at passasjerene slipper å bytte buss. En kortere pause i Narvik enn det er i dag vil korte ned den samlede reisetid.

4. Oslo-Trondheim. Denne strekningen er svært viktig i seg selv, men også svært viktig for hele Nord-Norge med den videre forbindelsen til Bodø og på sikt enda lengre. Fornøyelse av denne strekningen bør prioriteres. Vi er enige i behovet for en KVVU som ser Dovrebanen og Rørosbanen i sammenheng og også vurderer retningskjøring. I tillegg bør det også vurderes dobbeltspor på hele strekningen mellom Hamar og Trondheim, eventuelt i en ny trasé, blant annet for å unngå stans på eksisterende linjer under arbeidet. Ambisjonen bør være en reisetid Oslo-Trondheim på mindre enn 4 timer for å erstatte det meste av flytrafikken. Dette vil også bedre tilbudet for passasjerer til og fra Nord-Norge. Etter at dette er gjort, må større forbedringer på andre linjer komme.

5. For lite vekt på togets fortrinn. Vi savner bedre argumentasjon i Fjerntogstrategien for det som taler til togets fordel. For eksempel er argumentet om mikroplastutslipp og svevestøv bedre redegjort for i Godstrategien (2.1. side 23). Argumentet om at en ny toglinje tar mindre areal enn en nybygd vei kunne også kommet bedre fram. Lavere ulykkesfrekvens likeså. Konsekvensen for norsk fjerntogstrafikk av pågående jernbaneprosjekter i andre land burde også vært drøftet bedre (Norrbotniabanan og Fehmarnbelt).



Saksprotokoll

Høring- Jernbanedirektoratets Fjerntogstrategi og Godsstrategi

Arkivsak-dok. 202618793
Saksbehandler Bjørn-Arve Raanes

Saksgang	Møtedato	Saknr
Hovedutvalg for samferdsel 2023-2027	28.05.2026	50/26

Hovedutvalg for samferdsel 2023-2027 har behandlet saken i møte 28.05.2026 sak 50/26

Hovedutvalg for samferdsel sitt vedtak

Høringssvar Jernbanedirektoratets strategier

Trøndelag Fylkeskommune takker for muligheten til å gi en uttalelse knyttet til Jernbanedirektoratets tre utredninger. Disse utredningene peker på hvordan befolkningens, næringslivets og Forsvarets transportbehov kan dekkes samtidig som klimamålene blir nådd.

Trøndelag Fylkeskommune støtter hovedretningen i de tre utredningene men vil samtidig presisere at tiltak og aktiviteter som er nødvendig å gjennomføre for å nå målene må samtidig forankres politisk og sikres finansiering i kommende statsbudsjetter. Utredningene er selvstendige hver for seg men de må sees i en sammenheng, dette kan eksemplifiseres ved at utbedring og tiltak som gjennomføres med bakgrunn i godstransport på en del av en strekning også kan ha positiv effekt for passasjertilbudet på en annen strekning.

De forskjellige ambisjonsnivåene i analysene brukt i fjerntogstrategien er et godt grunnlag for videre arbeid, Trøndelag Fylkeskommune vil likevel presisere at en forutsetning for måloppnåelse her er at tiltak og aktiviteter sikres finansiering gjennom de årlige statsbudsjettene. Et ambisjonsnivå 1 er sannsynligvis det mest realistiske mht finansiering på kort sikt.

Godsstrategien peker på behovet for å se strekninger og terminaler i en sammenheng. Trøndelag Fylkeskommune mener det er avgjørende at terminalkapasitet må prioriteres for at det skal være mulig å øke transporten av gods. Her er det også viktig å se på overganger mellom sjø og bane, spesielt knyttet til Forsvarets behov men også behovet for transport av gods mellom landsdeler.

Trøndelag fylkeskommune Trööndelagen fylhkentjielte

Kollektivstudien for Østlandet peker på grep som må tas for å håndtere økt bruk av kollektivsystemet i sentrale deler av landet. Trøndelag Fylkeskommune mener at det er avgjørende viktig å se jernbanen i et nasjonalt perspektiv og at tiltak som gjøres, eller velges å ikke gjennomføres, på en strekning også har betydning for andre strekninger.

Trøndelag fylkeskommune ber om at følgende presiseringer og tillegg blir vektlagt i det videre arbeidet:

Fjerntogstrategi:

1. Kapasitet og robusthet på strekningene Dovrebanen og Rørosbanen må sees i sammenheng, tiltak må prioriteres samlet for å kunne øke redundansen og ta ut potensialet i begge strekningene. En felles KVV for disse strekningene samlet sett for gods- og persontrafikk støttes, men det må ikke redusere/hindre arbeidet med å realisere allerede planlagte og budsjetterte tiltak for effektøkning. Her ønsker Trøndelag Fylkeskommune å peke spesielt på effektpakkene tilknyttet «to tog i timen» i Trøndelag og planlagt utbygging ved Hamar stasjon.
2. Elektrifisering av Rørosbanen er en forutsetning for videre arbeid og må prioriteres høyt. Planlagte utbygginger av kryssingsspor må sikres finansiering i de kommende statsbudsjettene.
3. Trøndelag Fylkeskommune ser fram til at dagens togmateriell på Nordlandsbanen og Rørosbanen blir erstattet og minner om at frist for å utløse opsjon på kjøp av flere togsett er nært forestående. Trøndelag Fylkeskommune mener at en ren en-til-en-erstatning av togsett ikke er tilstrekkelig for å nå overordna mål. Det bør derfor kjøpes inn minst to ekstra fjerntogsett til Nordlandsbanen og tre til fire fjerntogsett til Rørosbanen.
4. Nordlandsbanen er en nasjonal hovedåre med todelt funksjon for transport av gods, militært materiell og mennesker. Strekningen Bodø – Trondheim binder sammen landsdeler og skaper muligheter for daglige reiser til og fra arbeid, utdanning, helse og fritid. Strekningen må sikres nok materiell og oppdatert infrastruktur gjennom kommende budsjetter. Trøndelag Fylkeskommune mener at kapasiteten på nattog mellom Bodø og Trondheim må styrkes for å legge bedre til rette for miljøvennlig transport mellom landsdelene.
5. En styrking av øst-vest-forbindelser er avgjørende viktig for militær og sivil resiliens. Meråkerbanen har en sentral rolle i beredskapssammenheng og Trøndelag Fylkeskommune mener det er være avgjørende viktig å sikre finansiering av forsterkning og utbedring av denne strekningen for å kunne håndtere økt militær og sivil transport av gods og mennesker.
6. Tog må ta en betydelig større andel av transportarbeidet, inkludert underveismarkedet.
7. Det må gjennomføres undersøkelser som kan lede til tiltak for å øke gjennomføringshastighet innenfor investering, drift og vedlikehold.

Godsstrategi:

1. Arbeidet med å lage en fremtidsrettet og bærekraftig løsning for godsterminal i Midt-Norge må sikres oppstartsfinansiering. En endelig avklaring av hvilket område som skal kunne brukes må ferdigstilles av Trondheim kommune som

reguleringsmyndighet i samarbeid med Staten før arbeidet med NTP 2029 – 2040 ferdigstilles.

2. Oppgradering av Meråkerbanen må også kunne gi muligheter for tømmertransport til og fra Sverige.
3. Trøndelag Fylkeskommune oppfordrer Jernbanedirektoratet til å se på samspill mellom havn og jernbane i en beredskapssammenheng.
4. Nordlandsbanen har høy beredskapsmessig betydning for militær og sivil transport av gods. Tiltak skissert i KVV Green og gjeldende NTP må sikres finansiering før arbeidet med neste NTP iverksettes.
5. Etter raset ved Nesvatnet i Levanger kommune i 2025 ble det etablert et midlertidig nødverksted i Bodø for å sikre drift og vedlikehold av materiell. Den midlertidige løsningen må erstattes av et permanent og fullverdig verksted slik at togtilbudet både for gods og mennesker kan fortsette å være robust, stabilt og pålitelig.
6. Trøndelag fylkeskommune merker seg at det er transportkorridoren Oslo – Trondheim/Åndalsnes som for godstransport har størst volum i dag, og der vekstpotensialet er størst. Det ligger godt til rette for forbindelse sjø – bane dersom Nordre kai og tilhørende infrastruktur på Åndalsnes styrkes. Det vil ha stor betydning for beredskap.

Kollektivstudie Østlandet:

1. Trøndelag Fylkeskommune er opptatt av at en utbygging av kapasitet på Østlandet også har ringvirkninger for andre landsdeler. Den planlagte utbygginga av Hamar stasjon må derfor ikke utsettes men heller prioriteres for å kunne utløse effekter av allerede igangsatte effektpakker som f.eks "to tog i timen" i Trøndelag.
2. Utbygging av dobbeltspor til Lillehammer (Ytre Intercity) er nasjonalt viktig og har stor betydning for reisetiden mellom Trondheim og Oslo.
3. Trøndelag fylkeskommune ser at det kan være behov for etablering av ny Rikstunnel i Oslo, som vil legge til rette for økt frekvens og bedre punktlighet for region- og fjerntog som kjører via Dovrebanen. Trøndelag fylkeskommune er tydelige på at tunnelen ikke må gå på bekostning av, eller bli prioritert fremfor, anbefalte tiltak på de andre omtalte togstrekninger.

Behandling

Alternativt forslag fremmet av Guri Heggem (SP) på vegne av alle parti:

Høringssvar Jernbanedirektoratets strategier

Trøndelag Fylkeskommune takker for muligheten til å gi en uttalelse knyttet til Jernbanedirektoratets tre utredninger. Disse utredningene peker på hvordan befolkningens, næringslivets og Forsvarets transportbehov kan dekkes samtidig som klimamålene blir nådd.

Trøndelag fylkeskommune Trööndelagen fylhkentjielte

Trøndelag Fylkeskommune støtter hovedretningen i de tre utredningene men vil samtidig presisere at tiltak og aktiviteter som er nødvendig å gjennomføre for å nå målene må samtidig forankres politisk og sikres finansiering i kommende statsbudsjetter. Utredningene er selvstendige hver for seg men de må sees i en sammenheng, dette kan eksemplifiseres ved at utbedring og tiltak som gjennomføres med bakgrunn i godstransport på en del av en strekning også kan ha positiv effekt for passasjertilbudet på en annen strekning.

De forskjellige ambisjonsnivåene i analysene brukt i fjerntogstrategien er et godt grunnlag for videre arbeid, Trøndelag Fylkeskommune vil likevel presisere at en forutsetning for måloppnåelse her er at tiltak og aktiviteter sikres finansiering gjennom de årlige statsbudsjettene. Et ambisjonsnivå 1 er sannsynligvis det mest realistiske mht finansiering på kort sikt.

Godsstrategien peker på behovet for å se strekninger og terminaler i en sammenheng. Trøndelag Fylkeskommune mener det er avgjørende at terminalkapasitet må prioriteres for at det skal være mulig å øke transporten av gods. Her er det også viktig å se på overganger mellom sjø og bane, spesielt knyttet til Forsvarets behov men også behovet for transport av gods mellom landsdeler.

Kollektivstudien for Østlandet peker på grep som må tas for å håndtere økt bruk av kollektivsystemet i sentrale deler av landet. Trøndelag Fylkeskommune mener at det er avgjørende viktig å se jernbanen i et nasjonalt perspektiv og at tiltak som gjøres, eller velges å ikke gjennomføres, på en strekning også har betydning for andre strekninger.

Trøndelag fylkeskommune ber om at følgende presiseringer og tillegg blir vektlagt i det videre arbeidet:

Fjerntogstrategi:

1. Kapasitet og robusthet på strekningene Dovrebanen og Rørosbanen må sees i sammenheng, tiltak må prioriteres samlet for å kunne øke redundansen og ta ut potensialet i begge strekningene. En felles KVVU for disse strekningene samlet sett for gods- og persontrafikk støttes, men det må ikke redusere/hindre arbeidet med å realisere allerede planlagte og budsjetterte tiltak for effektøkning. Her ønsker Trøndelag Fylkeskommune å peke spesielt på effektpakkene tilknyttet «to tog i timen» i Trøndelag og planlagt utbygging ved Hamar stasjon.
2. Elektrifisering av Rørosbanen er en forutsetning for videre arbeid og må prioriteres høyt. Planlagte utbygginger av kryssingsspor må sikres finansiering i de kommende statsbudsjettene.
3. Trøndelag Fylkeskommune ser fram til at dagens togmateriell på Nordlandsbanen og Rørosbanen blir erstattet og minner om at frist for å utløse opsjon på kjøp av flere togsett er nært forestående. Trøndelag Fylkeskommune mener at en ren en-til-en-erstatning av togsett ikke er tilstrekkelig for å nå overordna mål. Det bør derfor kjøpes inn minst to

Trøndelag fylkeskommune Trööndelagen fylhkentjielte

ekstra fjerntogsett til Nordlandsbanen og tre til fire fjerntogsett til Rørosbanen.

4. Nordlandsbanen er en nasjonal hovedåre med todelt funksjon for transport av gods, militært materiell og mennesker. Strekningen Bodø – Trondheim binder sammen landsdeler og skaper muligheter for daglige reiser til og fra arbeid, utdanning, helse og fritid. Strekningen må sikres nok materiell og oppdatert infrastruktur gjennom kommende budsjetter. Trøndelag Fylkeskommune mener at kapasiteten på nattog mellom Bodø og Trondheim må styrkes for å legge bedre til rette for miljøvennlig transport mellom landsdelene.
5. En styrking av øst-vest-forbindelser er avgjørende viktig for militær og sivil resiliens. Meråkerbanen har en sentral rolle i beredskapssammenheng og Trøndelag Fylkeskommune mener det er være avgjørende viktig å sikre finansiering av forsterkning og utbedring av denne strekningen for å kunne håndtere økt militær og sivil transport av gods og mennesker.
6. Tog må ta en betydelig større andel av transportarbeidet, inkludert underveismarkedet.
7. Det må gjennomføres undersøkelser som kan lede til tiltak for å øke gjennomføringshastighet innenfor investering, drift og vedlikehold.

Godsstrategi:

1. Arbeidet med å lage en fremtidsrettet og bærekraftig løsning for godsterminal i Midt-Norge må sikres oppstartsfinansiering. En endelig avklaring av hvilket område som skal kunne brukes må ferdigstilles av Trondheim kommune som reguleringsmyndighet i samarbeid med Staten før arbeidet med NTP 2029 – 2040 ferdigstilles.
2. Oppgradering av Meråkerbanen må også kunne gi muligheter for tømmertransport til og fra Sverige.
3. Trøndelag Fylkeskommune oppfordrer Jernbanedirektoratet til å se på samspill mellom havn og jernbane i en beredskapssammenheng.
4. Nordlandsbanen har høy beredskapsmessig betydning for militær og sivil transport av gods. Tiltak skissert i KVV Green og gjeldende NTP må sikres finansiering før arbeidet med neste NTP iverksettes.
5. Etter raset ved Nesvatnet i Levanger kommune i 2025 ble det etablert et midlertidig nødverksted i Bodø for å sikre drift og vedlikehold av materiell. Den midlertidige løsningen må erstattes av et permanent og fullverdig verksted slik at togtilbudet både for gods og mennesker kan fortsette å være robust, stabilt og pålitelig.
6. Trøndelag fylkeskommune merker seg at det er transportkorridoren Oslo – Trondheim/Åndalsnes som for godstransport har størst volum i dag, og der vekstpotensialet er størst. Det ligger godt til rette for forbindelse sjø – bane dersom Nordre kai og tilhørende infrastruktur på Åndalsnes styrkes. Det vil ha stor betydning for beredskap.

Kollektivstudie Østlandet:

Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjïelte

1. Trøndelag Fylkeskommune er opptatt av at en utbygging av kapasitet på Østlandet også har ringvirkninger for andre landsdeler. Den planlagte utbygginga av Hamar stasjon må derfor ikke utsettes men heller prioriteres for å kunne utløse effekter av allerede igangsatte effektpakker som f.eks "to tog i timen" i Trøndelag.
2. Utbygging av dobbeltspor til Lillehammer (Ytre Intercity) er nasjonalt viktig og har stor betydning for reisetiden mellom Trondheim og Oslo.
3. Trøndelag fylkeskommune ser at det kan være behov for etablering av ny Rikstunnel i Oslo, som vil legge til rette for økt frekvens og bedre punktlighet for region- og fjerntog som kjører via Dovrebanen. Trøndelag fylkeskommune er tydelige på at tunnelen ikke må gå på bekostning av, eller bli prioritert fremfor, anbefalte tiltak på de andre omtalte togstrekninger.

Votering

Alternativ votering	
• Fylkesdirektørens innstilling	Ingen tilslutning
• Alternativt forslag fra Guri Heggem (SP)	Enstemmig vedtatt

Fylkesdirektørens innstilling:

Forslag til vedtak:

1. Hovedutvalg for samferdsel støtter hovedretningen i de tre utredningene fra Jernbanedirektoratet: fjerntog- og godsstrategien, og kollektivstudie for Østlandet, samtidig som det tydelig fremheves behov for prioritering av tiltak i Trøndelag som:
 - øker kapasitet og robusthet på Dovrebanen, Trønderbanen/Nordlandsbanen, Rørosbanen og Meråkerbanen
 - styrker evnen til Meråkerbanen til å ta en sentral rolle i en beredskapssammenheng
 - legger til rette for lengre og tyngre godstog
 - reduserer sårbarhet for driftsavbrudd og ekstremvær
 - sikrer samspill mellom fjerntog, gods og beredskap
 - avklarer samlokalisering av godsterminalene i Trondheim
 - peker på samspillet mellom havn og jernbane i en beredskapssammenheng.
2. Hovedutvalg for samferdsel ber om at det i det videre arbeidet med Nasjonal Transportplan og oppfølging av strategiene, også hensyntar toget sin funksjon for lokal og regional transport.
3. Hovedutvalg for samferdsel ber om at prisvirkemiddelet og bedre samordning med fylkeskommunal kollektivtrafikk, blir vektlagt i det videre arbeidet for oppfølging av strategiene.

Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjïelte

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Dato	15.06.2026
Vår referanse	2026/27622-6
Dykkar referanse	
Sakshandsamar	Einar Atle Årdalsbakke
E-post	Einar.Atle.Ardalsbakke@vlfk.no
Telefon	95401311

**Vedtak høyringsuttale fjerntogstrategi og godsstrategi for jernbanen saksnr
2024/2188 og 2026/317**

Vi viser til høyringar frå Jernbanedirektoratet om fjerntogstrategi og godsstrategi. Etter avtale med Hanne Dybvik i Jernbanedirektoratet 7.5.2026, sender vi ein høyringsuttale som gjeld begge høyringane.

Fylkesutvalet i Vestland har følgjande høyringsuttale, vedteke i møte 15. juni, til fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen:

«Vedtak***Tillegg til uttale om fjerntogstrategi vedteke i møte 2.-3. juni***

Vestland fylkeskommune reagerar sterkt på forslaget om prisverkemidlar på flybillettar og vil rå mot dette. Tog er ikkje et reellt alternativ mellom Bergen og Oslo, og ekstra avgift på flybilletane vil ikkje gje vesentleg overføring av passasjerar frå fly til tog. I realiteten vil det vere ein ekstra straffeskatt for folk og næringsliv for at dei bur og har virksomheit i eit område med dårleg togforbindelse til austlandet.»

Vestland fylkeskommune Hovedutval for samferdsel og mobilitet (SAMO) gjorde slikt vedtak i møte 2.-3- juni:

«1. Fylkesutvalet er nøgd med at fjerntogstrategien prioriterer Bergensbanen, og ber om at dette vert fylgt opp i komande NTP. Strategien viser at relasjonen Oslo-Bergen kan løftast raskast og med størst effekt, mellom anna grunna storleik på marknaden, planavklart infrastruktur og potensial for redusert reisetid og styrkt konkurransekraft mot fly.

2. Fylkesutvalet står i hovudsak tilrådinga om ambisjonsnivå 2. Fylkesutvalet peikar også på at byggetrinn to av K5 (Stanghelle-Voss) og ei snarleg investeringsbeslutning for Ringeriksbanen vil vere avgjerande for å ta ut samla kapasitet- og reisetids-gevinst på Bergensbanen. Prosjekta vil styrkja både fjerntogtilbodet og overføring av meir gods til bane, og representerer eit viktig steg i retning av ambisjonsnivå 3. Fylkesutvalet oppmodar difor regjeringa om å sørgja for at planarbeid for K5-BT2 blir sett i gang.

3. Fylkesutvalet understrekar den store betydninga kapasitetstiltak på Bergensbanen har for både person- og godstransport over fjellet. Analysar i godsstrategien viser at kapasitetsauke kan oppnåast til relativt låg kostnad. Vestland fylkeskommune ber om at tiltaka i strategien realiserast, da dei gir positiv netto overrdi.

4. Fylkesutvalet ønsker seg likevel større ambisjonar i godsstrategien, og saknar at strategien er kopla med fjerntogstrategien. Fylkesutvalet oppmodar difor Samferdselsdepartementet i tillegg til NTP å bestille ei utviklingsplan for Bergensbanen for å betre realisere strategiane og få best mogleg utvikling og utbytte av den moglege systemkapasiteten.

5. Godsstrategien viser at godsterminalen på Nygårdstangen har tilstrekkeleg kapasitet i eit langsiktig perspektiv. Fylkesutvalet peikar samtidig på at manglande oppgradering av Bergensbanen inneber risiko for varig underutnytting av ei statleg terminalinvestering, og for at potensialet for auka miljøvennleg godsvolum i Bergen ikkje blir realisert.

6. Fylkesutvalet oppmodar Jernbanedirektoratet om å gjere ei ny vurdering av Bergensbanen si rolle i sivil beredskap, særleg for Bergen, Vaksdal og Voss, men òg for tilstøytande regionar. Jernbanen er viktig både for forsyningssikkerheit og for moglegheit til hurtig og effektiv masseevakuering. Dette understrekar igjen behovet for ei kombinert utviklingsplan for gods og fjerntog på Bergensbanen.»

Med helsing

Einar Atle Årdalsbakke
seniorrådgjevar
MOK - Økonomi og styring

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift

post@jernbanedirektoratet.no

Dato	09.06.2026
Vår referanse	2026/27622-4
Dykkar referanse	
Sakshandsamar	Einar Atle Årdalsbakke
E-post	Einar.Atle.Ardalsbakke@vlfk.no
Telefon	95401311

Høyringsuttale fjerntogstrategi og godsstrategi saksnr 2024/2188 og 2026/317

Vi viser til høyringar frå Jernbanedirektoratet om fjerntogstrategi og godsstrategi. Etter avtale med Hanne Dybvik i Jernbanedirektoratet 7.5.2026, sender vi ein høyringsuttale som gjeld begge høyringane.

Fylkesutvalet i Vestland har følgjande høyringssuttale til fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen:

1. Fylkesutvalet er nøgd med at fjerntogstrategien prioriterer Bergensbanen, og ber om at dette vert fylgt opp i komande NTP. Strategien viser at relasjonen Oslo-Bergen kan løftast raskast og med størst effekt, mellom anna grunna storleik på marknaden, planavklart infrastruktur og potensial for redusert reisetid og styrkt konkurransekraft mot fly.
2. Fylkesutvalet står i hovudsak tilrådinga om ambisjonsnivå 2. Fylkesutvalet peikar også på at byggetrinn to av K5 (Stanghelle-Voss) og ei snarleg investeringsbeslutning for Ringeriksbanen vil vere avgjerande for å ta ut samla kapasitet- og reisetids-gevinst på Bergensbanen. Prosjekta vil styrkja både fjerntogtilbodet og overføring av meir gods til bane, og representerer eit viktig steg i retning av ambisjonsnivå 3. Fylkesutvalet oppmodar difor regjeringa om å sørgja for at planarbeid for K5-BT2 blir sett i gang.
3. Fylkesutvalet understrekar den store betydninga kapasitetstiltak på Bergensbanen har for både person- og godstransport over fjellet. Analysar i godsstrategien viser at kapasitetsauke kan oppnåast til relativt låg kostnad. Vestland fylkeskommune ber om at tiltaka i strategien realiserast, da dei gir positiv netto noverdi.
4. Fylkesutvalet ønsker seg likevel større ambisjonar i godsstrategien, og saknar at strategien er kopla med fjerntogstrategien. Fylkesutvalet oppmodar difor Samferdselsdepartementet i tillegg til NTP å bestille ei utviklingsplan for Bergensbanen for å betre realisere strategiane og få best mogleg utvikling og utbytte av den moglege systemkapasiteten.
5. Godsstrategien viser at godsterminalen på Nygårdstangen har tilstrekkeleg kapasitet i eit langsiktig perspektiv. Fylkesutvalet peikar samtidig på at manglande oppgradering av Bergensbanen inneber risiko for varig underutnytting av ei statleg terminalinvestering, og for at potensialet for auka miljøvennleg godsvolum i Bergen ikkje blir realisert.
6. Fylkesutvalet oppmodar Jernbanedirektoratet om å gjere ei ny vurdering av Bergensbanen si rolle i sivil beredskap, særleg for Bergen, Vaksdal og Voss, men òg for tilstøytande regionar. Jernbanen er viktig både for forsyningssikkerheit og for moglegheit til hurtig og effektiv masseevakuering. Dette understrekar igjen behovet for ei kombinert utviklingsplan for gods og fjerntog på Bergensbanen.

Med helsing

Einar Atle Årdalsbakke
seniorrådgjevar
MOK - Økonomi og styring

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Saksprotokoll Høyringsuttale fjerntogstrategi og godsstrategi for jernbanen

Saksprotokoll i Fylkesutvalet - 02.06.2026

Noralv Distad (H) sette fram slikt forslag på vegner av H og V:

«Alternativt punkt 2

Fylkesutvalet stør i hovudsak tilrådinga om ambisjonsnivå 2. Fylkesutvalet peikar også på at byggetrinn to av K5 (Stanghelle-Voss) og ei snarleg investeringsbeslutning for Ringeriksbanen vil vere avgjerande for å ta ut samla kapasitet- og reisetids-gevinst på Bergensbanen. Prosjekta vil styrkja både fjerntogtilbodet og overføring av meir gods til bane, og representerer eit viktig steg i retning av ambisjonsnivå 3. Fylkesutvalet oppmodar difor regjeringa om å sørgja for at planarbeid for K5-BT2 blir sett i gang.»

Marianne Sæhle (SV) sette fram slikt forslag på vegner av SV og MDG:

«Alternativt punkt 2

Fylkesutvalet stør ambisjonsnivå 3. Fylkesutvalet peikar på at byggetrinn to av K5 (Stanghelle-Voss) vil vere avgjerande for å ta ut samla kapasitets- og reisetidsgevinst på Bergensbanen. Prosjektet vil styrkje både fjerntogtilbodet og overføring av meir gods til bane. Fylkesutvalet oppmodar difor regjeringa om å sørgje for at planarbeidet for K5-BT2 vert sett i gang.»

Avrøysting

Innstillinga unnateke punkt 2 vart samrøystes vedteken.

Sæhle sitt forslag fekk 2 røyster (SV, MDG) og falt.

Distad sitt forslag vart vedteke mot 3 røyster (Sp, MDG).

Innstillinga punkt 2 fekk 2 røyster (Sp) og falt.

Vedtak

Fylkesutvalet i Vestland har følgjande høyringssuttale til fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen:

1. Fylkesutvalet er nøgd med at fjerntogstrategien prioriterer Bergensbanen, og ber om at dette vert fylgt opp i komande NTP. Strategien viser at relasjonen Oslo-Bergen kan løftast raskast og med størst effekt, mellom anna grunna storleik på marknaden, planavklart infrastruktur og potensial for redusert reisetid og styrkt konkurransekraft mot fly.
2. Fylkesutvalet stør i hovudsak tilrådinga om ambisjonsnivå 2. Fylkesutvalet peikar også på at byggetrinn to av K5 (Stanghelle-Voss) og ei snarleg investeringsbeslutning for Ringeriksbanen vil vere avgjerande for å ta ut samla kapasitet- og reisetids-gevinst på Bergensbanen. Prosjekta vil styrkja både fjerntogtilbodet og overføring av meir gods til bane, og representerer eit viktig steg i retning av ambisjonsnivå 3. Fylkesutvalet oppmodar difor regjeringa om å sørgja for at planarbeid for K5-BT2 blir sett i gang.
3. Fylkesutvalet understrekar den store betydninga kapasitetstiltak på Bergensbanen har for både person- og godstransport over fjellet. Analysar i godsstrategien viser at kapasitetsauke kan oppnåast til relativt låg kostnad. Vestland fylkeskommune ber om at tiltaka i strategien realiserast, da dei gir positiv netto noverdi.
4. Fylkesutvalet ønsker seg likevel større ambisjonar i godsstrategien, og saknar at strategien er kopla med fjerntogstrategien. Fylkesutvalet oppmodar difor Samferdselsdepartementet i tillegg til NTP å bestille ei utviklingsplan for Bergensbanen for å betre realisere strategiane og få best mogleg utvikling og utbytte av den moglege systemkapasiteten.
5. Godsstrategien viser at godsterminalen på Nygårdstangen har tilstrekkeleg kapasitet i eit langsiktig perspektiv. Fylkesutvalet peikar samtidig på at manglande oppgradering av Bergensbanen inneber risiko for varig underutnytting av ei statleg terminalinvestering, og for at

potensialet for auka miljøvennleg godsvolum i Bergen ikkje blir realisert.

6. Fylkesutvalet oppmodar Jernbanedirektoratet om å gjere ei ny vurdering av Bergensbanen si rolle i sivil beredskap, særleg for Bergen, Vaksdal og Voss, men òg for tilstøytande regionar. Jernbanen er viktig både for forsyningssikkerheit og for moglegheit til hurtig og effektiv masseevakuering. Dette understrekar igjen behovet for ei kombinert utviklingsplan for gods og fjerntog på Bergensbanen.

Fra: Anders Hegland Lauritzen[anders@Limone.as]
Mottatt: 16.06.2026 07:42:50
Til: Post[post@jernbanedirektoratet.no]
Tittel: Høring Fjernetogstrategi, Saksnr: 2024/2188

You don't often get email from anders@limone.as. [Learn why this is important](#)

Hei,

Vossaløysinga AS og Indre Vestland Næringsråd stiller seg bak høyrings innspelet til K5 Alliansen.

- Ein må heil til Voss for å få 4 fjelloverganger + jarnbanen over fjellet å velje mellom.

Mvh

Anders Hegland Lauritzen

Leiar

anders@limone.as

+47 98657969

<https://vossnr.no/>

LinkedIn:

<https://www.linkedin.com/company/voss-n%C3%A6ringsrad/>



Med helsing

Vossaløysinga AS

Anders H. Lauritzen

Styreleiar

98657969

www.vossaloysinga.no

VOS2A LØYSINGA

Vossaløysinga er ein del av:

<https://www.k5alliansen.no/>





Saksnr:
2024/2188

Deres referanse:
2024/2188

Henvendelse til:
Hanne Dybwik

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo

Oslo, 15.06.2026

Vys høringssvar til Fjerntogstrategi

Vygruppen AS (Vy) viser til Jernbanedirektoratets e-post av 15. april 2026, hvor direktoratet inviterer til å gi innspill til høringen om fjerntogstrategi frem mot 2050. Vy takker for muligheten til å komme med innspill til arbeidet med utviklingen av fremtidens fjerntogtilbud, som vil ha stor betydning for å nå klimamålene og styrke jernbanens rolle i transportsystemet.

Vy støtter i hovedsak Jernbanedirektoratets vurdering av at fjerntoget må spille en viktig rolle i utviklingen av et mer bærekraftig og klimavennlig transportsystem. Strategien gir et godt kunnskapsgrunnlag og synliggjør på en tydelig måte hvilke utfordringer og muligheter som ligger i utviklingen av fjerntogtilbudet frem mot 2050.

Vy vil samtidig peke på enkelte forhold hvor det etter Vys vurdering er behov for tydeligere prioriteringer, ytterligere avklaringer og nyanseringer før strategiens anbefalinger legges til grunn for videre planlegging og prioriteringer.

Overordnede merknader

Vy deler direktoratets vurdering av at forbedret punktlighet og regularitet, økt kapasitet, kortere reisetider, bedre kundeopplevelse og styrkede internasjonale forbindelser vil være sentrale forutsetninger for å øke togets konkurransekraft.

Et konkurransedyktig fjerntogtilbud kan imidlertid ikke realiseres gjennom forbedringer i togtilbudet alene. Utviklingen er avhengig av målrettede investeringer i infrastruktur, gode rammevilkår og et tett samarbeid med myndighetene, både nasjonalt og internasjonalt.

Vy mener at strategien i større grad bør tydeliggjøre hvilke tiltak som kan gi effekt på kort og mellomlang sikt, og hvilke tiltak som krever større investeringer og langsiktig planlegging. Dette skillet er viktig for å sikre realistiske forventninger til hva som kan oppnås innenfor dagens infrastruktur, og hva som forutsetter nye kapasitetsøkende tiltak.

Ambisjonsnivå og måloppnåelse

Vy støtter tilnærmingen med ulike ambisjonsnivåer for utviklingen av fjerntogtilbudet. Samtidig mener vi at strategien i større grad bør tydeliggjøre hvilket ambisjonsnivå som faktisk legges til grunn for de ulike strekningene, og hvilke tiltak som er nødvendige for å oppnå de beskrevne målene.

Etter Vys vurdering er det enkelte steder et misforhold mellom ambisjonsnivåene som beskrives og tiltakene som foreslås. Dette gjelder særlig der strategien legger til grunn målsettinger som tilsvarer ambisjonsnivå 2, mens flere av de konkrete tiltakene i praksis fremstår som tiltak innenfor ambisjonsnivå 1.

Et eksempel er omtalen av Oslo–Bergen. På side 37 fremgår det at ambisjonsnivå 2 for Oslo–Bergen innebærer en økning fra 5 til 8 daglige avganger og redusert reisetid fra 6 timer og 40 minutter til 5 timer og 40 minutter. I anbefalingen for Oslo–Bergen på side 51 anbefales det å utvikle tilbudet i tråd med ambisjonsnivå 2. Samtidig oppsummeres tiltakene blant annet med mer materiell, tilpassede nattog, optimalisering av ruteopplegget, Ringeriksbanen på sikt og bruk av prisvirkemidler frem til reisetiden er konkurransedyktig. Det vises også til videre utredning av tiltak som inngår i ambisjonsnivå 1, samt andre mindre tilpasninger og snarlige gevinster. Etter Vys vurdering gjør dette det uklart hvilke tiltak som faktisk legges til grunn for å realisere ambisjonsnivå 2 på Bergensbanen. Vy mener derfor at strategien bør tydeliggjøre sammenhengen mellom ambisjonsnivå, tiltak, kostnader og forventet måloppnåelse. Dette vil gi et bedre grunnlag for prioriteringer og bidra til større forutsigbarhet i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan.

Vy registrerer også at strategien viser til betydelig passasjervekst som følge av økt komfort og et mer kundeorientert tilbud. I tabell 12 på side 43 fremgår det eksempelvis at økt komfort er beregnet å gi om lag 194 000 flere reisende på Oslo–Bergen i 2035. Etter Vys vurdering tar analysen ikke i tilstrekkelig grad hensyn til kapasitetsbegrensninger og sesongvariasjoner i fjerntogmarkedet. Dersom økt etterspørsel møtes med økt materiellkapasitet uten en nærmere vurdering av kapasitetsutnyttelsen gjennom året, kan dette gi risiko for overkapasitet i lavsesong og økte samfunnsmessige kostnader.

Videre mener Vy at det bør legges til grunn et tydelig og konsistent ambisjonsnivå allerede i det videre planleggingsarbeidet. Dersom målet er at fjerntoget skal spille en vesentlig rolle i overføringen av trafikk fra fly til tog og bidra til betydelige utslippsreduksjoner frem mot 2050, bør tiltak, investeringer og virkemidler planlegges i tråd med dette fra start. Dette vil gi bedre sammenheng mellom mål og virkemidler, og redusere risikoen for at det gjennomføres trinnvise tiltak som ikke samlet sett er tilstrekkelige for å realisere de langsiktige ambisjonene.

Infrastruktur og prioritering av tiltak

Vy støtter strategiens vektlegging av betydningen av infrastrukturtiltak for å redusere reisetider, øke kapasiteten og forbedre punktlighet og regularitet.

Vy vil samtidig understreke at tiltak som ruteplanlegging, billettløsninger, komfortforbedringer og optimalisering av eksisterende tilbud ikke kan erstatte nødvendig infrastrukturkapasitet. Dersom infrastrukturen ikke har tilstrekkelig kapasitet, vil det heller ikke være mulig å kjøre flere tog eller realisere den tilbudsøkningen som strategien legger opp til. Etter Vys vurdering bør strategien derfor tydeligere skille mellom tiltak som forbedrer kundeopplevelsen innenfor dagens kapasitet, og tiltak som faktisk muliggjør økt frekvens, redusert reisetid og høyere kapasitet.

Særlig vil Vy understreke betydningen av Ringeriksbanen. Prosjektet representerer et av de viktigste enkelttiltakene for å styrke Bergensbanens konkurransekraft og redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen. Vy mener derfor at prosjektet bør prioriteres i det videre arbeidet med utviklingen av jernbanenettet og i kommende NTP-prosesser.

Vy mener videre at strategien bør tydeliggjøre at realisering av ambisjonsnivå 2 på Bergensbanen forutsetter investeringer som gir både økt kapasitet og kortere reisetid. Etter Vys vurdering vil Ringeriksbanen og nødvendige kapasitetsøkende tiltak på eksisterende infrastruktur, herunder kryssingsspor, være sentrale forutsetninger for å kunne realisere de beskrevne tilbudsforbedringene. Sammenhengen mellom mål, tiltak og forutsetninger bør fremgå tydeligere av strategien.

Videre støtter Vy de pågående investeringene på strekningen Arna–Stanghelle. Prosjektet vil gi betydelige gevinster i form av økt robusthet, bedre punktlighet og regularitet, kortere reisetid og økt sikkerhet på en særlig utsatt del av Bergensbanen. For å realisere det fulle potensialet av disse investeringene mener Vy at arbeidet bør videreføres mot Voss. En helhetlig utvikling av korridoren Arna–Voss vil gi større nytte for både person- og godstrafikken enn enkeltstående utbygginger på deler av strekningen. Samtidig vil dette bidra til økt robusthet i en korridor som er utsatt for ras og værrelaterte hendelser.

Ved prioritering av fremtidige infrastrukturtiltak bør det legges særlig vekt på prosjekter som både styrker fjerntogtilbudet, bidrar til økt transportkapasitet for gods og forbedrer samfunnssikkerheten gjennom mer robuste transportkorridorer.

Vy registrerer at flere av de sentrale tiltakene som omtales i strategien forutsetter videre utredning og prioritering i kommende Nasjonal transportplan. Det er derfor viktig at det videre arbeidet bidrar til å konkretisere hvilke tiltak som skal gjennomføres, hvilke effekter som forventes oppnådd og når disse realistisk kan realiseres. Etter Vys vurdering er tidslinjene for flere av de sentrale tiltakene uklare i dagens strategi.

Materiell og nattog

Vy støtter strategiens vektlegging av betydningen av moderne og driftssikkert materiell. Nye tog vil være en viktig forutsetning for å forbedre kundeopplevelsen, øke regulariteten og redusere vedlikeholdsbehovet i årene fremover.

Videre mener Vy at nattogtilbudet bør vies større oppmerksomhet som virkemiddel for å styrke togets konkurransekraft på lange reiser. For flere av de lengste relasjonene representerer nattog et attraktivt alternativ til både fly og bil, samtidig som det bidrar til effektiv utnyttelse av infrastrukturen.

Det er derfor viktig at fremtidige materiellanskaffelser og tilbudskonsepter legger til rette for tilstrekkelig kapasitet og kvalitet i nattogtilbudet.

Internasjonale togforbindelser

Vy er positiv til at strategien vier økt oppmerksomhet til internasjonale togforbindelser. Skal jernbanen ta en større rolle i fremtidens transportsystem, er det avgjørende at forbindelsene til Sverige og videre til Europa utvikles videre.

Når det gjelder Oslo–Stockholm, mener Vy at strategien bør være tydeligere i sin anbefaling. Etter Vys vurdering bør rapporten anbefale at det igangsettes en konseptvalgutredning (KVU) for Oslo–Stockholm på kort sikt, og at dette arbeidet gjennomføres parallelt med øvrige relevante utredninger og prioriteringer. Det bør ikke begrenses til å «vurdere» en KVU, da utvikling av en konkurransedyktig forbindelse mellom Oslo og Stockholm forutsetter tidlige avklaringer, tydelige prioriteringer og koordinering med svenske myndigheter.

Vy mener videre at KVVU-arbeidet bør vurdere alternative korridorer for Oslo–Stockholm, herunder om en fremtidig grensekryssende forbindelse via indre Østfold, langs E18-korridoren, kan gi større samfunnsnytte enn videre utvikling av dagens korridor. En slik løsning kan legge til rette for reisetidsbesparelser både mot Stockholm og mot Göteborg/København, samtidig som investeringene kan komme flere internasjonale togforbindelser til gode.

Vy mener derfor at en KVVU også bør vurdere muligheten for en felles grensebane via indre Østfold, eksempelvis Askim–Mysen–Ørje, med videre kobling mot Sverige. Dette bør vurderes ut fra samlet samfunnsnytte, markedsgrunnlag, reisetidsbesparelser og muligheten for å styrke forbindelsene mellom Norge, Sverige og det øvrige europeiske jernbanenettet.

Videre vil Vy understreke behovet for sterkere samarbeid mellom nasjonale myndigheter, og infrastrukturforvaltere på tvers av landegrensene. For internasjonale togforbindelser er det avgjørende at planlegging av infrastrukturarbeider, kapasitetsfordeling og trafikkavvikling skjer på en koordinert måte.

Vy vil også peke på at enkelte regulatoriske forhold fortsatt representerer barrierer for utvikling av internasjonale togforbindelser. Erfaringer fra internasjonale togprosjekter viser blant annet at merverdiavgiftsregelverket kan skape utfordringer knyttet til både billettsalg og ombordservering. Vy mener det bør vurderes om det er behov for tydeligere og mer harmoniserte rammevilkår som kan bidra til å gjøre etablering og drift av internasjonale togforbindelser enklere.

Kundeopplevelse og kommersielle forhold

Vy støtter strategiens fokus på sømløse reiser og forbedrede billettløsninger. Samtidig vil vi påpeke at det allerede eksisterer og utvikles løsninger som gjør det mulig å kjøpe gjennomgående togreiser både nasjonalt og internasjonalt. Videre utvikling av slike løsninger bør bygge på eksisterende erfaringer og markedspraksis, slik at tiltakene gir størst mulig verdi for kundene.

Når det gjelder tiltak for å styrke kundeopplevelsen, mener Vy at det bør være et betydelig handlingsrom for togoperatørene til å utvikle kommersielle tjenester og løsninger basert på kundenes behov. Dette omfatter digitale tjenester, rabattordninger, servicetilbud og bedre informasjon osv. Etter Vys vurdering bør myndighetenes rolle i større grad være å legge til rette for innovasjon og utvikling i sektoren. Vy mener derfor at det bør vurderes å etablere en egne støtteordninger med innovasjonsmidler som togoperatørene kan søke på for å utvikle, teste og skalere kundetiltak som styrker fjerntogets attraktivitet. En slik ordning vil kunne bidra til raskere utvikling av nye løsninger, samtidig som tiltakene kan prøves ut i markedet før de eventuelt innarbeides som mer permanente tilbud.

Vys erfaring er at markedet responderer positivt når tilbudet forbedres gjennom kortere reisetid, økt frekvens, økt kvalitet, bedre komfort, bedre regularitet, enklere billettering og mer sømløse reiser. Dette bør tas med i vurderingen av potensialet for videre investeringer i infrastruktur.

Prisvirkemidler og markedsutvikling

Vy er enig i at prisvirkemidler kan bidra til å styrke togets konkurransekraft og understøtte klima- og transportpolitiske mål. Samtidig mener Vy at effekten av slike virkemidler er usikker og bør vurderes med varsomhet.

Strategien legger til grunn at økte kostnader ved flyreiser kan bidra til betydelig overføring av trafikk fra fly til tog. Etter Vys vurdering vil en slik utvikling i praksis være avhengig av flere forhold enn pris alene.

For mange reisende vil faktorer som reisetid, frekvens, punktlighet, regularitet og arbeidsgiveres retningslinjer for tjenestereiser være minst like viktige som pris.

Vy mener derfor at prisvirkemidler bør ses som et supplement til et attraktivt togtilbud, og ikke som en erstatning for nødvendige investeringer i kapasitet, kvalitet og infrastruktur.

Avsluttende kommentar

Vy mener fjerntogstrategien gir et viktig grunnlag for det videre arbeidet med utviklingen av fjerntogtilbudet, men at strategien vil styrkes dersom sammenhengen mellom ambisjonsnivå, tiltak, kostnader og forventet effekt tydeliggjøres ytterligere.

Slik strategien fremstår i dag, er det enkelte steder uklart om anbefalingene bygger på ambisjonsnivå 1, 2 eller 3. For enkelte strekninger synes det tiltenkte ambisjonsnivået heller ikke fullt ut å samsvare med tiltakene som oppsummeres og anbefales. Dette gjør det krevende å vurdere hvilke investeringer og virkemidler som faktisk er nødvendige for å realisere målene.

En tydeligere kobling mellom ambisjonsnivå, infrastrukturforutsetninger, materiellbehov og forventet måloppnåelse vil etter Vys vurdering gjøre strategien mer anvendbar som grunnlag for videre prioriteringer i NTP, og gi større forutsigbarhet for togoperatørene som skal bidra til å utvikle fjerntogtilbudet.

Vennlig hilsen

Sigurd Bay

Kommersiell Direktør, Tog

E: sigurd.bay@vy.no

T: (+47) 918 84 186

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Vår ref.: 2026/8737-2

Deres ref.:

Dato: 30.06.2026

Høring fjerntogstrategi - Østfold fylkeskommune

Det vises til brev av 15. april med invitasjon til å komme med høringsinnspill til godsstrategien.

Da noen vedtakspunkt kan ha innhold som berører flere enn en utredning, avgir Østfold fylkeskommune et felles høringssvar til samtlige tre utredninger.

Fylkestinget behandlet saken PS 67/26 i sitt møte 17. juni 2026. Som grunnlag for høringssvarene på de tre utredningene vektlegges følgende:

1. Østfold fylkeskommune vil peke på viktigheten av å prioritere og gjennomføre tiltak som allerede er planlagt gjennom NTP og ulike effektpakker, dette gjelder både Vestre og Østre linje.
2. Ny Rikstunnel må planlegges og realiseres innen 2052 uten at tiltak og utvikling av ytre InterCity settes på vent.
3. En KVVU på strekningen Oslo-Stockholm må gjennomføres i samarbeid med Trafikverket, uten å vente på behandling i ny NTP.
4. Prisene på tog må være konkurransedyktig ift. Andre transportmidler.
5. Godsstrategien bør se på muligheten for å mer enn doble godstransporten på Østfoldbanen. Utrede ny godsterminal på Vestby, utrede spor til Moss havn og Borg havn.
6. Et nytt kryssingsspor mellom Aspedammen og Kornsjø må prioriteres og realiseres, for å bedre vilkårene for gods- og fjerntog.
7. Det må etableres en permanent tømmerterminal på Hauer seter i Ullensaker kommune for å understøtte skognæringen i Østfold.
8. Jernbanestrekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg må åpnes for rutegående trafikk, for å bedre kapasiteten på Østfoldbanen.

SAMF mobilitet

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Besøksadresse: Oscar Pedersens vei 39, 1721 SARPSBORG

Telefon: 69 11 70 00

E-post: post@ofk.no

Internett: www.ofk.no

Org.nr.: 930580694

9. Østfoldbanen må videreutvikles som et sentralt sikkerhetspolitisk virkemiddel særskilt med tanke på å sikre et robust transportalternativ for tropper og materiell fra Gøteborg, Borg og Moss mot Østersjøen.

10. Som et samfunnsøkonomisk lønnsomt alternativ må transportkorridoren Oslo - Gøteborg, og videre til København, Berlin og resten av Europa umiddelbart videreutvikles med tanke på rutetilbud inkludert natt-tog og kapasitet. Sporkapasiteten må forsterkes med mål om dobbeltspor på hele strekningen.

11. Det må legges stor vekt på å sikre tilgang nok vognmateriell på Østfoldbanen Østre og Vestre linje, både gjennom fornyelser og vedlikehold, inklusiv natt-togvogn.

Representanten Kåre Inge Andersen (R) framsatte følgende tilleggsforslag:

Nytt punkt 12:

Utrede ny alternativ trase mellom Råde-Sarpsborg-Berg(Halden)- Sverige. Beholde dagens planlagte dobbeltspor til Fredrikstad. Beholde dagens spor fra Fredrikstad til Halden for Intercity og kjøring til Borregaard og Saugbrugs.

Representanten Niklas Memic-Eriksen (FrP)) framsatte følgende tilleggsforslag:

Tillegg til punkt 4:

"...uten at det gjøres mindre attraktivt å kjøre bil".

Votering:

Ved alternativ votering ble fylkesutvalgets innstilling punkt 1-10 ble vedtatt med 37 (H, Ap, Sp, SV, uavh. Arnstein Koch-Engbretsen, nå medlem av DNI, INP, R, KrF, MDG, PP, V) mot 6 (FrP) stemmer avgitt for Niklas Memic-Eriksens (FrP) forslag.

Fylkesutvalgets innstilling punkt 11 ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Kåre Inge Andersen (R) fikk 8 (uavh. Arnstein Koch-Engbretsen, nå medlem av DNI, INP, R, MDG, 1 KrF, PP) stemmer og falt.

Følgende hadde ordet i saken: Kåre Inge Andersen (R), Niklas Memic-Eriksen (FrP), Erik Unaas (H), Siv Henriette Jacobsen (Ap), Benedicte Lund (MDG), Bjørn Lande (KrF) og Mattis Minge (Sp).

Protokollen fra fylkestingets behandling ligger vedlagt.

Vennlig hilsen

Håkon Bjarne Johnsen
Fylkesdirektør

Hans Arne Bjerkemyr
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg

1 Saksprotokoll_FT

PS 67/2026 Tre utredninger fra Jernbanedirektoratet - høring

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Som grunnlag for høringssvarene på de tre utredningene vektlegges følgende:

1. Østfold fylkeskommune vil peke på viktigheten av å prioritere og gjennomføre tiltak som allerede er planlagt gjennom NTP og ulike effektpakker, for både Vestre og Østre linje.
2. Ny Rikstunnel må planlegges og realiseres.
3. Realisering av en ny Rikstunnel kan ikke medføre at tiltak og utvikling av ytre InterCity settes på vent.
4. Kollektivreiser med tog bør prises slik at det oppfattes som konkurransedyktig.
5. En KVV for fjerntog på strekningen Oslo-Stockholm må gjennomføres i samarbeid med Trafikverket, uten å vente på behandling i ny NTP.
6. Godsstrategien bør se på muligheten for å mer enn doble godstransporten på Østfoldbanen.
7. Et nytt kryssingsspor mellom Aspedammen og Kornsjø må prioriteres og realiseres, for å bedre vilkårene for gods- og fjerntog.
8. Det må etableres en permanent tømmerterminal på Hauerseter for å understøtte skognæringen i Østfold.
9. Jernbanestrekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg må åpnes for rutegående trafikk, for å bedre kapasiteten på Østfoldbanen.

Fylkestingets behandling av sak 67/2026 i møte den 17.06.2026:

Representanten Kåre Inge Andersen (R) framsatte følgende tilleggsforslag:

Nytt punkt 12:

Utrede ny alternativ trase mellom Råde-Sarpsborg-Berg(Halden)- Sverige. Beholde dagens planlagte dobbeltspor til Fredrikstad. Beholde dagens spor fra Fredrikstad til Halden for Intercity og kjøring til Borregaard og Saugbrugs.

Representanten Niklas Memic-Eriksen (FrP) framsatte følgende tilleggsforslag:

Tillegg til punkt 4:

"....uten at det gjøres mindre attraktivt å kjøre bil".

Votering:

Ved alternativ votering ble fylkesutvalgets innstilling punkt 1-10 ble vedtatt med 37 (H, Ap, Sp, SV, uavh. Arnstein Koch-Engbreetsen, nå medlem av DNI, INP, R, KrF, MDG, PP, V) mot 6 (FrP) stemmer avgitt for Niklas Memic-Eriksens (FrP) forslag.

Fylkesutvalgets innstilling punkt 11 ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Kåre Inge Andersen (R) fikk 8 (uavh. Arnstein Koch-Engbreetsen, nå medlem av DNI, INP, R, MDG, 1 KrF, PP) stemmer og falt.

Følgende hadde ordet i saken: Kåre Inge Andersen (R), Niklas Memic-Eriksen (FrP), Erik Unaas (H), Siv Henriette Jacobsen (Ap), Benedicte Lund (MDG), Bjørn Lande (KrF) og Mattis Minge (Sp).

Fylkestingets vedtak:

Som grunnlag for høringssvarene på de tre utredningene vektlegges følgende:

1. Østfold fylkeskommune vil peke på viktigheten av å prioritere og gjennomføre tiltak som allerede er planlagt gjennom NTP og ulike effektpakker, dette gjelder både Vestre og Østre linje.
2. Ny Rikstunnel må planlegges og realiseres innen 2052 uten at tiltak og utvikling av ytre InterCity settes på vent.
3. En KVVU på strekningen Oslo-Stockholm må gjennomføres i samarbeid med Trafikverket, uten å vente på behandling i ny NTP.
4. Prisene på tog må være konkurransedyktig ift. Andre transportmidler.
5. Godsstrategien bør se på muligheten for å mer enn doble godstransporten på Østfoldbanen. Utrede ny godsterminal på Vestby, utrede spor til Moss havn og Borg havn.
6. Et nytt kryssingsspor mellom Aspedammen og Kornsjø må prioriteres og realiseres, for å bedre vilkårene for gods- og fjerntog.
7. Det må etableres en permanent tømmerterminal på Hauerseter i Ullensaker kommune for å understøtte skognæringen i Østfold.
8. Jernbanestrekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg må åpnes for rutegående trafikk, for å bedre kapasiteten på Østfoldbanen.
9. Østfoldbanen må videreutvikles som et sentralt sikkerhetspolitisk virkemiddel særskilt med tanke på å sikre et robust transportalternativ for tropper og materiell fra Gøteborg, Borg og Moss mot Østersjøen.
10. Som et samfunnsøkonomisk lønnsomt alternativ må transportkorridoren Oslo - Gøteborg, og videre til København, Berlin og resten av Europa umiddelbart videreutvikles med tanke på rutetilbud inkludert natt-tog og kapasitet. Sporkapasiteten må forsterkes med mål om dobbeltspor på hele strekningen.
11. Det må legges stor vekt på å sikre tilgang nok vognmateriell på Østfoldbanen Østre og Vestre linje, både gjennom fornyelser og vedlikehold, inklusiv natt-togvogner.