

Høringsnotat

Fjerntogstrategi



Utarbeidet av HD	Saksnummer 2024/2188
Godkjent av JFG	Journalpostnummer 59
Dato 1. September 2026	Versjon 01
Endringslogg:	

Innhold

1	Innledning.....	5
1.1	Om fjerntogstrategien.....	5
1.2	Håndtering av høringsinnspill	5
2	Viktige tema i høringsinnspillene.....	6
2.1	Ambisjonsnivå for fjerntogstrategien.....	6
2.2	Prioritering av banestrekninger og tiltak	6
2.3	Metodiske veivalg og samfunnsøkonomisk analyse	6
2.4	Prosess	7
3	Innspill fra statlige og fylkeskommunale instanser.....	8
3.1	Statens vegvesen.....	8
3.2	Miljødirektoratet.....	8
3.3	Trøndelag fylkeskommune	9
3.4	Nordland fylkeskommune	10
3.5	Troms fylkeskommune	10
3.6	Rogaland fylkeskommune	11
3.7	Agder fylkeskommune	11
3.8	Vestland fylkeskommune	12
3.9	Innlandet fylkeskommune.....	12
3.10	Akershus fylkeskommune.....	13
3.11	Buskerud fylkeskommune	13
3.12	Østfold fylkeskommune	13
4	Innspill fra kommuner, regionråd og interkommunale råd	15
4.1	Polarsirkelrådet.....	15
4.2	Ringerike kommune.....	15
4.3	Interkommunalt politisk råd for Nord-Østerdalen.....	16
4.4	Interkommunalt politisk råd for Ringeriksregionen	16
4.5	Osloregionen	17
4.6	Regionrådet for Hallingdal.....	17
4.7	Kongsvingerregionen interkommunalt politisk råd	18
4.8	StorOslo Nord/Jernbaneforum Gjøvikbanen.....	18
4.9	Oslo kommune	19
5	Innspill fra interesseorganisasjoner	20
5.1	For jernbane	20
5.2	Tromskomiteen for jernbane.....	20
5.3	Banevokterne.....	21
5.4	Jernbaneforum Øst	21
5.5	Oslo-Stockholm 2:55	22
5.6	Grensekomiteen Värmland-Østfold	22
5.7	Arendalsbanens venner.....	23
5.8	Norsk Jernbaneforbund.....	23
5.9	Jernbaneforum Røros- og Solørbanen.....	23
5.10	K5-Alliansen.....	24
5.11	Besteforeldrenes klimaaksjon.....	24
5.12	Naturvernforbundet	25
5.13	Forum nye Bergensbanen.....	25
5.14	Lyntogforum.....	26

5.15	Jernbaneforum Nord	26
6	Innspill fra næringsinteresser	27
6.1	Bergen næringsråd	27
6.2	Ringerike næringsforening, RingHall-alliansen, m.fl.	27
6.3	Vossaløysinga/Indre Vestland næringsråd	28
7	Innspill fra jernbanesektoren	29
7.1	Entur AS	29
7.2	Norske tog AS	29
7.3	Bane NOR SF	30
8	Innspill fra togoperatører	31
8.1	Vygruppen AS	31
8.2	SJ Nord AS	31
9	Innspill fra private	32
9.1	Vidar Sætre	32

1 Innledning

1.1 Om fjerntogstrategien

Jernbanedirektoratet har utarbeidet en fjerntogstrategi som gir et oppdatert og relevant kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av jernbanestrategien i neste rullering av [Nasjonal transportplan \(NTP\)](#). I fjerntogstrategien har vi vurdert fjerntogets rolle på nasjonale og internasjonale strekninger. Vi har vektlagt de lange reisenes betydning for å nå klimamål og bidra i overgangen til et lavutslippssamfunn. Ulike grep for å opprettholde togets rolle i dagens marked, styrke tilbudet til de kundegruppene fjerntoget betjener i dag, og gjøre tilbudet attraktivt for nye kundegrupper er utredet som grunnlag for strategien.

Samtidig med fjerntogstrategien, har det blitt utarbeidet én kollektivstudie for Østlandet og én godsstrategi. Disse tre strategiene er sett i sammenheng.

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.

Jernbanedirektoratet leverte fjerntogstrategien til Samferdselsdepartementet 1. april 2026. Den ble samtidig sendt ut på høring til relevante aktører og interessenter med frist 15. juni 2026. Det har kommet 45 innspill til fjerntogstrategien.

Dette høringsnotatet oppsummerer innholdet i høringsinnspillene.

1.2 Håndtering av høringsinnspill

Etter mottak av innspillene har de blitt gjennomgått av Jernbanedirektoratet og det er laget en oppsummering av hvert innspill.

Høringen av fjerntogstrategien har vært gjennomført parallelt med godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet. Noen av innspillene er gitt som felles innspill til alle tre strategiene. I dette høringsnotatet er det primært lagt vekt på de punktene som gjelder fjerntog. Forhold som gjelder sammenhengen mellom de tre strategiene er kommentert overordnet i høringsnotatet for kollektivstudien.

Innspillene gir uttrykk for synspunktene til avsenderne. Disse synspunktene kan være ønsker eller vurderinger som handler om prioritering av enkelttiltak og banestrekninger. Andre innspill igjen, gir uttrykk for kritikk av metodikk eller vurderinger som er gjort i fjerntogstrategien

De enkelte innspillene oppsummeres og kommenteres i kapittel 3. Generelle innspill, og innspill som handler om politiske prioriteringer og beslutninger, tas til orientering og kommenteres ikke. I de tilfellene innspillene stiller spørsmål ved de metodiske vurderingene i strategien, eller peker på feil og mangler, kommenteres dette særskilt.

2 Viktige tema i høringsinnspillene

2.1 Ambisjonsnivå for fjerntogstrategien

Høringen viser at det er store forventninger til videre utvikling av jernbanen. Flere av innspillene peker på at ambisjonsnivået i fjerntogstrategien er for lavt. Dette gjelder både generelt og på enkeltstrekninger.

Mange av innspillene som fremhever at ambisjonsnivået for fjerntog generelt er for lavt, peker på at fjerntogstrategien også burde ha vurdert høyhastighetsbaner i nye traseer, for eksempel over Haukeli.

Flere innspill uttrykker også at ambisjonsnivåene som er analysert og anbefalt på enkeltstrekninger er for lave. Særlig gjelder dette på strekningene Oslo–Kristiansand–Stavanger og Trondheim–Bodø, der fjerntogstrategien anbefaler en utvikling tilsvarende ambisjonsnivå 1. Noen aktører reagerer også på at fjerntogstrategien ikke har gjort nye vurderinger av Nord-Norgebanen.

2.2 Prioriteringer av banestrekninger og tiltak

På bakgrunn av vurderingene i fjerntogstrategien er de ulike strekningene gitt ulik prioritet. Det er Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim som er prioritert høyest av innenlands-strekningene, og Oslo–Stockholm som er gitt høyest prioritet av utenlands-strekningene. Prioriteringen er gjort med utgangspunkt i overordnede samfunnsøkonomiske vurderinger, og strekningenes potensial til å bidra til overgangen til lavutslippssamfunnet gjennom en reduksjon i antall flybevegelser. Det er mange høringsuttalelser som støtter prioriteringen som er gjort, men det er også noen aktører som mener at også andre strekninger bør få høyere prioritet. Flere regionale aktører i sør uttrykker at Sørlandsbanen har et større potensial enn det som fremkommer i fjerntogstrategien. Regionale aktører i nord fremhever de nordlige banestrekningenes betydning for beredskap og forsvar.

Det er også mange meninger om enkelttiltak i fjerntogstrategien. Flere regionale aktører understreker behovet for å bygge infrastruktur i form av konkrete kryssingsspor eller nye banestrekninger. Det enkelttiltaket som fremheves i flest høringsuttalelser er Ringeriksbanen, og flere avsendere understreker et behov for å gjennomføre dette tiltaket parallelt med en riktunnel.

2.3 Metodiske veivalg og samfunnsøkonomisk analyse

Flere av høringsuttalelsene stiller spørsmål ved metodiske valg som er gjort i fjerntogstrategien.

Et tema som trekkes frem av flere aktører er at flere fjerntogstrekninger har en viktig rolle i forbindelse med sikkerhet og beredskap. I fjerntogstrategien er det kun gjort overordnede vurderinger av dette i forbindelse med de ikke prissatte virkningene og vurdering av måloppnåelse. I godsstrategien er det gjort mer detaljerte og strekningsvise vurderinger av temaet. Flere høringsinnspill etterlyser en grundigere vurdering av sikkerhet og beredskap også i fjerntogstrategien. Spesielt gjelder dette for banestrekningene i nord.

Videre mener flere aktører som har sendt høringsinnspill at det i fjerntogstrategien er for mye fokus på endepunktsmarkedet, og at det er lagt for lite vekt på underveismarkedet. Mange peker på betydningen av regionale reiser til og fra markeder mellom endepunksdestinasjonene, og mener at det ikke kommer tydelig nok frem i fjerntogstrategien at fremtidens fjerntogtilbud også må betjene disse markedene.

I fjerntogstrategien er det gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse. Analysen er tilpasset et strategisk nivå, og er derfor relativt overordnet. Flere aktører etterlyser mer detaljerte vurderinger, både av prissatte og ikke prissatte virkninger. Det stilles også spørsmål om nytteberegningene

viser for lav samfunnsnytte for tiltakene i ambisjonsnivåene, da de bare viser nytten for fjern tog og ikke tar med nytten fra gods- og region tog.

2.4 Prosess

Flere høringsinnspill trekker frem at fjern tog strategien har hatt en god prosess og at det har vært fint at flere aktører har fått medvirke i arbeidet gjennom deltakelse i referansegruppa. Det fremheves også av flere at det er gjennom NTP-prosessen at prioriteringen av tiltak og tilbudsforbedringer må skje. Troms fylkeskommune peker på at de ikke ble invitert med i referansegruppa, men selv måtte ta kontakt med Jernbanedirektoratet for å bli involvert i arbeidet. Jernbanedirektoratet beklager dette, men har hatt eget møte med fylkeskommunen for å få fylkeskommunens synspunkter i arbeidet.

3 Innspill fra statlige og fylkeskommunale instanser

3.1 Statens vegvesen

Oppsummering:

Statens vegvesen (SVV) er i tvil om det er riktig å anbefale investeringer på henholdsvis 32,8 og 103 milliarder kroner med tilhørende netto nåverdi på henholdsvis -23,6 og -87,2 milliarder kroner. SVV 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. Videre mener SVV at heller enn å ta utgangspunkt i Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak i Norge», burde arbeidet baseres på mobilitetsbehovet og hvordan de ulike transportformene bør bidra til et samlet best mulig tilbud til lavest mulig kostnader for samfunnet.

SVV har også noen merknader til de enkelte kapitlene:

I kapittel 3 etterlyses større tydelighet rundt forutsetningene for flypriser, bilkostnader og reduksjon i flyavganger. Det etterlyses også analyser av hvordan virkemidlene påvirker transportarbeid og avviste reiser. Langdistansebuss som alternativ til jernbaneutbygging burde også vært analysert. Det samme gjelder prioriteringen mellom person- og godstog.

Forutsetningene knyttet til fly- og bilpriser bør omtales tydeligere. Det samme gjelder kostnader til drift, togmateriell og offentlig kjøp av transporttjenester.

Det etterlyses mer informasjon om transportarbeid, naturvirkninger og kildegrunnlag. Usikkerheten knyttet til de store investeringene og risikoen for strammere økonomiske rammer fremstår som undervurdert.

I vedlegg om samfunnsøkonomiske analyser peker SVV på enkelte uklarheter og mulige feil. Det stilles blant annet spørsmål ved hvordan analysen forholder seg til forutsetninger om økte fly- og bilkostnader. Det påpekes også en mulig motsetning mellom påstanden om begrenset overgang fra fly til tog og beregningene som viser en betydelig reduksjon i flyreiser.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Statens vegvesens merknad er både på et overordnet og på et svært detaljert nivå. Jernbanedirektoratet understreker at fjerntogstrategien har en overordnet strategisk tilnærming. Det vises også til oppdragsbrevet fra SD som legger føringer for strategiens fokus og innretning. Sammen med godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet, inngår fjerntogstrategien i kunnskapsgrunnlaget for vurderinger av videre utvikling av jernbanen i NTP 2029–2040. Det er i forbindelse med NTP-arbeidet at prioriteringene skal gjøres.

For grundigere omtale av forutsetninger for transportanalysen vises det til VISTAs underlagsrapport [vista_analyse_rapport_2026-14_fjerntogstrategi-1 \(3\).pdf](#).

Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.2 Miljødirektoratet

Oppsummering:

Miljødirektoratet mener fjerntog er et viktig virkemiddel for å nå Norges klimamål gjennom å flytte reisende fra fly til tog. Direktoratet støtter fjerntogstrategien, men mener den undervurderer både klimateffektene og den samfunnsøkonomiske nytten av investeringer i jernbanen.

Direktoratet påpeker at analysene ikke inkluderer gevinster for gods- og regiontog, noe som kan føre til at nytten av tiltakene blir undervurdert. Det stilles også spørsmål ved datagrunnlaget og forutsetningene som er brukt for beregning av utslippsreduksjoner og fremtidig bilpark.

Videre mener Miljødirektoratet at strategien i for liten grad tar høyde for fremtidige klimavirkemidler som økte CO₂-avgifter, høyere kostnader for biodrivstoff og strengere utslippskrav, samt mangler analyser av hvordan ulike karbonprisbaner kan påvirke resultatene. Direktoratet mener også at transportmodellene kan undervurdere effekten av et bedre togtilbud på reisendes transportvalg.

I tillegg etterlyses større vekt på ikke-prissatte virkninger, som fjerntogets rolle i et sammenhengende og intermodalt transportsystem. Avslutningsvis understrekes betydningen av en ny rikstunnel for å øke kapasiteten på jernbanenettet, og det anbefales å fremskynde planleggingen slik at tiltaket kan realiseres tidligere

Jernbanedirektoratets vurdering:

I fjerntogstrategien er beregninger av nytten i den samfunnsøkonomiske analysen gjort med utgangspunkt i fjerntogtrafikk. Bakgrunnen for dette er beskrevet i kapittel 4.5 i rapporten og videre utdypet i vedleggsnotatet om samfunnsøkonomiske analyser. Som del av arbeidet med NTP 2029–2040 vil det gjøres samfunnsøkonomiske analyser basert på nytten av alle typer togtrafikk. Analysene er basert på et referansealternativ som følger retningslinjene i R-109.

Vurderingene av de ikke prissatte virkningene har ulik detaljeringsgrad for ulike tema (natur og miljøtema er for eksempel grundigere belyst enn sømløs mobilitet og kundeopplevelse), og påvirker samfunnsnyttene i både positiv og negativ retning. Direktoratets vurdering er at en grundigere drøfting/vurdering av IPV opp mot nytte/kost ikke vil påvirke rangeringen/ prioritering mellom de ulike strekningene.

Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.3 Trøndelag fylkeskommune

Oppsummering:

Samlet innspill til fjerntogstrategien og godsstrategien. Følgende punkter fremheves som viktige når det gjelder fjerntog:

Trøndelag fylkeskommune støtter hovedretningen i Jernbanedirektoratets tre utredninger og mener de gir et godt grunnlag for videre utvikling av jernbanen. Samtidig understrekes det at nødvendige tiltak må forankres politisk og sikres finansiering gjennom kommende statsbudsjetter.

Fylkeskommunen mener utredningene må ses i sammenheng, fordi tiltak for gods- og persontransport ofte gir gjensidige gevinster. Det pekes særlig på behovet for økt terminalkapasitet, bedre koblinger mellom sjø og bane, og en helhetlig tilnærming til jernbanen som nasjonalt transportsystem.

Fylkeskommunen støtter fjerntogstrategiens anbefaling om å se utviklingen av Dovrebanen og Rørosbanen samlet. Det pekes også på behovet for å prioritere elektrifisering av Rørosbanen, sikre finansiering av planlagte tiltak og anskaffe flere togsett enn det som kreves for ren utskifting av dagens materiell. Videre understrekes betydningen av Nordlandsbanen og Meråkerbanen for persontransport, godstransport og beredskap.

Avslutningsvis mener fylkeskommunen at tog må ta en større del av transportarbeidet, og at det bør gjennomføres tiltak som kan bidra til raskere gjennomføring av investeringer samt mer effektiv drift og vedlikehold.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Jernbanedirektoratet anbefaler at det gjennomføres en KVVU for Oslo–Trondheim som ser godstransport og persontransport i sammenheng. Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.4 Nordland fylkeskommune

Oppsummering:

Nordland fylkesting mener at fjerntogstrategien undervurderer jernbanens betydning i nord og etterlyser en sterkere satsing på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Beredskap, samfunnssikkerhet, regional utvikling og bærekraft må tillegges større vekt, og Nordlandsbanen må ses både som en nasjonal fjerntogforbindelse og et viktig regionalt transporttilbud.

Fylkestinget peker på at driftsproblemer, innstillinger og buss for tog har svekket tilliten til jernbanen, og etterlyser økte investeringer i vedlikehold, driftssikkerhet og kapasitet. Det ønskes blant annet flere togsett, et permanent verksted i Bodø, bedre rassikring, flere kryssingsspor og utbygging av ERTMS for å styrke regulariteten og beredskapen.

For Ofotbanen kreves status som nasjonal beredskapskorridor, samtidig som togtilbudet mot Sverige og Finland styrkes. Fylkestinget fremhever også behovet for å ivareta hensyn til totalforsvaret i fremtidige materiellanskaffelser og sikre tilstrekkelig sovekapasitet på nye tog. Samlet mener fylkestinget at et mer robust og attraktivt togtilbud vil styrke beredskapen, bidra til regional utvikling og øke tilgjengeligheten til Nord-Norge.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Fjerntogtilbudets betydning for beredskap er vurdert på et overordnet nivå i fjerntogstrategien (se vurdering av ikke prissatte virkninger og måloppnåelse). Det vises til godsstrategien for mer inngående korridorvis vurdering av dette temaet.

Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.5 Troms fylkeskommune

Oppsummering:

Troms fylkeskommune er kritisk til både prosessen og innholdet i Fjerntogstrategien 2050. Fylkeskommunen mener det er uakseptabelt at Troms ikke ble involvert i arbeidet med strategien, til tross for at Nord-Norgebanen inngikk i oppdraget fra Samferdselsdepartementet. Troms ble først trukket inn etter eget initiativ da strategien i praksis var ferdigstilt, og mener derfor at fylkeskommunen ikke har hatt reell mulighet til å påvirke arbeidet.

Fylkeskommunen reagerer også på at Nord-Norgebanen i praksis er utelatt fra strategien, til tross for Stortingets vedtak om å starte arbeidet med realisering av banen. Troms mener at strategien i for stor grad tar utgangspunkt i eksisterende jernbanenett og i for liten grad vurderer nye bane-strekninger som kan bidra til å løse utfordringer knyttet til beredskap, forsyningssikkerhet, militær mobilitet, klima, regional utvikling og næringsliv.

Videre stiller fylkeskommunen spørsmål ved tidligere utredninger av Nord-Norgebanen, og mener disse undervurderer potensialet for persontrafikk. Økt turisme, pendling og studenttrafikk trekkes frem som forhold som tilsier behov for nye analyser. Troms viser også til erfaringene fra Nordlandsbanen som et eksempel på jernbanens betydning for regional utvikling.

Fylkeskommunen understreker at transportinfrastruktur i nord må vurderes som en del av nasjonal sikkerhets- og beredskapspolitikk, og fremhever jernbane som viktig for både totalforsvaret og samfunnssikkerheten. Det bes om at Fjerntogstrategien suppleres med analyser av en etappevis utbygging av Nord-Norgebanen, med strekningen Narvik–Setermoen–Bardufoss som en naturlig første fase. Samtidig fremheves behovet for sterke øst-vest-forbindelser mellom Norge, Sverige og Finland for å styrke beredskap, transportløsninger og samarbeid i nord-områdene.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Jernbanedirektoratet beklager at Troms fylkeskommune ikke ble involvert i referansegruppen for fjerntogstrategien fra begynnelsen av. Vi viser imidlertid til at det ble avholdt et eget møte etter at fylkeskommunen tok kontakt, og at fylkeskommunen fra da av inngikk i referansegruppa, og deltok på det siste møtet.

Jernbanedirektoratet leverte i 2022 en KVV for Nord-Norgebanen. Her ble det gjort grundige vurderinger av markedsbehovet for en eventuell Nord Norgebane, og grunnlaget for kostnadsnivå, klimaregnskap og ikke-prissatte virkninger er også på et nivå som er grundigere enn det som er gjort i fjerntogstrategien. Det er ingen nye forhold som tilsier at fjerntogstrategien vil kunne komme til en annen konklusjon om markedspotensielt for en mulig Nord-Norgebane sett i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Det er foreliggende heller ikke et formelt konseptvalg i saken. På bakgrunn av dette, er ikke Nord Norgebanen utredet nærmere i arbeidet med fjerntogstrategien.

Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.6 Rogaland fylkeskommune

Oppsummering:

Felles innspill til fjerntogstrategien og godsstrategien. Følgende punkter fremheves som viktige når det gjelder fjerntog:

Rogaland fylkeskommune tar de strategiske utredningene til orientering, men understreker at prioriteringer må fastsettes gjennom NTP-prosessen. Rogaland fylkeskommune mener korridoren Oslo–Kristiansand–Stavanger over tid har vært for lavt prioritert for både person- og gods-transport.

Det etterlyses en egen strategi for lokal- og regiontog utenfor Østlandet, inkludert Jærbanen.

Behovet for en helhetlig vurdering av gods-, fjern-, region- og lokaltog fremheves, samt samspillet mellom Jærbanen, Sørlandsbanen og godsterminalene. Rogaland fylkeskommune mener strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger bør løftes til ambisjonsnivå 2 i både fjerntog- og godsstrategien.

Det ønskes en videre utvikling av Sørlandsbanen med høyere frekvens, kortere reisetid og bedre punktlighet. Det etterlyses økt satsing på Jærbanen, inkludert dobbeltspor sørover fra Sandnes og videre planlegging mot Egersund.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

3.7 Agder fylkeskommune

Oppsummering:

Felles innspill til fjerntogstrategien og godsstrategien. Følgende punkter fremheves som viktige når det gjelder fjerntog:

Agder fylkeskommune tar fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen til orientering som kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan. Det understrekes at reell regional medvirkning er viktig og at prioriteringer besluttet gjennom Nasjonal transportplan (NTP).

Agder fylkeskommune etterlyser bedre driftsstabilitet, punktlighet og universell utforming på Sørlandsbanen, og mener dette må prioriteres i den videre utviklingen av jernbanetilbudet. 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.

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.

Agder fylkeskommune mener Sørlandsbanen har et større vekstpotensial enn det som legges til grunn i Fjerntogstrategien, og bør derfor prioriteres på ambisjonsnivå 2 fremfor nivå 1. Økt komfort og bedre driftsstabilitet vurderes som nøkkelen til økt passasjervekst

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

3.8 Vestland fylkeskommune

Oppsummering:

Felles innspill til fjerntogstrategien og godsstrategien. Følgende punkter fremheves som viktige når det gjelder fjerntog:

Vestland fylkeskommune fraråder prisvirkemidler på flybilletter. Tog er ikke et reelt alternativ mellom Bergen og Oslo, og økte flyavgifter vil i praksis ramme innbyggere og næringsliv i regioner med svake togforbindelser.

Fylkesutvalget støtter prioriteringen av Bergensbanen i fjerntogstrategien og ber om at dette følges opp i neste NTP. Utvalget støtter i hovedsak ambisjonsnivå 2 og understreker at K5 (Stanghelle–Voss) og Ringeriksbanen er avgjørende for økt kapasitet, kortere reisetid og mer gods på bane. Regjeringen oppfordres til å starte planarbeidet for byggetrinn 2 av K5.

Fylkesutvalget oppfordrer Jernbanedirektoratet til å gjøre en ny vurdering av Bergensbanens rolle for sivil beredskap. Jernbanen er viktig både for forsyningssikkerhet og for muligheten for hurtig og effektiv masseevakuering. Dette understreker behovet for en kombinert utviklingsplan for gods og fjerntog på Bergensbanen

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

3.9 Innlandet fylkeskommune

Oppsummering:

Innlandet fylkeskommune mener fjerntogstrategien, kollektivstudien og godsstrategien må ses som ett samlet kunnskapsgrunnlag, der person- og godstransport vurderes i sammenheng.

Fylkeskommunen støtter prioriteringen av de fire viktigste fjerntogstrekningene, men mener strategien i større grad må vektlegge underveismarkedet og regionale reisebehov. Fjerntogene bør betjene både lange reiser og regionale bo- og arbeidsmarkeder.

Innlandet støtter en samlet vurdering av Dovrebanen og Rørosbanen, og forventer at tiltak på Rørosbanen gjennomføres slik at den kan fungere som en reell alternativ korridor. Samtidig understrekes betydningen av videre utvikling av Kongsvingerbanen.

På lengre sikt bør en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen utredes for å styrke robusthet, beredskap, godstransport og regional integrasjon.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Fjerntogstrategien har vektlagt de lange reisenes betydning for å nå klimamål og bidra i overgangen til et lavutslippssamfunn. Den har derfor hatt særskilt fokus på endepunktsmarkedet.

Underveismarkedet er imidlertid også vurdert, både i transportanalysen og den samfunnsøkonomiske analysen. Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.10 Akershus fylkeskommune

Oppsummering:

Akershus fylkeskommune er positiv til Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi og ser nødvendigheten av ambisiøse investeringer som kan gjøre tog mer konkurransedyktig mot flytransport. Fylkeskommunen ønsker at det gjennomføres en konseptvalgutredning (KVU) for strekningen Oslo–Stockholm i samarbeid med svenske Trafikverket, og at muligheten for offentlig-privat samarbeid (OPS) utredes for å sikre finansiering og gjennomføring.

Videre mener Akershus at Ringeriksbanen bør realiseres, helst før neste NTP-periode, for å styrke forbindelsen mellom Oslo og Bergen. Fylkeskommunen vurderer også at fjerntogstrategiens ambisjon for togforbindelsen Oslo–Göteborg er for lavt, og etterlyser tiltak som kan redusere reisetiden betydelig. Dette kan skje gjennom oppgradering av dagens strekning eller ved å utrede en ny forbindelse via den planlagte Oslo–Karlstad-linjen i samarbeid med svenske myndigheter

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

3.11 Buskerud fylkeskommune

Oppsummering:

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.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

3.12 Østfold fylkeskommune

Oppsummering:

Østfold fylkeskommune understreker behovet for å videreutvikle jernbanen gjennom implementering av planlagte tiltak på både Vestre og Østre linje. Fylkeskommunen mener at ny Rikstunnel må realiseres innen 2052, uten at dette forsinker utviklingen av ytre InterCity. Videre ønskes en konseptvalgutredning (KVU) for strekningen Oslo–Stockholm i samarbeid med svenske Trafikverket. Det pekes også på behovet for konkurransedyktige togpriser.

For å styrke kapasiteten for gods- og fjerntog foreslås blant annet et nytt kryssingsspor mellom Aspedammen og Kornsjø. I tillegg ønsker fylkeskommunen gjenåpning av jernbanestrekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg for ordinær trafikk.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

4 Innspill fra kommuner, regionråd og interkommunale råd

4.1 Polarsirkelrådet

Oppsummering:

Polarsirkelrådet fremhever at Nordlandsbanen er både en nasjonal hovedåre og en regional livsnerve for Helgeland og Nord-Norge. Banen har en viktig funksjon som fjerntogforbindelse mellom Trondheim og Bodø, men er også en sentral transportåre for innbyggere, næringsliv og reiseliv på Helgeland og i Nord-Norge.

Rådet mener at målet om økt motstandsdyktighet og beredskap i transportsystemet tilsier en sterkere statlig satsing på Nordlandsbanen. De etterlyser blant annet flere togsett, bedre togtilbud, økt kapasitet, nytt og mer robust materiell, fullføring av ERTMS, flere kryssingsspor samt økt vedlikehold og rassikring.

Polarsirkelrådet understreker at banens hovedutfordring er manglende regularitet og pålitelighet, ikke mangel på etterspørsel. De mener at et mer stabilt og attraktivt togtilbud vil kunne gi betydelig vekst i persontrafikk, arbeids- og studentreiser, reiseliv og klimavennlig transport, og dermed bidra til mobilitet, beredskap, bosetting og næringsutvikling i Nord-Norge.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

4.2 Ringerike kommune

Oppsummering:

Samlet innspill til fjerntogstrategien, kollektivstudien og godsstrategien. Følgende punkter fremheves som viktige når det gjelder fjerntog:

Ringerike kommune mener de tre jernbaneutredningene samlet viser et tydelig behov for økt kapasitet, sterkere jernbanekorridorer, mer gods på bane, bedre beredskap og sterkere bo- og arbeidsmarkedsintegrasjon. Utredningene peker samlet mot behovet for et mer robust og fremtidsrettet jernbanesystem.

Ringeriksbanen/FRE16 er et sentralt tiltak for å nå disse målene. Prosjektet vil styrke den nasjonale øst-vest-korridoren, redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen, øke jernbanens konkurransekraft og bidra til overføring av person- og godstransport fra vei og fly til bane.

Ringerike kommune understreker at fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien må ses i sammenheng, og at Ringeriksbanen og Rikstunnelen må utvikles parallelt. Videre strategiarbeid må ikke forsinke eller reåpne allerede vedtatte og modne prosjekter.

Ringerike kommune anbefaler derfor at Ringeriksbanen/FRE16 gis høy prioritet i den videre oppfølgingen av utredningene og i kommende Nasjonal transportplan. Det er nå behov for tydelige prioriteringer, finansiering og gjennomføring.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

4.3 Interkommunalt politisk råd for Nord-Østerdalen

Oppsummering:

IPRNØ mener Fjerntogstrategien er et viktig grunnlag for videre prioriteringer og understreker at den må ses i sammenheng med kollektivstudien og godsstrategien.

IPRNØ støtter prioriteringen av de fire viktigste fjerntogstrekningene, men mener at regionale reisebehov og mellomliggende stasjoner må tillegges større vekt. Fjerntogtilbudet bør betjene både endepunkts- og underveismarkedet.

IPRNØ støtter en samlet vurdering av Dovrebanen og Rørosbanen, og forutsetter at tiltak på Rørosbanen gjennomføres slik at de to traseene kan fungere som reelle alternativer til hverandre. Samtidig understrekes betydningen av videre utvikling av Kongsvingerbanen.

På lengre sikt bør en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen utredes for å styrke robusthet, beredskap og regional integrasjon.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Fjerntogstrategien har vektlagt de lange reisesenes betydning for å nå klimamål og bidra i overgangen til et lavutslippssamfunn. Den har derfor hatt særskilt fokus på endepunktsmarkedet. Underveismarkedet er imidlertid også vurdert, både i transportanalysen og den samfunnsøkonomiske analysen. Innspillet for øvrig tas til orientering.

4.4 Interkommunalt politisk råd for Ringeriksregionen

Oppsummering:

Felles uttalelse for de tre strategiene. Følgende punkter fremheves som mest relevante for fjerntogstrategien:

Ringeriksregionen støtter hovedkonklusjonene i Jernbanedirektoratets utredninger og mener disse samlet viser at Norge trenger mer jernbane, større kapasitet og sterkere nasjonale jernbanekorridorer. Samtidig understrekes det at utredningene nå må følges opp med konkrete prioriteringer og gjennomføring, og ikke føre til nye utredningsrunder som forsinker allerede vedtatte prosjekter.

Ringeriksregionen fremhever Ringeriksbanen som et av de viktigste nasjonale jernbaneprosjektene og som et sentralt tiltak for å styrke Bergensbanen og øst-vest-korridoren. Innspillet viser til at fjerntogstrategien identifiserer Oslo-Bergen som strekningen med størst potensial for overgang fra fly til tog, og mener Ringeriksbanen er avgjørende for å realisere dette potensialet.

Det pekes på at prosjektet vil redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen, styrke kapasiteten og regulariteten på Bergensbanen, legge til rette for flere togavganger og gjøre toget mer konkurransedyktig overfor flytrafikken. I tillegg fremheves betydningen for reiseliv, verdiskaping, regional utvikling og godstransport.

Innspillet understreker at Ringeriksbanen allerede er vedtatt, regulert og tilstrekkelig utredet, og at det derfor ikke er behov for nye prinsipielle vurderinger av prosjektets rolle eller nytte.

Ringeriksregionen mener tiden for nye utredninger er over, og at oppfølgingen nå må preges av finansiering, fremdrift og gjennomføring.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

4.5 Osloregionen

Oppsummering:

Felles uttalelse for de tre strategiene. Følgene punkter fremheves som mest relevante for fjerntogstrategien:

Osloregionen IPR støtter hovedretningen i Jernbanedirektoratets utredninger, men mener de i for liten grad er sett i sammenheng.

Innspillet støtter satsingen på de viktigste fjerntogkorridorene, men mener nytten av prosjektene må vurderes mer helhetlig. Særlig trekkes Oslo–Bergen frem som en korridor der investeringer bør vurderes samlet ut fra gevinster for fjerntog, regiontrafikk og godstransport.

Osloregionen støtter forslaget om en konseptvalgutredning for Oslo–Stockholm-korridoren og mener det også bør vurderes alternative finansieringsløsninger for å kunne realisere prosjektet raskere. Samtidig understrekes det at Kongsvingerbanen og Värmlandsbanan fortsatt vil være viktige for regional trafikk, gods, beredskap og internasjonale forbindelser.

Jernbanedirektoratets vurdering:

I de fleste tilfeller vil tiltak ha nytte for godstrafikk og regiontrafikk i tillegg til fjerntog. I fjerntogstrategien er det kun gjort beregninger av nytten av fjerntogtrafikk i den samfunnsøkonomiske analysen. Bakgrunnen for dette er beskrevet i kapittel 4.5 i rapporten og videre utdypet i vedleggsnotatet om samfunnsøkonomiske analyser. Som del av arbeidet med NTP 2029–2040 vil det gjøres samfunnsøkonomiske analyser basert på nytten av alle typer togtrafikk. Innspillet for øvrig tas til orientering.

4.6 Regionrådet for Hallingdal

Oppsummering:

Felles uttalelse for de tre strategiene. Følgene punkter fremheves som mest relevante for fjerntogstrategien:

Regionrådet for Hallingdal støtter hovedkonklusjonen i Jernbanedirektoratets utredninger om at fremtidens transportutfordringer ikke kan løses uten en sterk satsing på jernbane. Samtidig mener innspillet at strategiene i for liten grad konkretiserer hvilke tiltak som må gjennomføres for å oppnå målene.

Innspillet fremhever Bergensbanen som den fjernstrekningen som har størst potensial for å overføre trafikk fra fly til tog. Regionrådet støtter vurderingen om at kortere reisetid, høyere frekvens, bedre regularitet og økt komfort er avgjørende for å styrke togets konkurransekraft på strekningen Oslo–Bergen. Det understrekes at dette potensialet må følges opp gjennom konkrete investeringer, og at Bergensbanen bør prioriteres som en sentral del av den nasjonale jernbansatsingen.

Regionrådet legger stor vekt på at Ringeriksbanen og ny E16 mellom Skaret og Hønefoss (FRE16) må gjennomføres som planlagt. Innspillet viser til at prosjektet er ferdig utredet, vedtatt av Stortinget og omtalt i gjeldende Nasjonal transportplan. Prosjektet fremheves som viktig for kortere reisetid mellom Oslo og Bergen, økt kapasitet og styrking av både person- og gods-transport. Innspillet støtter også behovet for en ny rikstunnel gjennom Oslo, men mener dette arbeidet ikke må forsinke gjennomføringen av Ringeriksbanen.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

4.7 Kongsvingerregionen interkommunalt politisk råd

Oppsummering:

Kongsvingerregionen IPR mener fjerntogstrategien bekrefter behovet for at jernbanen får en større rolle i fremtidens transport-, klima-, nærings- og beredskapspolitikk. Regionen fremhever Kongsvingerbanen som en sentral grensekryssende forbindelse til Sverige og en viktig del av korridoren mellom Oslo og Stockholm, med betydning for persontransport, godstransport, forsyningssikkerhet og militær mobilitet.

Innspillet mener fjerntogstrategien undervurderer potensialet i dagens Oslo–Stockholm-korridor, og at målrettede investeringer i Kongsvingerbanen og Värmlandsbanan kan gi kortere reisetider, økt kapasitet og flere togavganger til relativt lave kostnader og med begrensede naturinngrep. Regionen etterlyser samtidig en mer offensiv og helhetlig strategi for grensekryssende jernbanetrafikk mellom Norge og Sverige.

Kongsvingerregionen støtter en ny konseptvalgutredning for forbindelsen mellom Norge og Sverige, men mener denne må omfatte bredere hensyn som næringsliv, forsvar, beredskap, gods- og persontransport. Samtidig understrekes det at flere forbedringstiltak på Kongsvingerbanen kan gjennomføres før en ny Rikstunnel i Oslo står ferdig. Regionen etterlyser også større vekt på naturinngrep, arealbruk og utslipp i vurderingen av fremtidige jernbaneprosjekter.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Jernbanedirektoratet mener at strekningen Oslo–Stockholm er interessant for videre utvikling på sikt, men at det er behov for å avklare valg av ambisjonsnivå og trase. Vi anbefaler at det gjennomføres en KVVU for å fremskaffe et beslutningsgrunnlag. Innspillet for øvrig tas til orientering.

4.8 StorOslo Nord/Jernbaneforum Gjøvikbanen

Oppsummering:

StorOslo Nord støtter hovedretningen i fjerntogstrategien og er enig i at Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim bør prioriteres som de viktigste nasjonale fjerntogkorridorene. Samtidig understreker organisasjonen behovet for et mer konkurransedyktig togtilbud med høyere kapasitet, bedre regularitet og en sterkere rolle i klima-, transport- og beredskapspolitikken.

Innspillet mener imidlertid at strategien i for liten grad ser jernbanenettet som et helhetlig system. StorOslo Nord fremhever særlig Gjøvikbanen og Roa–Hønefossbanen som viktige for kapasitet, robusthet, godstransport og beredskap, og mener disse banene bør ses i sammenheng med utviklingen av fjerntogkorridorene. Organisasjonen ønsker også at en mulig forbindelse mellom Hønefoss og Roa utredes.

Et sentralt budskap er at samfunnssikkerhet, beredskap og redundans bør tillegges større vekt i jernbaneplanleggingen. StorOslo Nord mener alternative transportkorridorer rundt Oslo vil få økende betydning for gods, forsyningssikkerhet og militær mobilitet, og etterlyser derfor videre utredninger av Gjøvikbanens rolle i det fremtidige nasjonale jernbanenettet.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

4.9 Oslo kommune

Oppsummering:

Oslo kommune støtter vurderingen av at fjerntog kan bidra til omstillingen til lavutslippssamfunnet, men mener ambisjonsnivået i strategien er for lavt. Kommunen etterlyser en helhetlig nasjonal satsing på fjerntog og nattog, sett i sammenheng med godstransport på jernbane. Særlig fremheves behovet for bedre internasjonale forbindelser til Göteborg, København og Stockholm, og det anbefales en konseptvalgutredning for strekningen Oslo–Stockholm.

Kommunen understreker at tiltak som dyrere flybilletter må utredes grundig før de eventuelt innføres. Samtidig pekes det på at mange allerede ønsker å reise med tog, men at lav punktlighet, svak regularitet og høye billettpriser gjør toget mindre konkurransedyktig enn fly. Oslo kommune mener derfor at høyere kvalitet, bedre pålitelighet og økt konkurransekraft for jernbanen bør være den viktigste prioriteringen

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

5 Innspill fra interesseorganisasjoner

5.1 For jernbane

Oppsummering:

Samlet innspill til fjerntogstrategien og godsstrategien. Følgende punkter fremheves som viktige når det gjelder fjerntog:

For Jernbane mener de tre strategiene bør ses samlet og danne grunnlag for en langsiktig nasjonal plan for et moderne og konkurransedyktig jernbanenett.

Organisasjonen mener dagens bevilgninger er for lave i forhold til ambisjonene.

For strekningen Oslo–Bergen løftes Vestlandsbanen over Haukeli frem som det fremtidige hovedsambandet mellom Østlandet og Vestlandet, mens dagens Bergensbane bør videreutvikles som region- og turistbane. For Oslo–Trondheim anbefales en langsiktig satsing på sammenhengende dobbeltspor med høy hastighet, samtidig som Rørosbanen styrkes gjennom økt kapasitet og elektrifisering for å fungere som en robust alternativ korridor.

For Oslo–Stavanger etterlyses sterkere satsing på Sørlandsbanen, inkludert utbedring av strekninger med lav hastighet og videreutvikling av Ålgårdbanen. For Trondheim–Bodø og en fremtidig Nord-Norgebane mener For Jernbane at planleggingen bør ta utgangspunkt i moderne høyhastighetsstandard og ses i sammenheng med forbindelsene videre nordover.

For de internasjonale forbindelsene støttes en raskere og mer direkte bane mellom Oslo og Stockholm, kombinert med videre utvikling av Kongsvingerbanen. For Oslo–Gøteborg anbefales utredning av kortere traseer og en sterkere kobling til det europeiske jernbanenettet. Det pekes også på behovet for bedre togforbindelser mellom Narvik og Stockholm og mellom Trondheim og Stockholm.

Samlet mener For Jernbane at nye investeringer må inngå i en langsiktig plan for et sammenhengende høyhastighets- og dobbeltspornett som kan gi kortere reisetider, høyere kapasitet og mer person- og godstransport på bane.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

5.2 Tromskomiteen for jernbane

Oppsummering:

Avsenderen mener at utkastet til Fjerntogstrategi er for lite ambisiøst, har et for kort tidsperspektiv og i for liten grad ivaretar Nord-Norges behov. Det kritiseres at Nord-Norgebanen i praksis avvises gjennom å legge tidligere utredninger til grunn uten ny vurdering, og det argumenteres for at både banen og potensialet for økt togtrafikk til og fra Nord-Norge bør utredes nærmere.

Innspillet etterlyser en sterkere satsing på togforbindelser mellom Sør-Norge og Nord-Norge, blant annet gjennom bedre samordning av tog og buss, garanterte korrespondanser og mer sømløse reiser på strekningene Oslo-Bodø, Narvik og Tromsø. Det pekes også på behovet for å styrke transportberedskapen dersom flytrafikken skulle falle bort.

Dovrebanen trekkes frem som særlig viktig, både for trafikken mellom Oslo og Trondheim og for forbindelsene videre nordover. Det støttes en samlet vurdering av Dovrebanen og Rørosbanen, samtidig som det foreslås dobbeltspor mellom Hamar og Trondheim og en målsetting om reisetid på under fire timer mellom Oslo og Trondheim.

Avslutningsvis etterlyses større vektlegging av jernbanens fordeler når det gjelder miljø, arealbruk og trafikkssikkerhet, samt en mer langsiktig og offensiv utvikling av jernbanenettet.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Jernbanedirektoratet leverte i 2022 en KVV for Nord-Norgebanen. Her ble det gjort grundige vurderinger av markedsbehovet for en eventuell Nord Norgebane, og grunnlaget for kostnadsnivå, klimaregnskap og ikke-prissatte virkninger er også på et nivå som er grundigere enn det som er gjort i fjerntogstrategien. Det er ingen nye forhold som tilsier at fjerntogstrategien vil kunne komme til en annen konklusjon om markedspotensialet for en mulig Nord-Norgebane sett i et samfunnsøkonomisk perspektiv. På bakgrunn av dette, er ikke Nord Norgebanen utredet nærmere i arbeidet med fjerntogstrategien.

Innspillet for øvrig tas til orientering.

5.3 Banevokterne

Oppsummering:

Banevokterne støtter målene i Fjerntogstrategien, men mener strategien i større grad må forplikte staten til å realisere Ringeriksbanen. De fremhever at Oslo–Bergen er fjerntogstrekningen med størst potensial, og at Ringeriksbanen er det viktigste enkelttiltaket for å redusere reisetiden og styrke togets konkurransekraft mot fly.

Videre understrekes det at Ringeriksbanen ikke bare er et fjerntogprosjekt, men et tiltak som også gir betydelige gevinster for regiontog, godstransport, klima, beredskap, samfunnssikkerhet og regional utvikling. Banevokterne mener at de samfunnsøkonomiske analysene undervurderer prosjektets samlede nytte fordi flere av disse effektene ikke er fullt ut inkludert.

De peker også på at Ringeriksbanen er et viktig klima- og beredskapstiltak, som kan bidra til overføring av trafikk fra fly og bil til tog samt gjøre transportsystemet mer robust. Derfor anbefaler de at Ringeriksbanen prioriteres og realiseres i kommende NTP-periode, med en tydelig fremdrifts- og finansieringsplan.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

5.4 Jernbaneforum Øst

Oppsummering:

Jernbaneforum for Kongsvingerbanen støtter målet om et bedre fjerntogtilbud, men mener strategien undervurderer Kongsvingerbanens betydning for persontrafikk, godstransport og forbindelsen mellom Norge og Sverige. Forumet peker på at banen allerede har kapasitetsutfordringer, og at oppgraderinger blir enda viktigere som følge av utsettelsen av ny Oslotunnel.

Det etterlyses tiltak som flere kryssingsspor, lengre tog, sanering av planoverganger og på sikt dobbeltspor for å øke kapasiteten og styrke driften. Samtidig fremheves Kongsvingerbanens rolle i TEN-T-korridoren og behovet for tett samarbeid med svenske myndigheter om utviklingen av forbindelsen mellom Oslo og Stockholm.

Forumet mener derfor at Kongsvingerbanen bør gis høyere prioritet i den endelige strategien, og understreker at nødvendige oppgraderinger av eksisterende infrastruktur bør gjennomføres uavhengig av fremtidige beslutninger om nye jernbanekorridorer.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Jernbanedirektoratet mener at strekningen Oslo–Stockholm er interessant for videre utvikling på sikt, men at det er behov for å avklare valg av ambisjonsnivå og trase. Vi anbefaler at det

gjennomføres en KVV for å fremskaffe et beslutningsgrunnlag. Innspillet for øvrig tas til orientering.

5.5 Oslo–Stockholm 2:55

Oppsummering:

Innspillet konsentrerer seg om strekningen Oslo–Stockholm.

Oslo-Stockholm 2:55 støtter Fjerntogstrategiens vurdering av at en ny jernbanekorridor mellom Oslo og Stockholm er mer kostnadseffektiv enn oppgradering av dagens bane. Det fremheves at strekningen har stor betydning for nordisk samarbeid, næringsutvikling, handel, beredskap og forsvar, og at en ny grensekryssende forbindelse vil gi viktig redundans i transportsystemet.

Videre understrekes det at markedspotensialet er svært stort. Allerede i dag er flyforbindelsen mellom Oslo og Stockholm blant de mest trafikkerte i verden. Med planlagte jernbaneutbygginger i Sverige kan reisetiden reduseres til rundt tre timer. Dette kan gi et passasjergrunnlag på om lag 2,7 millioner reiser årlig og gjøre forbindelsen til en av de viktigste fjerntogstrekningene i Norden.

Innspillet peker også på at banen vil kunne styrke både person- og godstransport, bidra til forsvarsberedskap og potensielt finansieres delvis gjennom baneavgifter og EU-støtte. Avslutningsvis peker det på behovet for en snarlig konseptvalgutredning (KVV) i samarbeid mellom Norge og Sverige, og det etterlyses formell avtale mellom regjeringene om å starte dette arbeidet.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

5.6 Grensekomiteen Värmland-Østfold

Oppsummering:

Grensekomiteen Värmland-Østfold støtter hovedretningen i Fjerntogstrategien og understreker behovet for å styrke de grensekryssende jernbaneforbindelsene mellom Norge og Sverige. Dette er viktig for næringsutvikling, regional integrasjon, klima og beredskap.

Komiteen er særlig positiv til at Jernbanedirektoratet anbefaler en konseptvalgutredning (KVV) for Oslo-Stockholm i samarbeid med Trafikverket. En raskere korridor mellom hovedstedene bør utredes for å styrke konkurransekraften til toget og utvikle en sterk nordisk transportkorridor.

Forbindelsene Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg bør sees i sammenheng, samtidig som dagens bane via Kongsvinger og Charlottenberg videreutvikles. KVV-en bør også vurdere tilknytning til europeiske transportkorridorer og mulighetene for alternative finansieringsmodeller, inkludert EU-støtte.

Grensekomiteen mener moderne og effektive jernbaneforbindelser mellom de nordiske hovedstadsregionene vil bidra til økt transport på bane, styrket beredskap og økt verdiskaping, og dermed gjøre Norden sterkere og bedre integrert.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

5.7 Arendalsbanens venner

Oppsummering:

For å gjøre fjerntog til et mer attraktivt valg for både arbeids- og fritidsreiser, må tilbudet forbedres gjennom kortere reisetid, bedre komfort og konkurransedyktige priser.

For å utvide markedsgrunnlaget på Sørlandsbanen, må det legges større vekt på Arendals-regionen og Midt-Telemark, blant annet gjennom bedre togtilbud fra Arendal og vurdering av direkteavganger til Oslo. På kort sikt bør fjerntogene prioriteres høyere i ruteplanleggingen for å redusere kjøretid og forsinkelser, mens en ny bane mellom Grenland og Gjerstad er viktig på lengre sikt.

Videre bør det vurderes ekspressavganger med færre stopp, bedre sittekomfort og stabil nettilgang. Fjerntogtilbudet må også utvikles som et sømløst system med samordnede billett-løsninger, konkurransedyktige priser og gode rettigheter ved forsinkelser.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

5.8 Norsk Jernbaneforbund

Oppsummering:

Norsk Jernbaneforbund mener fjerntogstrategien i for liten grad ivaretar behovet for helhetlig styring, sikkerhet og stabile rammevilkår i jernbanesektoren. Forbundet advarer mot videre fragmentering av togtilbudet og mener hyppige operatørskifter svekker forutsigbarheten for ansatte, kompetansemiljøene og sikkerhetskulturen.

Forbundet etterlyser en helhetlig vurdering av beredskap, samfunnssikkerhet, arbeidsvilkår og kompetanseutvikling, og anbefaler at det utredes en nasjonal operatørmodell med tydeligere samlet ansvar.

Samtidig understrekes behovet for langsiktige investeringer i infrastruktur, vedlikehold og materiell for å gjøre toget til et mer attraktivt transportvalg. Norsk Jernbaneforbund støtter satsing på bedre togforbindelser mellom de nordiske hovedstedene og mener sømløse reiser, bedre samordning av kollektivtransporten og enklere billettløsninger er avgjørende for å øke togandelen og nå klima- og transportpolitiske mål.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

5.9 Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Oppsummering:

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen mener fjerntogstrategien er et viktig grunnlag for videre prioriteringer, og understreker at den må ses i sammenheng med kollektivstudien og godsstrategien.

Forumet støtter prioriteringen av de fire viktigste fjerntogstrekningene, men mener at regionale reisebehov og mellomliggende stasjoner må tillegges større vekt. Fjerntogtilbudet bør betjene både endepunks- og underveismarkedet.

Forumet støtter en samlet vurdering av Dovrebanen og Rørosbanen, og forventer at tiltak som elektrifisering og nye kryssningsspor på Rørosbanen gjennomføres. Samtidig understrekes betydningen av videre utvikling av Kongsvingerbanen.

Rørosbanen bør gis en tydeligere rolle som alternativ korridor mellom Østlandet og Trøndelag for å styrke kapasitet, beredskap og robusthet i det nasjonale jernbanesystemet.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Fjerntogstrategien har vektlagt de lange reisesenes betydning for å nå klimamål og bidra i overgangen til et lavutslippssamfunn. Den har derfor hatt særskilt fokus på endepunktsmarkedet. Underveismarkedet er imidlertid også vurdert, både i transportanalysen og den samfunnsøkonomiske analysen.

Innspillet for øvrig tas til orientering.

5.10 K5-Alliansen

Oppsummering:

Felles uttalelse for de tre strategiene. Følgene punkter fremheves som mest relevante for fjerntogstrategien:

K5-Alliansen støtter vurderingen av at korridoren Oslo–Bergen har det største potensialet for å flytte trafikk fra fly og vei til tog, og understreker forbindelsens betydning for persontransport, godstransport, næringsliv og beredskap. Alliansen mener Bergensbanen bør prioriteres høyt i den videre utviklingen av fjerntogtilbudet, men at strategien har for lave ambisjoner for strekningen Bergen–Voss.

Innspillet fremhever særlig Ringeriksbanen og full utbygging av Bergen–Voss som avgjørende tiltak for å redusere reisetiden mellom Bergen og Oslo. K5-Alliansen mener disse prosjektene samlet kan kutte reisetiden med om lag halvannen time og dermed styrke togets konkurransekraft betydelig.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering

5.11 Besteforeldrenes klimaaksjon

Oppsummering:

Besteforeldrenes klimaaksjon mener fjerntogstrategien har et for lavt ambisjonsnivå og etterlyser en tydeligere satsing på jernbanen som virkemiddel i overgangen til et lavutslippssamfunn. Organisasjonen fremhever jernbanen som et energieffektivt transportmiddel og mener transportpolitikken i større grad bør bidra til å flytte trafikk fra fly og vei til bane.

Innspillet legger særlig vekt på at kortere reisetider er avgjørende for å gjøre toget mer konkurransedyktig. Besteforeldrenes klimaaksjon mener derfor at det trengs en mer langsiktig satsing på moderne jernbaneforbindelser med høyere hastighet, spesielt på strekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Stavanger. Samtidig støttes tiltak som vedlikehold, kryssingsspor og andre kapasitetsforbedringer på eksisterende infrastruktur.

Organisasjonen mener også at Nord-Norgebanen bør inngå i de langsiktige planene for jernbanens utvikling. Hovedbudskapet er at Norge trenger en mer offensiv jernbanepolitikk for å redusere utslipp, styrke beredskapen og øke togets konkurransekraft overfor fly og bil.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

5.12 Naturvernforbundet

Oppsummering:

Felles uttalelse for de tre strategiene. Følgene punkter fremheve som mest relevante for fjerntogstrategien:

Naturvernforbundet mener jernbanen må få en langt sterkere rolle i transportsystemet gjennom økte investeringer i tog og redusert satsing på vei og fly. Organisasjonen understreker samtidig at bedre punktlighet, regularitet og utnyttelse av eksisterende infrastruktur må prioriteres på kort sikt.

For fjerntogtrafikken mener Naturvernforbundet at potensialet for å overføre reisende fra fly til tog er betydelig større enn i dag. De fremhever særlig hyppigere avganger, bedre reiseopplevelse, kortere reisetider og økt satsing på nattog som viktige virkemidler. Organisasjonen ønsker blant annet avganger minst annenhver time mellom Oslo og de største norske byene samt Stockholm og København, og peker på flere kryssingsspor og andre mindre kapasitetsutvidelser som sentrale tiltak.

Naturvernforbundet støtter også en sterkere satsing på internasjonale togforbindelser og enklere billettløsninger. På lengre sikt ønsker organisasjonen konseptvalgutredninger for de viktigste fjernstrekningene, men understreker at videre jernbaneutvikling må ta hensyn til klima og natur. De er derfor tydelig kritiske til dagens planer for E16 og Ringeriksbanen.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering

5.13 Forum nye Bergensbanen

Oppsummering:

Felles uttalelse for de tre strategiene. Følgene punkter fremheve som mest relevante for fjerntogstrategien:

Forum Nye Bergensbanen støtter hovedfunnene i Jernbanedirektoratets strategier, som viser behov for økt transportkapasitet, klimavennlige løsninger og styrket beredskap. Samtidig mener forumet at strategiene i for liten grad peker på hvilke prosjekter som må prioriteres.

Forumet mener Ringeriksbanen bør være neste store nasjonale jernbaneprosjekt. Prosjektet er vedtatt og planlagt, og vil gi kortere reisetid mellom Oslo og Bergen, økt kapasitet og bedre vilkår for godstransport.

Videre understrekes behovet for å utvikle Bergensbanen som en samlet øst-vest-korridor, med oppfølging av Arna-Stanghelle og videre utbygging mot Voss. Sammen med Ringeriksbanen vil dette styrke togets konkurransekraft betydelig.

Forumet støtter planlegging av ny rikstunnel i Oslo, men mener denne ikke må bli en forutsetning for å realisere Ringeriksbanen. Vedtatte og ferdig planlagte prosjekter må gjennomføres, og strategiene må følges opp med konkrete investeringsbeslutninger.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering

5.14 Lyntogforum

Oppsummering:

Lyntogforum mener Jernbanedirektoratets fjerntogutredning har for lave ambisjoner for reisetidsreduksjoner, og at de foreslåtte tiltakene ikke gjør toget tilstrekkelig konkurransedyktig mot fly. De argumenterer for at moderne høyhastighetsbaner kan redusere reisetidene til rundt 2,5–3 timer mellom de største byene, noe som vil gi større passasjervekst, bedre klimaeffekter og bedre driftsøkonomi.

Innspillet anbefaler en ny høyhastighetsbane til Vestlandet via Haukeli og sammenhengende dobbeltspor med høy standard mot Trondheim, fremfor de løsningene som er foreslått i utredningen. Det argumenteres også for at investeringer på Gjøvikbanen, Ringeriksbanen og Dovrebanen bør inngå i et fremtidig nasjonalt høyhastighetsnett, samt for sterkere satsing på forbindelser nordover og til Stockholm, Göteborg, København og Hamburg.

Lyntogforum understreker at de største klima- og samfunnsøkonomiske gevinstene oppnås gjennom raske og konkurransedyktige fjerntogforbindelser som kan overføre trafikk fra fly og vei til bane. De mener derfor at jernbaneinvesteringer i større grad bør rettes mot høyhastighets- og flerbruksbaner for person- og godstransport, og at kollektivstudien, godsstrategien og fjerntogstrategien bør ses mer i sammenheng for å synliggjøre jernbanens fulle potensial.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering

5.15 Jernbaneforum Nord

Oppsummering:

Jernbaneforum Nord mener at forslaget til *Fjerntogstrategi – Jernbanen 2050* har for lave ambisjoner for nordområdene og undervurderer jernbanens betydning for regional utvikling, beredskap og samfunnssikkerhet. De peker på at et svekket togtilbud, gammelt materiell og dårlig infrastruktur har ført til færre reisende, og at denne utviklingen feilaktig brukes som begrunnelse for videre nedprioritering. Forumet krever et sterkere og mer fremtidsrettet togtilbud, særlig på strekningene Nordlandsbanen og Narvik–Stockholm, som de mener er avgjørende for mobilitet, næringsutvikling, turisme og Norges strategiske interesser i nord.

Videre uttrykker de stor bekymring for driftsutfordringene på Nordlandsbanen, med hyppige innstillinger, redusert kapasitet og manglende reservekapasitet. De etterlyser flere togsett, et permanent verksted i Bodø og økte investeringer i vedlikehold og infrastruktur. Jernbaneforum Nord understreker også behovet for kapasitetsøkende tiltak på både Nordlandsbanen og Ofotbanen, og mener at fjerntogstrategien i langt større grad må ta hensyn til nordområdenes rolle for verdiskaping, beredskap og nasjonal sikkerhet. Samlet forventer de en strategi med tydeligere ambisjoner og konkrete satsinger som styrker jernbanens rolle i nord.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering

6 Innspill fra næringsinteresser

6.1 Bergen næringsråd

Oppsummering:

Samlet innspill til fjerntogstrategien og godsstrategien. Følgende punkter fremheves som viktige når det gjelder fjerntog:

Bergen Næringsråd støtter en prioritering av Bergen–Oslo som den viktigste jernbanestrekningen for videre utbygging, både på grunn av stort passasjergrunnlag og behovet for bedre beredskap og redundans mellom landets to største byer. De er sterkt imot økte avgifter på flyreiser før tog er et reelt alternativ, og mener dette vil ramme næringslivet på Vestlandet uforholdsmessig hardt uten å gi vesentlig overgang fra fly til tog. Videre understreker de at Ringeriksbanen, fullføring av Arna–Voss-prosjektet og innføringen av ERTMS er avgjørende tiltak for å forbedre kapasitet, regularitet, sikkerhet og konkurransekraften til jernbanen. Til slutt etterlyser de raskere investeringer i infrastrukturen som faktisk kan gjøre tog til et attraktivt alternativ på strekningen.

Bergen næringsråd mener de to strategiene inneholder nok informasjon til å gå videre med konkrete konsepter og tiltak.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering

6.2 Ringerike næringsforening, RingHall-alliansen, m.fl.

Oppsummering:

Felles høringsuttalelse for de tre strategiene. Følgende punkter fremheves som mest relevant for fjerntogstrategien:

RingHall-alliansen mener utredningene tydelig viser at Norge trenger en sterkere jernbane for å møte fremtidens behov innen mobilitet, verdiskaping, beredskap og klima. Det er avgjørende at de strategiske ambisjonene følges opp med konkrete prioriteringer og gjennomføring. For næringslivet i Ringeriksregionen og Hallingdal er dette først og fremst et spørsmål om konkurransekraft, arbeidskraft, regional utvikling og tillit til at staten gjennomfører vedtatte prosjekter.

Alliansen understreker at korridoren Oslo–Bergen har det største potensialet for å flytte trafikk fra fly til tog, og mener denne korridoren derfor må prioriteres nasjonalt. Ringeriksbanen fremheves som det viktigste enkelttiltaket for å styrke korridoren. Ringeriksbanen er også viktig for forsyningssikkerhet og nasjonal beredskap. Prosjektet vil redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen med om lag én time, øke kapasiteten, styrke arbeidsmarkedene, legge til rette for næringsutvikling og bedre robustheten i transportsystemet. Prosjektet er allerede vedtatt av Stortinget, ligger i Nasjonal transportplan og er ferdig regulert.

Samtidig støtter alliansen planleggingen av en ny Rikstunnel gjennom Oslo, men understreker at dette ikke må forsinke gjennomføringen av modne prosjekter som Ringeriksbanen. Prosjektene bør utvikles parallelt.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering

6.3 Vossaløysinga/Indre Vestland næringsråd

Oppsummering:

Vossaløysinga AS og Indre Vestland Næringsråd stiller seg bak høringsinnspillet til K5 Alliansen. Man må helt til Voss for å få 4 fjelloverganger + jernbanen over fjellet å velge mellom.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering

7 Innspill fra jernbanesektoren

7.1 Entur AS

Oppsummering:

Entur støtter hovedretningen i fjerntogstrategien og fremhever digitale løsninger som en viktig forutsetning for å styrke fjerntogtilbudet. Selskapet mener togets konkurransekraft kan styrkes gjennom tidligere tilgjengeliggjøring av rutedata og billetter, slik at reiser kan planlegges og bestilles opptil tolv måneder i forveien.

Videre peker Entur på manglende gjennomgående billettering som en barriere, spesielt for lengre og internasjonale reiser, og støtter tiltak som gjør det mulig å kjøpe én billett for hele reisen. Selskapet støtter også økt satsing på internasjonale togforbindelser og fremhever behovet for bedre samarbeid og digitale løsninger på tvers av landegrensene.

Entur understreker dessuten at bedre datadeling mellom aktørene i sektoren kan bidra til mer effektiv kapasitetsutnyttelse, bedre passasjerinformasjon og mer treffsikker ruteplanlegging.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

7.2 Norske tog AS

Oppsummering:

Felles høringsuttalelse til fjerntogstrategien og kollektivstudien. Norske tog støtter hovedtrekkene i Jernbanedirektoratets kollektivstudie og fjerntogstrategi, men understreker at økt togtrafikk krever mer enn bare investeringer i infrastruktur. Tilgang på moderne, driftssikre tog og tilstrekkelig vedlikehold er avgjørende.

Selskapet peker særlig på behovet for:

- Økte ressurser til vedlikehold og verkstedkapasitet.
- Prioritering av Flirt-togene og type 71 (Flytoget) for å sikre stabil drift.
- Anskaffelse av flere tog, blant annet rundt 50 ekstra lokaltog for å kunne øke frekvensen på Østlandet.
- Utnyttelse av opsjoner i eksisterende togkontrakter for å dekke fremtidige behov.
- Tidlig oppstart av arbeidet med nye regiontog, siden toganskaffelser tar lang tid.

For fjerntog mener Norske tog at et mer komfortabelt, pålitelig og kundevennlig tilbud kan gjøre toget mer konkurransedyktig mot fly og bil. De nye fjerntogene som er bestilt vil imidlertid hovedsakelig erstatte gammelt materiell og ikke gi økt kapasitet.

Konklusjonen er at ambisjonene om betydelig vekst i togtrafikken frem mot 2050 forutsetter en helhetlig satsing på både infrastruktur, vedlikehold, verksteder og nye toganskaffelser.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

7.3 Bane NOR SF

Oppsummering:

Bane NOR understreker at fjerntog er en viktig utslippsfri transportform for lange reiser og har betydning for beredskap mellom regionene. De viser til at økt satsing på fjerntog kan gi betydelige klimagassreduksjoner gjennom overføring av trafikk fra fly til tog, men peker samtidig på at dette vil kreve omfattende investeringer i infrastruktur for å øke hastighet og kapasitet.

Bane NOR støtter vurderingen om at en større satsing på fjerntog må avveies mot behovet for kapasitet til daglige pendlereiser og godstransport. De fremhever at pågående og planlagte tiltak i jernbanenettet allerede legger til rette for bedre regularitet, økt godskapasitet og nytt fjerntogmateriell. For Sørlandsbanen mener de at fremtidige tog bør ha krengefunksjon for å kunne opprettholde en effektiv rutemodell.

Videre understreker Bane NOR at økt nattogtilbud må balanseres mot behovet for vedlikeholds- og fornyelsesarbeid på nattestid. De støtter utredning av mindre tiltak som kan gi raske gevinster, og etterlyser samtidig mer oppmerksomhet rundt toglengder, setekapasitet og konsekvensene av eventuelt kortere tog. Til slutt påpeker de enkelte behov for presiseringer og faktakorreksjoner i strategidokumentet

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

8 Innspill fra togoperatører

8.1 Vygruppen AS

Oppsummering:

Vy støtter hovedretningen i Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi og målene om økt kapasitet, kortere reisetider, bedre punktlighet og sterkere internasjonale forbindelser. Samtidig mener selskapet at strategien bør tydeliggjøre sammenhengen mellom ambisjoner, tiltak, kostnader og forventede effekter, samt skille tydeligere mellom kortsiktige og langsiktige tiltak.

Vy understreker at økt frekvens og kortere reisetider forutsetter betydelige investeringer i infrastrukturen, og peker særlig på Ringeriksbanen og videre utbygging av Arna–Voss som viktige tiltak. Selskapet fremhever også behovet for moderne togmateriell og et styrket nattogtilbud.

Videre støtter Vy en satsing på internasjonale togforbindelser, inkludert en konseptvalgutredning for Oslo–Stockholm, og etterlyser bedre rammevilkår for grensekryssende togtrafikk. I tillegg støtter selskapet arbeidet med sømløse reiser og bedre billettløsninger, men ønsker større handlingsrom for operatørene til å utvikle kommersielle tjenester og innovasjon.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering.

8.2 SJ Nord AS

Oppsummering:

SJ Nord støtter hovedretningen i fjerntogstrategien og mener at kortere reisetider, økt kapasitet, moderne togmateriell, konkurransedyktige priser og en bedre kundeopplevelse er avgjørende for å styrke togets konkurranseevne. Selskapet etterlyser en tydeligere beskrivelse av effekten av de nye fjerntogene og hvordan disse skal disponeres. SJ peker også på at lavere kostnader for operatørene, større mulighet for dynamisk prising, lengre salgsperioder for billetter og bedre korrespondanse- og garantiordninger kan bidra til å øke etterspørselen etter fjerntogreiser.

Når det gjelder enkeltstrekninger, mener SJ at Oslo–Trondheim bør prioriteres høyt i neste NTP, og støtter både utvikling av dagens trasé og langsiktige utredninger av alternative løsninger. For Trondheim–Bodø fremheves strekningens betydning for regionaltrafikk og gods, samt potensialet i nattogtilbudet. SJ vurderer også Oslo–Stockholm som en svært lovende korridor og støtter både en ny, raskere forbindelse på lengre sikt og tiltak på Kongsvingerbanen på kort sikt. I tillegg mener selskapet at det er grunnlag for et direktetog mellom Trondheim og Stockholm, og ønsker at elektrifiseringen av Meråkerbanen følges opp med et forbedret togtilbud.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Innspillet tas til orientering

9 Innspill fra private

9.1 Vidar Sætre

Oppsummering:

Innspillet etterlyser en mer offensiv rolle for Jernbanedirektoratet som pådriver for jernbaneutbygging, med større vekt på klima-, miljø- og arealhensyn. Forfatteren mener potensialet for togtrafikk mellom Oslo, Göteborg, København og Europa er undervurdert, og argumenterer for en langsiktig satsing på høyhastighetsbaner og mer direkte jernbaneforbindelser for både person- og godstransport.

Innspillet er kritisk til den planlagte Ringeriksbanen via Sandvika og Kroksund, og foreslår i stedet en alternativ trasé via Jevnaker, Harestua og Nittedal. Det fremmes også forslag om en omfattende modernisering av Nordlandsbanen og videre jernbaneutbygging nordover, samt utredning av høyhastighetsprosjekter som Vestlandsbanen/Haukelibanen.

Videre presenteres en rekke konkrete forslag til nye forbindelser, stasjoner, godsterminaler og kapasitetsforbedringer. Samlet argumenterer innspillet for en mer ambisiøs og langsiktig jernbanepolitikk med større vekt på høyhastighetstog, godstransport, naturhensyn og alternative trasevalg enn det som legges til grunn i dagens planer.

Jernbanedirektoratets vurdering:

Jernbanedirektoratet har som rolle å gi faglige råd til Samferdselsdepartementet om hvordan jernbanen kan utvikles best mulig for å oppnå transportpolitiske mål. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er et viktig utgangspunkt, og dette ligger også til grunn for fjerntogstrategiens anbefalinger om tiltak og ambisjonsnivå.

Innspillet for øvrig tas til orientering.