

Høringsrapport

Jernbanedirektoratets godsstrategi til NTP 2029-2040

Utarbeidet av Helge Drösemeyer Fredrik A. Wyller	Saksnummer 2024/2308
Godkjent av Jan Frederik Geiner Christian Knittler	Journalpost 85
Dato 31. august 2026	Versjon 01
Endringslogg:	

1 Bakgrunn og mål

Jernbanedirektoratets godsstrategi ble oversendt Samferdselsdepartementet og publisert i starten av april 2026.

Strategien undersøker jernbanens rolle i transportsystemet for gods i et 2050-perspektiv, og hvilken tilrettelegging som er nødvendig i de ulike transportkorridorene. Det store bildet er at prioriterte tiltak i Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 gir et godt grunnlag for å møte forventet etterspørsel etter godstransport på jernbane på lengre sikt. Prioriteringene som er gjort i NTP 2025–2036 synes fortsatt hensiktsmessige. På flere av relasjonene er det imidlertid behov for ytterligere tilrettelegging på lengre sikt.

Utover infrastrukturtiltak anbefaler godsstrategien videre utredning på følgende områder:

- Fast kompensasjonsordning ved langvarig uforutsett driftsstans
- Støtte i forbindelse med kjøp eller leie av nye lokomotiver
- Operatørmodell for kombiterminaler med én terminaloperatør per terminal
- Tilrettelegging for raskere godstog gjennom oppdaterte bremsetabeller
- Løsning av særnorske, eller særnordiske, utfordringer gjennom norsk eller nordisk teknologi-samarbeid

I 2050-perspektiv er det de politiske prioriteringene fremover som vil gi retning for jernbanens rolle i transportsystemet, eller i hvilket omfang transportformen bidrar til å dekke transportetterspørselen. Ulik vektlegging av de transportpolitiske målene, med tilsvarende ulik politikkutforming, vil resultere i at gods på bane kan spille ulike roller. Godsstrategien peker på konsekvenser av noen av retningsvalgene som tas på politisk nivå.

Et høringsbrev ble sendt ut til utvalgte aktører 15. april 2026, med invitasjon om å gi høringsinnspill innen 15. juni 2026. Høringsrunden var åpen, slik at hvem som helst, organisasjoner som privatpersoner, kunne sende innspill.

I denne rapporten gis en kort oppsummering av mottatte høringsinnspill, samt en vurdering av innspillene fra Jernbanedirektoratet.

2 Om høringsinnspillene og videre prosess

2.1 Hvem har levert høringsinnspill?

Det ble levert høringsinnspill fra 53 separate høringsparter. Disse ble levert fra ulike kategorier av høringsparter som statlige etater, fylkeskommuner, kommuner, interkommunale politiske råd, bedrifter, privatpersoner i følgende fordeling.

Kategori	Antall høringsinnspill
Statlige etater og statsforetak	5
Fylkeskommuner	7
Kommuner	4
Interkommunale politiske råd og andre forum med kommunal tilknytning/eierskap	12
Kommunale foretak	3
Bedrifter (vareiere og togselskap)	7
Interesseorganisasjoner uten offentlig eierskap, næringsråd, arbeidsgiverorganisasjoner, etc.	13
Privatpersoner	2
Totalt	53

Jernbanedirektoratet vil takke alle som har brukt muligheten til å berike godsstrategien med ytterligere detaljkunnskap og perspektiver.

2.2 Videre prosess

Etter at høringsfristen gikk ut har alle høringsinnspillene blitt lest grundig av prosjektgruppen i Jernbanedirektoratet, og det enkelte innspill er sammenfattet i denne rapporten. Det gis også en overordnet oversikt over de mest sentrale poengene som fremkommer i flere av innspillene, samt en drøfting av disse. Denne rapporten leveres til Samferdselsdepartementet sammen med høringsinnspillene, som et tillegg til beslutningsgrunnlaget, likeverdig med strategidokumentet. Selve strategidokumentet vil ikke oppdateres med bakgrunn i høringsinnspillene, men må sees i lys av innspillene.

Videre oppfølging av strategien, herunder blant annet valg av strekningsvise ambisjonsnivåer, er Samferdselsdepartementets beslutning. Videre oppfølging og utredningsarbeid vil initieres ved beslutning fra departementet.

På bakgrunn av de innkomne høringsinnspillene vil det kunne bli aktuelt for Jernbanedirektoratet å ta kontakt med enkelte av høringspartene ved videre oppfølging av strategien i form av videre utredningsarbeid.

3 Oppsummering av mottatte høringsinnspill

I dette kapittelet oppsummeres hovedbudskapet i det enkelte høringsinnspill. Rekkefølgen gjenspeiler når innspillene ble levert.

3.1 Oslo Havn KF

Oslo Havn KF vurderer strategien som konstruktiv, realistisk og egnet til å sikre jernbanens kjernefunksjoner, men mener den i for liten grad adresserer langsiktige endringer i transportbehov og mangler tydeligere ambisjoner for utvikling. Innspillet peker særlig på fire områder som bør styrkes: jernbanens rolle i det nasjonale logistikk- og forsyningssystemet, jernbaneaktørenes lønnsomhet og organisering, usikkerhet knyttet til fremtidige transportbehov, samt betydningen av TEN-T, forsyningssikkerhet og militær mobilitet.

Oslo Havn KF fremhever Alnabruterminalens kritiske rolle i Østlandskorridoren og samspillet mellom terminalen, jernbanen og logistikklyngen rundt Oslo havn som avgjørende for jernbanens konkurransekraft. De identifiserer lav lønnsomhet hos jernbaneaktørene og kapasitets- og effektivitetsutfordringer på Alnabru som de største truslene mot kvalitetsutvikling. Strategien bør derfor i større grad forklare hvordan tiltak faktisk vil forbedre lønnsomhet gjennom reduserte enhetskostnader og bedre effektivitet, fremfor varige støtteordninger. Videre etterlyser Oslo Havn KF en grundigere drøfting av hvordan endringer i transportbehov – blant annet innen byggematerialer, sirkulær økonomi, ny energi/CCS samt skog- og landbruksprodukter – kan påvirke jernbanens godsgrunnlag. Til slutt påpekes det at strategien i for liten grad vurderer jernbanens rolle i TEN T-sammenheng, mulig norsk deltakelse i CEF og konsekvensene dette kan ha for grensekryssende transport og forsynings- og beredskapshensyn.

Jernbanedirektoratets vurdering: Godsoperatørenes lønnsomhet har vært en utfordring over lang tid, og det ble innført ordninger for å forbedre situasjonen, som miljøstøtteordningen og kompensasjoner i forbindelse med stengt infrastruktur. Operatørene rapporterer at situasjonen har bedret seg over de siste 12 måneder. TEN-T har vært en del av vurderingene rundt toglangder, som ble videreført fra godsstrategien fra 2019 [godsstrategi-hovedrapport \(5\).pdf](#)

3.2 Norskog

Norskog støtter hovedretningen i godsstrategien til NTP 2029–2040, særlig vektleggingen av jernbanens fortrinn for lange transporter og store volumer som tømmer. Samtidig understrekes behovet for bedre driftsstabilitet, økt kapasitet og tiltak som muliggjør lengre og flere godstog, samt bedre sammenheng mellom linje- og terminalkapasitet.

Et hovedpoeng i høringsinnspillet er at elektrifisering av Solør- og Rørosbanen er avgjørende for å styrke konkurransekraften til godstransport på bane. Dette vil redusere kostnader, kutte utslipp og gi en mer robust transportløsning. Videre fremheves viktigheten av tilsvinger og kryssingsspor, særlig i området Hamar–Elverum–Kongsvinger, for å bedre flyt, redusere forsinkelser og øke kapasiteten uten store investeringer.

Terminalstruktur trekkes frem som kritisk for å lykkes med overføring av gods fra vei til bane. Terminalen på Norsenga pekes på som en flaskehals som må oppgraderes, mens Sørli fremheves som et godt eksempel på en velfungerende terminal. Situasjonen på Håverseter beskrives som akutt, da manglende avklaring kan føre til økt lastebiltransport. Generelt peker Norskog på et gap mellom strategiske ambisjoner og faktisk gjennomføring, blant annet ved at planlagte tiltak stoppes eller utsettes.

Avslutningsvis understrekes behovet for mer forpliktende prioriteringer og konkret oppfølging i NTP, særlig knyttet til terminalutvikling, kryssingsspor og elektrifisering. Dette er nødvendig for å sikre økt gods-transport på bane, bidra til oppnåelse av klimamål, styrke beredskap og støtte utviklingen av skog-næringen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet vurderer at innspillet understøtter godsstrategiens vektlegging av jernbanens betydning for transport av store volumer over lange avstander, herunder skogsråstoff og tømmer. Innspillet fremhever særlig behovet for økt driftsstabilitet, kapasitetsforbedringer og bedre

samspill mellom linje- og terminalkapasitet for å styrke jernbanens konkurranseevne. Videre belyses betydningen av målrettede tiltak som elektrifisering, kryssingsspor og terminalutvikling for å realisere transportpotensialet og redusere flaskehalser i transportsystemet. Direktoratet vurderer at innspillet gir relevante perspektiver på hvordan prioriterte investeringer og mer forutsigbar gjennomføring kan bidra til økt godstransport på bane, styrket beredskap og reduserte klimagassutslipp.

3.3 Horten kommune

Horten kommune mener Kopstad godsterminal tydeligere bør inngå godsstrategien, og peker på et behov for å utvikle en godskorridor fra svenskegrensen via Moss og Horten til Kopstad. En godsterminal på Kopstad vil legge til rette for mer miljøvennlig godstransport gjennom økt omlasting fra vei til jernbane og sjø, med kobling til Horten havn. Dette vil kunne redusere trafikk- og klimabelastningen i Oslo-området og avlaste Oslotunnelen, samtidig som det gir et mer effektivt og helhetlig transportsystem for gods på Østlandet.

Videre fremheves Kopstad som et viktig bidrag til nasjonal beredskap ved å supplere Alnabru-terminalen og gjøre godssystemet mer robust. Området er allerede regulert og har jernbanetilknytning, og kan realiseres når tilknytningen til E18 er på plass, noe kommunen mener bør være et statlig ansvar. I tillegg trekkes potensialet for etablering av jernbaneverksted frem som et tiltak som kan styrke kapasiteten og videreutviklingen av godstransport på Østlandet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Om nye terminaler står det følgende i godsstrategien: «...I den grad terminalene kan realiseres med privat kapital, bør staten tilrettelegge for dette innenfor sitt ansvarsområde. I visse tilfeller kan det også være aktuelt med offentlig-privat samarbeid, om dette bidrar til oppnåelse av de transportpolitiske målene og ivaretar hensynet til statsstøtte. Den offentlige parten i slike samarbeid kan enten være staten eller kommuner og fylkeskommuner, eventuelt kommunale foretak...» Jernbanedirektoratet har hatt oppfølgingsmøter med Oslofjord Logistikk AS om terminalen.

3.4 For Jernbane

For Jernbane tar i sitt hørings svar til orde for at jernbanen bør ta en langt større andel av godstransporten, begrunnet i at lastebiltransport gir betydelig slitasje på veinettet, og medfører langt høyere utslipp av klimagasser, lokale utslipp og mikroplast enn tilsvarende transport på jernbane. Overføring av gods fra vei til bane anses som nødvendig, og jernbanen pekes på som spesielt egnet for lange og tunge transporter. For å få dette til må rammevilkårene styrkes, blant annet gjennom støtteordninger for trekraft og kompensasjon ved avbrudd. Samtidig advares det mot høye infrastrukturavgifter, som kan føre til at gods flyttes fra bane tilbake til vei.

Videre understrekes behovet for investeringer i terminaler og infrastruktur. Eksisterende godsterminaler, særlig i Oslo, Trondheim og Bodø, må utvikles og realiseres gjennom konkrete politiske vedtak. Økt kapasitet på jernbanenettet, spesielt gjennom utbygging av dobbeltspor og flere kryssingsspor, trekkes frem som avgjørende for å bedre konkurranseevnen for godstransport på bane. Det pekes også på viktige korridorer, blant annet mot Sverige og Europa, hvor tiltak som økt kryssingskapasitet kan bidra til å overføre gods fra vei til bane. Samtidig advares det mot veiinvesteringer som kan trekke godstransport bort fra jernbanen dersom ikke baneinfrastrukturen bygges ut parallelt.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet vurderer at innspillet tydelig fremhever jernbanens potensial for å overta en større andel av de lange og volumbærende godstransportene, samt betydningen av konkurransedyktige rammevilkår for å realisere dette potensialet. Innspillet understreker særlig behovet for målrettede investeringer i terminaler, kapasitetsøkende tiltak og grensekryssende korridorer for å styrke jernbanens attraktivitet og markedsposisjon. Videre løftes relevante problemstillinger knyttet til avgifter, støtteordninger og spillet mellom vei- og baneinvesteringer.

3.5 Trøndelag fylkeskommune

Trøndelag fylkeskommune understreker at økt godstransport på jernbane forutsetter bedre kapasitet og et mer helhetlig system, der strekninger, terminaler og transportformer ses i sammenheng. Særlig fremheves behovet for økt terminalkapasitet og en avklaring av fremtidig godsterminal i Midt-Norge, som må sikres

finansiering og konkret lokalisering. Samspillet mellom sjø og bane trekkes frem som viktig, både for effektiv logistikk mellom landsdeler og for å møte beredskapsbehov, særlig knyttet til militær mobilitet.

Videre pekes det på at sentrale jernbanestrekninger som Nordlandsbanen, Dovrebanen, Rørosbanen og Meråkerbanen har en nøkkelrolle for godstransport og beredskap. Tiltak som elektrifisering, kapasitetsøkning, flere kryssingsspor og styrking av infrastruktur må prioriteres for å kunne håndtere økt volum og lengre og tyngre godstog. Korridoren Oslo–Trondheim/Åndalsnes fremheves som særlig viktig, med stort volum og vekstpotensial, og med gode muligheter for kobling mellom sjø og bane. Samtidig understrekes behovet for økt robusthet, blant annet gjennom bedre verkstedkapasitet og tiltak som reduserer sårbarhet ved driftsavbrudd og ekstremvær.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.6 Tromskomiteen for Jernbane

Tromskomiteen for jernbane legger stor vekt på at jernbane er den mest effektive, miljøvennlige og robuste transportformen for gods, særlig for store volum over lange avstander. De viser til at jernbanen har lave klimautslipp, høy energieffektivitet og nærmest fravær av mikroplastutslipp sammenlignet med veitransport. Samtidig understrekes jernbanens betydning for beredskap og militær mobilitet, spesielt i lys av en mer krevende sikkerhetspolitisk situasjon. Et hovedpoeng er at disse fordelene må gjelde i hele landet, og at et helhetlig transportsystem for gods forutsetter at jernbanen bygges ut også i områder som i dag står uten tilbud.

Komiteen er kritisk til at godsstrategien ikke foreslår videre utbygging av jernbane nord for Narvik, til tross for behov knyttet til transport, beredskap og forsyningssikkerhet. De argumenterer for at jernbanen bør forlenges videre mot Troms og Finnmark, med utgangspunkt i Ofotbanen, for å sikre bedre kapasitet, redusere flaskehalser og styrke forbindelser i nordområdene. En slik utbygging vil etter deres syn bidra til mer effektiv godstransport, bedre integrasjon med havner og andre transportformer, samt økt robusthet i krise- og krigssituasjoner. Manglende utbygging vurderes som en svakhet ved strategien og et hinder for både regional utvikling og nasjonal transportberedskap.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.7 Bodø Havn

Bodø Havn fremhever at godsstrategien i stor grad gir en riktig retning for jernbanens rolle, særlig ved å vektlegge transport av store volumer over lange avstander, intermodale løsninger og behovet for robusthet og beredskap. De understreker at Bodø, som endepunkt for Nordlandsbanen og med terminal tett integrert med havn, har en unik rolle som knutepunkt for godstransport i Nord-Norge. Dette gir gode forutsetninger for å koble jernbane og sjøtransport til en helhetlig transportkorridor, med betydelig potensial for mer effektiv, sikker og klimavennlig godsflyt.

Samtidig pekes det på at dagens system er sårbart, blant annet ved gjentatte driftsavbrudd på Nordlandsbanen, og at tilliten i markedet er utfordret. For å styrke jernbanens konkurransekraft må det satses på økt kapasitet, mer robuste løsninger og bedre samspill mellom aktører. Bodø Havn løfter særlig frem behovet for å utvikle en grønn, intermodal korridor der jernbane frakter gods til Bodø, og sjøtransport (blant annet den planlagte Nord-Norgelinjen) viderefører dette nordover. Dette vil kunne redusere veitransport, styrke forsyningssikkerheten og bidra til klima- og beredskapsmål. De anbefaler derfor at tiltak i Bodø og på strekningen Trondheim–Bodø prioriteres tidligere og med høyere ambisjonsnivå, og at koblingen mellom bane og sjø gjøres til en sentral del av det nasjonale transportsystemet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Skredet ved Nesvatnet og den følgende langvarige stengning av Nordlandsbanen har vist hvor sårbar infrastrukturen kan være. Vedlikehold og sikring mot naturhendelser tas derfor også opp i godsstrategien som viktig satsing fremover (side 26).

Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.8 Troms fylkeskommune

Troms fylkeskommune legger vekt på at godstransport i nord må vurderes som en del av nasjonal beredskap og sikkerhetspolitikk, ikke bare som et regionalt transportspørsmål. De peker på at landsdelen har store godsmengder, lange avstander og et transportsystem med begrenset kapasitet og lav redundans, noe som gir både miljø- og trafikksikkerhetsutfordringer. Samtidig fremheves jernbanen som særlig egnet for transport av gods, militært materiell og personell, og som et viktig virkemiddel for å styrke mobilitet, forsyningssikkerhet og totalforsvaret.

Fylkeskommunen er kritisk til at godsstrategien i liten grad inkluderer utbygging av jernbane i Troms, og mener dette er en vesentlig svakhet i et langsiktig 2050-perspektiv. Det argumenteres for at Nord-Norgebanen må inngå i strategien, og at en trinnvis utbygging – med en første etappe fra Narvik via Setermoen til Bardufoss – bør utredes og prioriteres, i tråd med Stortingets vedtak om realisering av banen. Videre understrekes behovet for bedre øst-vest-forbindelser i nord, inkludert koblinger mot Finland og Sverige, som en del av en mer robust og sammenhengende transportkorridor for gods. Samlet sett mener fylkeskommunen at økt satsing på jernbane er nødvendig for å håndtere vekst i eksport, redusere sårbarhet og sikre et mer effektivt og motstandsdyktig transportsystem i nordområdene.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.9 Jernbaneforum Nord

Jernbaneforum Nord peker på at jernbanen bør ha en sentral rolle i fremtidens godstransportsystem, særlig fordi den er energieffektiv, klimavennlig og godt egnet til å frakte store volumer over lange avstander. Samtidig kritiseres godsstrategien for lavt ambisjonsnivå og manglende oppfølging med konkrete tiltak, spesielt i nordområdene. Nordlandsbanen og Ofotbanen fremheves som kritisk infrastruktur for næringsliv, eksport, bosetting og forsyningssikkerhet, men beskrives som underprioritert over tid, med utilstrekkelig kapasitet, lav robusthet og svekket driftsstabilitet til tross for økende godsmengder og etterspørsel.

Det understrekes behov for en betydelig styrking av jernbanen i nord gjennom økt vedlikehold, kapasitetsutvidelser og bedre terminal- og omlastingsløsninger, særlig i samspill med sjøtransport. Effektive og sømløse overganger mellom transportformer, blant annet i Bodø, trekkes frem som avgjørende for å realisere vekst i godstransporten og utvikle grønne logistikkjeder. I tillegg fremheves behovet for målrettet satsing på transport av fersk sjømat, med høy pålitelighet, kapasitet og gode kjølekjeder, som et viktig tiltak for å styrke konkurransekraften til en sentral eksportnæring. Samlet sett etterlyses en tydeligere prioritering av jernbanegods i nord for å styrke både næringsutvikling, klimaeffekter og nasjonal beredskap.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.10 Oslofjord Logistikk

Oslofjord Logistikk støtter hovedretningen i godsstrategien og mener den bygger på solide faglige vurderinger av hvordan jernbanen kan ta en større rolle i godstransporten. Det fremheves særlig at strategien ikke bare fokuserer på infrastruktur, men også på drift, terminalorganisering og rammevilkår, som er viktige for å gjøre jernbanen mer konkurransedyktig mot vei. Samtidig peker de på at dagens terminalstruktur, med Alnabru som hovednav, ikke vil være tilstrekkelig for fremtidig vekst, og at det allerede er behov for avlastningsløsninger på Østlandet.

Videre argumenteres det for en mer fleksibel og helhetlig terminalstruktur som kan håndtere ulike typer godstransport, inkludert kombitransport, tømmer og vognlast. Oslofjord Logistikk mener strategien i for liten grad ivaretar vognlastsegmentet, og advarer mot for ensidig spesialisering av terminaler. Et sentralt forslag er utvikling av Kopstad godsterminal som en offentlig-privat løsning sørvest for Oslo. Terminalen trekkes frem som et modent prosjekt med stort potensial for å avlaste Alnabru, redusere tungtransport på vei, muliggjøre gjenopptak av vognlast og styrke samspillet mellom bane, vei og sjø.

Oslofjord Logistikk legger også vekt på at Kopstad kan bidra til betydelig samfunnsnytte, blant annet gjennom redusert trafikkbelastning i Oslo-området, bedre arealutnyttelse og økt robusthet i jernbanesystemet. Terminalen vil kunne fungere både som alternativ og supplement til Alnabru, og gi økt beredskap ved avbrudd, samt åpne for nye forsyningsløsninger, inkludert militære og kritiske logistikkbehov. Samlet

sett mener vurderes det at en slik satsing vil styrke jernbanens konkurransekraft og legge til rette for mer gods på bane i tråd med nasjonale mål.

Jernbanedirektoratets vurdering: Om nye terminaler står det følgende i godsstrategien: «...I den grad terminalene kan realiseres med privat kapital, bør staten tilrettelegge for dette innenfor sitt ansvarsområde. I visse tilfeller kan det også være aktuelt med offentlig-privat samarbeid, om dette bidrar til oppnåelse av de transportpolitiske målene og ivaretar hensynet til statsstøtte. Den offentlige parten i slike samarbeid kan enten være staten eller kommuner og fylkeskommuner, eventuelt kommunale foretak...» Jernbanedirektoratet har hatt oppfølgingsmøter med Oslofjord Logistikk AS om terminalen.

Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.11 Jernbaneforum Kongsvingerbanen

Jernbaneforum Kongsvingerbanen vurderer godsstrategien som et solid faglig grunnlag som tydelig viser jernbanens viktige rolle i godstransporten frem mot 2050, særlig for lange avstander der transport på bane er mer energieffektiv og konkurransedyktig. De støtter hovedretningen om å overføre mer gods fra vei til jernbane, men understreker at dette forutsetter at anbefalte tiltak faktisk gjennomføres og prioriteres politisk.

Samtidig peker de på betydelige kapasitetsutfordringer på Kongsvingerbanen og tilhørende strekninger. Banen er en strategisk viktig del av det nasjonale og internasjonale jernbanenettet, blant annet som del av TEN-T-nettet og som korridor for handel, eksport og militær mobilitet. Likevel er den overbelastet, med lav punktlighet og begrenset kryssingskapasitet, noe som svekker både regularitet og robusthet. Forumet mener derfor at planlagte kapasitetsøkende tiltak må gjennomføres uten utsettelse, og at Norge må følge opp svenske investeringer på samme korridor for å sikre konkurransedyktig grensekryssende transport.

Videre fremheves behovet for en sterkere godskorridor i nord-sør-aksen, og bedre utnyttelse av tilknyttede baner som Solørbanen og Rørosbanen. Dette gjelder blant annet gjennom elektrifisering og bedre koblinger mellom banene ved etablering av tilsvinger. Dette vil gi økt fleksibilitet, bedre redundans og avlaste presset infrastruktur i Oslo-området. Jernbaneforum Kongsvingerbanen peker på at dette kan gjøres ved å etablere en egen effektpakke for dette formålet. Forumet peker også på behovet for utvikling av terminalstruktur, inkludert nye logistikkterminaler og oppgradering av eksisterende. I denne sammenhengen trekkes Granli frem som et eksisterende initiativ for en mulig ny logistikkterminal med jernbanetilknytning. Videre pekes det på at Norsenga tømmerterminal allerede er en kapasitetsmessig flaskehals for tømmertransporten, og at kapasitetsøkning her ikke bør utsettes. Samlet sett etterlyses en mer offensiv satsing på kapasitet, robusthet og samordnet utvikling av jernbanenettet for å realisere potensialet for økt godstransport på bane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Kongsvingerbanen er høy prioritert i inneværende NTP og utbygging med flere/lengre kryssingsspor er i gang. Likevel kan det være behov for flere kapasitetsøkende tiltak på mellomlang sikt.

Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.12 Agder Fylkeskommune

Agder fylkeskommune vurderer godsstrategien som et nyttig kunnskapsgrunnlag for arbeidet med neste Nasjonal transportplan, men understreker at prioriteringer må forankres politisk og ikke være forhåndsbestemt av utredningene. Fylkeskommunen trekker særlig frem behovet for bedre driftsstabilitet og punktlighet på Sørlandsbanen, som er en sentral transportåre i regionen. Samtidig pekes det på at jernbanen bør ha en tydeligere rolle i å håndtere både person- og godstransport på en mer effektiv og tilgjengelig måte, inkludert forbedringer i infrastruktur og tilbud.

Når det gjelder godstransport, fremheves korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo som særlig viktig for næringsliv, klima og trafiksikkerhet. Agder fylkeskommune mener ambisjonsnivået for gods på bane må være høyt, og at mer gods bør overføres fra vei til jernbane. For å få dette til understrekes behovet for økt kapasitet gjennom flere og lengre tog, flere kryssingsspor og andre kapasitetsfremmende tiltak. I tillegg løftes sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen) frem som et viktig

langsiktig grep for å styrke konkurransekraften og legge til rette for økt godstransport mellom sentrale byer og havner, samt forbedre forsyningssikkerhet og beredskap.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.13 Vestland Fylkeskommune

Vestland fylkeskommune fremhever Bergensbanen som en nøkkelstrekning for både person- og gods-transport, og peker på at kapasitetsøkende tiltak her kan gi stor effekt til relativt lave kostnader. For å realisere potensialet for mer miljøvennlig godstransport mener fylkeskommunen at planlagte investeringer og oppgraderinger må gjennomføres, blant annet knyttet til utbyggingsprosjekter som Ringeriksbanen og videre utvikling av strekningen Voss–Stanghelle.

Samtidig uttrykkes det bekymring for at godsstrategien har for lavt ambisjonsnivå og i for liten grad er koblet til utviklingen av fjerntogtilbudet. De peker på at selv om godsterminalen i Bergen (Nygårdstangen) har tilstrekkelig kapasitet, vil manglende oppgradering av infrastrukturen kunne føre til at kapasiteten ikke utnyttes og at vekst i godsmengder uteblir. Videre fremheves jernbanens viktige rolle for forsyningssikkerhet og beredskap, og det etterlyses en helhetlig utviklingsplan som ser gods- og persontransport i sammenheng for å sikre bedre kapasitetsutnyttelse og robusthet i transportsystemet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.14 Polarsirkelrådet – Indre Helgeland Interkommunalt Politisk Råd

Polarsirkelrådet fremhever Nordlandsbanen som en helt sentral godskorridor for Nord-Norge, både for næringsliv, eksport og forsyningssikkerhet. De peker på at banen er avgjørende for transport av blant annet sjømat og andre eksportvarer, og at den allerede håndterer store godsmengder – historisk tilsvarende titusenvis av trailertransporter årlig. Samtidig understrekes jernbanens betydning for klima og trafikkssikkerhet, samt dens rolle i totalberedskapen, spesielt fordi Nord-Norge har få alternative transportårer. Rådet mener derfor at målet om en mer motstandsdyktig transportsektor må føre til tydeligere prioritering av jernbanen i nord.

Videre etterspørres en raskere og mer offensiv satsing på Nordlandsbanen, særlig så lenge videre utbygging av nye strekninger nord for Bodø ikke anbefales. Polarsirkelrådet mener det er behov for økt vedlikehold, modernisering, kapasitetsøkninger og bedre terminal- og omlastingsløsninger mellom sjø, bane og vei. Tiltak som nye krysningsspor, innføring av ERTMS og styrket samspill med sjøtransport trekkes frem som nødvendige for å møte forventet godsvekst. Samlet sett understrekes behovet for å fremskynde investeringer for å sikre et stabilt og pålitelig tilbud, slik at jernbanen kan ta en større andel av godstransporten og styrke både regional utvikling og nasjonal beredskap.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.15 Ofotbanealliansen

Ofothanealliansen fremhever at godsstrategien gir et godt faglig grunnlag, men i for liten grad fanger opp den raske utviklingen og de akutte kapasitetsutfordringene i den nordlige transportkorridoren. Ofotbanen har i dag høy kapasitetsutnyttelse, men skal fremover håndtere sterk vekst i sjømateksport, malmtransport, nye industrietableringer, containerstrømmer og økende behov for forsyninger og militær mobilitet. Dette er ikke fremtidige scenarier, men konkrete volumøkninger som allerede er under utvikling, noe som gjør at kapasitetsproblemene er aktuelle i dag. Manglende kapasitet og stabilitet gir direkte konsekvenser for næringslivet, med risiko for forsinkelser, økte kostnader og økt bruk av vei- og flytransport.

Alliansen understreker samtidig at Ofotbanen er en strategisk korridor for eksport, forsyningssikkerhet og beredskap, både nasjonalt og internasjonalt. Banen er avgjørende for transport av blant annet sjømat, mineraler og industrivarer, og forventet vekst fra både eksisterende aktører og nye prosjekter vil legge ytterligere press på kapasiteten. I tillegg vil økt samspill med sjøtransport og nye øst–vest-forbindelser mot Sverige og Finland øke godsmengdene. For å møte dette etterlyses en langt mer offensiv satsing, inkludert rask utbygging av krysningsspor, økt aksellast og planlegging av dobbeltspor, samt bedre terminal- og omlastingsløsninger. Samlet sett mener Ofotbanealliansen at investeringene må fremskyndes betydelig for å sikre tilstrekkelig kapasitet, robusthet og konkurransekraft i godstransporten på bane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet er kjent med økende transportetterspørsel på Ofotbanen og resulterende behov for økt kapasitet. Det jobbes med konkrete kapasitetsøkende tiltak i samarbeid med Bane NOR.

3.16 Bergen Næringsråd

Bergen Næringsråd understreker den store betydningen Bergensbanen har for godstransport mellom Østlandet og Vestlandet. De viser til at betydelig kapasitetsøkning kan oppnås med relativt begrensede investeringer, og at dette gir et stort potensial for mer effektiv og miljøvennlig godstransport over fjellet. Samtidig påpekes det at slike tiltak må gjennomføres raskt for å møte etterspørselen og styrke jernbanens konkurransekraft.

Videre fremhever Bergen Næringsråd at kapasitetsutvidelser og forbedringer i infrastrukturen må prioriteres parallelt med videre planarbeid. De advarer mot at nye utredninger eller utviklingsplaner må forsinke gjennomføringen av allerede identifiserte tiltak. Hovedbudskapet er at potensialet for økt godstransport på bane allerede er godt dokumentert, og at det nå er behov for konkret oppfølging og realisering av tiltak for å sikre bedre kapasitet, regularitet og effektivitet i godstransporten.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.17 Norsk Lokomotivførerforbund

Norsk Lokomotivførerforbund retter særlig oppmerksomhet mot rammevilkårene for godstrafikk på jernbane og mener disse må styrkes for å gjøre jernbanen mer konkurransedyktig mot vei. De peker på behovet for bedre og mer forutsigbare støtteordninger, blant annet økt og langsiktig miljøstøtte per tonnkilometer, samt lavere kjøreveisavgifter etter modell fra Sverige. I tillegg fremheves viktigheten av bedre tilgang til verkstedtjenester for å sikre effektiv drift, og at godsoperatører bør få kompensasjon ved driftsavbrudd og planlagte stengninger, siden de har begrensede omkjøringsmuligheter og fortsatt høye kostnader.

Videre understrekes behovet for investeringer i infrastruktur og teknologi som støtter effektiv gods-transport. Elektrifisering og utslippsfrie terminaler ses som viktige mål, men forutsetter økonomiske støtteordninger fordi operatørene ikke har tilstrekkelig investeringskapasitet alene. Samtidig pekes det på praktiske utfordringer knyttet til norske forhold, som klima og sikkerhet, som må ivaretas ved innføring av nye teknologier, standarder og EU-regler. Når det gjelder terminalkapasitet, fremheves behovet for å tilrettelegge for lengre tog (minst 650 meter), ettersom korte spor gir ineffektiv drift og redusert kapasitet. Samlet sett etterlyses bedre rammevilkår og målrettede investeringer for å styrke godstransport på bane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Det har vært en forbedring av rammevilkårene for godstrafikk på jernbane i de siste årene med styrket ytelsesordning og kompensasjon for stengt infrastruktur grunnet ulike hendelser. Jernbanedirektoratet jobber med en varig kompensasjonsordning som kan tas i bruk raskt i tilfelle fremtidige hendelser.

3.18 ACE Green

ACE Green vurderer godsstrategien som et solid faglig grunnlag, men mener den undervurderer både tempoet i utviklingen og det reelle behovet for investeringer i nord. De peker på at Nordlandsbanen i senere år har hatt kraftig vekst, som igjen har medført betydelig overføring av transport fra vei til bane. Dette viser at banen ikke lenger er en marginal regional forbindelse, men en sentral nasjonal transportkorridor for både næringsliv og forsyninger til Nord-Norge. Samtidig fremheves at etterspørselen er robust selv ved driftsavbrudd, men at tilliten i markedet er sårbar og avhenger av bedre kapasitet, stabilitet og tydelig statlig satsing.

Videre fremhever ACE Green behovet for å utvikle en helhetlig, intermodal godskorridor der jernbane og sjøtransport fungerer som ett integrert system. Nordlandsbanen bør sees som ryggraden som frakter gods til Bodø, med videre distribusjon nordover via sjø (Nord-Norgelinjen), noe som kan redusere veitransport, styrke forsyningssikkerheten og bidra til klimamål. De etterlyser samtidig raskere gjennomføring av tiltak, særlig flere kryssingsspor, tidligere prioritering av terminalutvikling i Bodø og høyere tempo i investering-

ene. Samlet sett mener ACE Green at strategien må ha høyere ambisjonsnivå og tydeligere systemperspektiv for å realisere potensialet for vekst i godstransport på bane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet merker seg innspillet om veksten i godstransport på Nordlandsbanen og betydningen av kapasitet, regularitet og pålitelighet for å opprettholde og videreutvikle markedsgrunnlaget. Innspillet understøtter godsstrategiens vektlegging av effektive transportkorridorer, terminaler og målrettede kapasitetsforbedrende tiltak for å legge til rette for mer gods på bane. Betydningen av samspillet mellom jernbane og sjøtransport for å styrke forsyningssikkerhet og transporteffektivitet i Nord-Norge er også et relevant perspektiv i det videre arbeidet.

3.19 Ringerike kommune

Ringerike kommune understreker at økt godstransport på jernbane er en sentral del av løsningen på fremtidige transportutfordringer, særlig knyttet til klima, kapasitet og beredskap. De peker på at Norge trenger sterkere nasjonale jernbanekorridorer med høyere kapasitet for å kunne flytte mer gods fra vei og fly til bane. I denne sammenheng løftes Bergensbanen og den nasjonale øst-vest-korridoren frem som særlig viktige for effektiv godstransport over lange avstander, og som et viktig bidrag til redusert utslipp, bedre energibruk og økt transporteffektivitet.

Videre fremhever kommunen jernbanens økende betydning for beredskap og samfunnssikkerhet, spesielt i lys av en mer krevende sikkerhetspolitisk situasjon. Det understrekes behov for robuste og alternative transportkorridorer som kan håndtere både sivile og militære behov, og redusere sårbarheten ved sterk avhengighet av Oslo-navet. Utbygging av Ringeriksbanen og styrking av Bergensbanen trekkes frem som tiltak som vil gi økt kapasitet, bedre regularitet og mer gods på bane, samtidig som de styrker nasjonal motstandskraft og sikrer mer effektive og pålitelige transportløsninger.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet deler vurderingen av at økt godstransport på jernbane er viktig for å nå mål om mer effektiv, sikker og bærekraftig transport. Innspillet er i tråd med godsstrategiens vektlegging av sterke nasjonale godskorridorer og behovet for økt kapasitet og robusthet i jernbanesystemet. Betydningen av Bergensbanen som en sentral øst-vest-forbindelse for lange godstransporter og som del av samfunnets beredskap understøttes av analysene. Samtidig må eventuelle tiltak og utbygginger vurderes opp mot samlet måloppnåelse, nytte, kostnader og prioriteringer i transport-systemet. Innspillet tas med i det videre arbeidet med godsstrategien og NTP 2029–2040.

3.20 Nordlaks

Nordlaks fremhever jernbanens avgjørende betydning for godstransport, særlig for eksport av fersk sjømat fra Nord-Norge til Europa. De peker på at Ofotbanen i praksis er en kritisk del av verdikjeden, ettersom opptil 80 prosent av deres eksport går via denne korridoren. Sjømatnæringen er svært avhengig av raske og forutsigbare transporter, og jernbanen gir både høy effektivitet og lave utslipp sammenlignet med vei og fly. Samtidig understrekes det at Ofotbanen allerede håndterer store volum – blant annet rundt 240 000 tonn sjømat årlig – og at dette representerer betydelige eksportverdier og en sentral del av norsk næringsliv.

Samtidig peker Nordlaks på at kapasiteten på Ofotbanen allerede er presset og at utfordringene ikke ligger langt frem i tid, men er aktuelle nå. Økende volum av sjømat, industri, containertrafikk og militær transport skaper flaskehalser og sårbarhet, der forsinkelser raskt fører til økte kostnader, lavere kvalitet og mer transport på vei og fly. Med forventet vekst i sjømatvolumer frem mot 2040, understrekes behovet for en vesentlig sterkere satsing på kapasitet, blant annet gjennom flere kryssingsspor, økt aksellast og på sikt dobbeltspor. Nordlaks mener derfor at jernbanepolitikken må ses i sammenheng med klima-, eksport- og beredskapshensyn, og at Ofotbanen må prioriteres langt høyere for å sikre både konkurransekraft, forsyningssikkerhet og bærekraftig vekst.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet er langt på vei enig i innspillet om Ofotbanens sentrale rolle for sjømateksport, næringsutvikling og forsyningssikkerhet i Nord-Norge. Innspillet understøtter godsstrategiens vurdering av Ofotbanen som en av landets viktigste godskorridorer, der kapasitet, regularitet og robusthet er avgjørende for videre vekst i godsmarkedet. Behovet for kapasitetsøkende tiltak og en helhetlig vurdering av klima-, nærings- og beredskapshensyn inngår i det videre arbeidet med utvikling av jernbanens godstilbud.

3.21 Norsk Jernbaneforbund

Norsk Jernbaneforbund understreker at økt godstransport på jernbane er avgjørende for å nå nasjonale klima- og miljømål, samtidig som det styrker beredskap, forsyningssikkerhet og næringslivets konkurransekraft. De støtter hovedretningen i godsstrategien, men peker på at overføring av gods fra vei til bane ikke kan oppnås uten bedre rammevilkår for godsoperatørene. Sektoren er sårbar, med lave marginer og store konsekvenser av driftsavbrudd. Derfor etterlyses mer forutsigbare støtteordninger, bedre balanse i avgifter og kompensasjon ved både planlagte og uforutsette stengninger. Uten dette vil det være vanskelig å overføre mer gods fra vei til bane i praksis.

Videre fremheves behovet for investeringer i både infrastruktur og terminalkapasitet for å styrke jernbanens konkurransekraft. Effektive terminaler og god samordning mellom bane, sjø og vei trekkes frem som avgjørende, og manglende terminalkapasitet kan bli en flaskehals selv om det investeres i banestrekningene. Forbundet understreker også viktigheten av å tilpasse infrastrukturen til lengre tog (minst 650 meter), som gir høyere kapasitet og lavere kostnader. Samtidig pekes det på behovet for bedre koordinering i jernbanesektoren, da dagens fragmenterte organisering svekker effektiviteten. Samlet sett etterlyses en mer helhetlig og målrettet satsing for å realisere potensialet for økt godstransport på bane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet deler vurderingen av at konkurransedyktige rammevilkår, høy driftsstabilitet og effektive logistikk-løsninger er viktige for å legge til rette for økt godstransport på bane. Innspillet er i tråd med godsstrategiens vektlegging av kapasitetsutvikling, robuste transportkorridorer, effektive terminaler og bedre samspill mellom transportformene. Behovet for å tilrettelegge for lengre tog og redusere flaskehalser i transportsystemet understøttes også av strategiens analyser og anbefalinger.

3.22 CargoNet

CargoNet vurderer godsstrategien som et godt faglig utgangspunkt, og understreker at økt godstransport på jernbane forutsetter bedre kapasitet, mer robust infrastruktur og en effektiv terminalstruktur. De peker særlig på at kapasitetsøkninger må sees samlet for både strekninger og terminaler, og at fremføringstid er en viktig konkurransefaktor mot andre transportformer. Videre støtter de behovet for nye og supplerende godsterminaler i Oslo-området, hvor kapasiteten på Alnabru er presset. De stiller seg også bak anbefalingen om å øke terminalkapasiteten sør for Trondheim, og initiativet knyttet til å bedre koblingen mellom bane og sjø i Bodø.

Samtidig fremhever CargoNet at gode rammevilkår er avgjørende for å realisere vekst i godstransporten på bane. De etterlyser bedre og mer forutsigbare kompensasjonsordninger ved driftsavbrudd, og understreker at dagens ordninger ikke dekker de reelle kostnadene ved innstillinger og forsinkelser. I tillegg pekes det på behov for fleksible terminalmodeller tilpasset markedet på den enkelte terminal, samt tilstrekkelig tilgang på materiell – inkludert diesel- og hybridlokomotiver – av hensyn til beredskap. De understreker også at krav til nullutslippsløsninger og elektrifisering av terminaler må følges av økonomisk støtte, da kostnadene ellers blir for høye for operatørene. Samlet sett etterlyser CargoNet bedre koordinering, finansiering og praktisk tilrettelegging for å styrke jernbanens konkurranseevne for gods.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet merker seg innspillet om betydningen av tilstrekkelig kapasitet og robusthet i både infrastruktur og terminalstruktur for å legge til rette for videre vekst i godstransporten på bane. Innspillet er i tråd med godsstrategiens vektlegging av kapasitetsøkende tiltak på sentrale korridorer, utvikling av terminalstrukturen og styrking av spillet mellom bane og sjøtransport. Betydningen av konkurransedyktige rammevilkår, forutsigbarhet ved driftsavbrudd og tilgang til hensiktsmessig materiell er også relevante forhold for jernbanens markedsutvikling.

3.23 Pensjonistpartiet Innlandet

Pensjonistpartiet Innlandet roser det grundige utredningsarbeidet, men ønsker å styrke omtalen av jernbanens rolle i regionen, særlig når det gjelder beredskap, forsvar, næringsliv og fremtidig transport. De peker spesielt på behovet for å løfte frem både Rørosbanen og Solørbanen som strategisk viktige baner, blant annet i lys av økt militær aktivitet i Sør-Østerdalen. Høringsuttalelsen tar til orde for at disse banene bør utvikles som robuste alternative transportkorridorer til Dovrebanen, med oppgradert infrastruktur for å

sikre kapasitet, redundans og beredskap. I tillegg mener de at en fremtidig jernbaneforbindelse mellom Sverige og Norge via Sälen–Trysil–Elverum/Åmot bør inkluderes i langsiktige transportplaner.

Videre støtter Pensjonistpartiet Innlandet tiltak for å styrke togtilbudet og bygging av kryssningsspor på Rørosbanen. Samtidig understreker de behovet for kapasitetsøkning på Solørbanen, som de peker på som en viktig godsforbindelse. De mener at både Solørbanen og en mulig ny øst–vest-forbindelse må vurderes som like strategisk viktige som eksisterende hovedbaner, og at videre utvikling av disse vil bidra til å styrke jernbanesystemet, beredskapen, næringsutviklingen og regionens rolle som transportknutepunkt.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet viser til innspillet om Rørosbanens og Solørbanens betydning for beredskap, forsyningssikkerhet og godstransport. Særlig perspektivet om alternative og avlastende transportkorridorer er relevant i lys av behovet for et mer robust transportsystem. Flere av de omtalte tiltakene vil kunne bidra til økt kapasitet og fleksibilitet i jernbanenettet, men må vurderes opp mot øvrige prioriteringer og samfunnsøkonomisk nytte. Innspillet vil inngå som del av det videre kunnskapsgrunnlaget for godsstrategien.

3.24 Innlandet Fylkeskommune

Innlandet fylkeskommune tar godsstrategien til orientering som et viktig grunnlag til neste NTP, men mener strategien er for lite ambisiøs når det gjelder oppnåelse av transportpolitiske mål. Fylkeskommunen anbefaler en mer helhetlig planlegging der person- og godstransport sees i sammenheng, med et høyere ambisjonsnivå for å nå klima- og beredskapsmål, og en tydelig satsing på å overføre mer gods fra vei til bane.

I høringsinnspillet vektlegges betydningen av økt redundans i jernbanesystemet gjennom både flere alternative traseer og flere terminaler, blant annet ved å oppgradere Rørosbanen og Solørbanen, sikre likeverdig standard på korridorene gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen, og etablere nye koblinger mellom Dovrebanen, Rørosbanen og Solørbanen. Videre anbefaler de å redusere sårbarheten ved Alnabru gjennom utvikling av flere flerbruksterminaler, blant annet i Kongsvinger, Stange og eventuelt Eina/Reinsvoll, samt å øke kapasiteten på Kongsvingerbanen i tråd med TEN-T-krav. Til slutt foreslås det å utrede en kobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen for å styrke robusthet, beredskap og regional utvikling.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innlandet fylkeskommune løfter frem relevante problemstillinger knyttet til jernbanens rolle i å styrke både beredskap, robusthet og bærekraftig transport. Godsstrategien peker også på betydningen av effektive godskorridorer, tilstrekkelig terminalkapasitet og redusert sårbarhet i transportsystemet, herunder behovet for alternative transportveier ved avvik. Flere av tiltakene som foreslås vil kunne bidra til økt kapasitet og redundans, men må vurderes i sammenheng med øvrige behov, prioriteringer og samfunnsøkonomiske vurderinger. Innspillet gir et nyttig bidrag til den videre vurderingen av langsiktige utviklingsbehov for jernbanens godssystem.

3.25 Bjørn Olav Jensen

Høringssvaret tar utgangspunkt i behovet for en mer robust og fleksibel godsstrategi for jernbanen, og peker på at dagens planer i for stor grad undervurderer etterspørselsveksten. Jensen viser til sterk vekst i godstrafikken det siste året, særlig på Sørlandsbanen, og peker på at utviklingen har gått raskere enn prognosene tilsier. Samtidig kritiseres strategien for å legge opp til «akkurat nok»-utbygging, til tross for at infrastrukturen allerede er overbelastet, med vedlikeholdsetterslep og kapasitetsutfordringer. Det argumenteres for at små forbedringer ikke vil være tilstrekkelig når etterspørselen vokser raskere enn kapasiteten.

Videre fremheves flere konkrete tiltak og prioriteringer i strategien. Forfatteren støtter blant annet støtteordninger for lokomotiver, særlig bimodale løsninger, og mener dette bør skje gjennom tilskudd fremfor statlig eierskap for å sikre innovasjon og fleksibilitet. I innspillet diskuteres også terminalstruktur, terminaldriftsmodeller og behovet for bedre tilrettelegging for private investeringer. I tillegg drøftes begrensninger i godstogs-systemet, særlig knyttet til materiell og ruteplan, som tilsier at en satsning på raskere fremføring av godstog vil kunne gi begrenset effekt.

Til slutt løftes mer overordnede og strukturelle spørsmål. Forfatteren etterlyser sterkere satsing på kostnadseffektive utbygginger, inkludert mer bruk av dobbeltspor og insentiver for privat infrastruktur-

utvikling. Det tas også til orde for modernisering av strømforsyningen (25 kV), samt støtte til ny teknologi som digitale koblinger (DAC), men ytres skepsis knyttet til kostbare konsepter som selvkjørende gods- og vogner. Hovedbudskapet er at jernbanesektoren må tenke mer helhetlig og handle raskere, med fokus på enkle, skalerbare løsninger som gir «mer jernbane for pengene» og bedre utnyttelse av godstrafikkens samfunnsnytte.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet fremhever viktige utfordringer knyttet til kapasitetsutnyttelse, robusthet og behovet for å legge til rette for vekst i godstransporten på jernbane. Flere av temaene som trekkes frem, herunder terminalutvikling, tilgang på hensiktsmessig materiell, teknologisk utvikling og tiltak for økt kapasitet, er også belyst i godsstrategien som sentrale virkemidler for å styrke jernbanens konkurranseevne. Direktoratet merker seg synspunktet om at fremtidige investeringer bør ha tilstrekkelig fleksibilitet til å håndtere usikkerhet i etterspørselsutviklingen og behovet for et mer robust transportsystem.

3.26 Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Høringssvaret fra Jernbaneforum Røros- og Solørbanen understreker at godsstrategien er et viktig kunnskapsgrunnlag for videre prioriteringer, men mener den er for lite ambisiøs, særlig med tanke på beredskap, forsvarsevne og klima. De fremhever behovet for et mer robust jernbanesystem med større redundans, der flere traseer og terminaler utvikles parallelt, og der gods i større grad flyttes fra vei til bane. Samtidig bør godsstrategien ses i sammenheng med andre strategier for å sikre en helhetlig utvikling av transportsystemet.

Videre argumenteres det for at Røros- og Solørbanen må utvikles som en sentral hovedkorridor for gods- og persontransport, både for å styrke kapasitet og som alternativ rute ved avbrudd på Dovrebanen. Konkrete tiltak som elektrifisering, flere og lengre kryssingsspor, utbygging av terminaler og nye forbindelser trekkes frem som nødvendige for å øke kapasitet, regularitet og fleksibilitet. Høringssvaret konkluderer med at investeringer i disse banene vil gi høy samfunnsnytte gjennom bedre beredskap, reduserte utslipp og økt konkurransekraft for næringslivet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbaneforum Røros- og Solørbanen løfter frem problemstillinger som er sentrale for den videre utviklingen av jernbanens rolle innen godstransport, beredskap og samfunnssikkerhet. Innspillet synliggjør betydningen av alternative transportkorridorer og økt redundans i jernbanenettet, særlig med tanke på håndtering av avvik og fremtidige kapasitetsbehov. Forslagene om utvikling av Røros- og Solørbanen bygger opp under målsettingen om et mer robust og fleksibelt transportsystem, men må vurderes opp mot øvrige behov og prioriteringer på nasjonalt nivå.

3.27 Interkommunalt politisk råd Nord-Østerdal

Høringsinnspillet fra Interkommunalt politisk råd Nord-Østerdal er innholdsmessig likelydende med innspillet fra Jernbaneforum Røros- og Solørbanen.

3.28 Vestby kommune

Vestby kommune understreker i sitt høringsinnspill at kapasiteten for godstransport på lengre strekninger må styrkes. Videre foreslår kommunen etablering av en ny godsterminal i Vestby for å møte behovene til regionalt næringsliv og havnene i Moss og Borg. En slik terminal vil bidra til mer miljøvennlig og effektiv godstransport, avlaste Alnabru og redusere vegtransport og klimagassutslipp. Kommunen ber om rask avklaring av arealer slik at planleggingen kan gå videre, og åpner for utbygging gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS), inkludert finansiering fra private investorer.

Jernbanedirektoratets vurdering: Vestby kommune peker på et viktig spørsmål knyttet til fremtidig terminalkapasitet i Oslofjordområdet og behovet for å understøtte vekst i godstransporten på bane. Innspillet er relevant i lys av godsstrategiens vurderinger av terminalstruktur, avlastning av Alnabru og behovet for effektive knutepunkter mellom ulike transportformer. Forslaget om en ny terminal i Vestby og tilhørende finansierings- og gjennomføringsmodeller vil måtte vurderes nærmere opp mot transportbehov, arealforhold og øvrige nasjonale prioriteringer.

3.29 Narvik Havn

Narvik Havn mener at godsstrategien sterkt undervurderer betydningen av Ofotbanen og den nordlige transportkorridoren. De kritiserer strategien for å basere seg for mye på dagens godsvolumer og for å ha et for lavt ambisjonsnivå, særlig sett i lys av økende behov knyttet til næringsutvikling, sjømateksport, forsyningssikkerhet og geopolitikk. Høringssvaret understreker at jernbanen må planlegges som kritisk infrastruktur i et totalforsvarsperspektiv, der den skal fungere både i normalsituasjoner og i krise eller krig. Narvik Havn fremhever at Ofotbanen allerede er overbelastet og samtidig avgjørende for Norge, Norden og NATO, og at kapasitetsbehovet øker raskere enn utbyggingen.

Videre viser de til konkrete og pågående vekst drivere, blant annet økt malmtransport fra Sverige, nye industriprosjekter som Viscaria og Jokkmokk Iron, samt fremtidige godsstrømmer som CO₂-logistikk og tømmertransport fra Finland. Disse prosjektene vil gi betydelig økning i togtrafikken og forsterke behovet for både bane- og terminalkapasitet ut over nivåene som skisseres i strategien. Narvik Havn understreker at dette ikke er hypotetiske scenarioer, men faktiske, allerede besluttede utviklingsløp som krever rask handling.

Avslutningsvis etterlyser Narvik Havn langt mer offensive og fremskyndede tiltak enn det strategien legger opp til. De foreslår blant annet et nasjonalt hasteprogram for Ofotbanen, bygging av flere kryssingsspor, planlegging av dobbeltspor, utvidelse av terminalkapasiteten i Narvik og egne finansieringsordninger knyttet til beredskap og NATO-behov. Hovedbudskapet er at Ofotbanen må prioriteres som kritisk nasjonal og internasjonal infrastruktur, og at investeringene må komme raskt.

Vedlagt høringsinnspillet fra Narvik havn er et fagnotat utarbeidet av konsultentselskapet Transportutvikling AS. I notatet drøftes en del av forutsetningene i godsstrategiens analyser, blant annet knyttet til spesifikke transportbehov, vekstrater og kapasitetsbegrensningene på norsk og svensk side av grensen på Ofotbanen/Malmbanan. Hovedbudskapet i notatet forstås som at den forventede etterspørselen etter transport og trafikk i noen tilfeller synes å være konservativt estimert. Notatet kaster også lys på at kapasitetssituasjonen synes å være mer begrenset på den svenske siden av grensen, særlig dersom de tre tiltakene på norsk side som er prioritert i NTP realiseres. Notatet inneholder også en uttalelse fra organisasjonen Arctic Rail, et trilateralt initiativ mellom som jobber for et bedre jernbanesystem på tvers av Norge, Sverige og Finland.

Jernbanedirektoratets vurdering: Narvik Havn fremhever på en tydelig måte Ofotbanens betydning for næringsliv, forsyningssikkerhet, beredskap og internasjonale transportforbindelser. Innspillet understreker usikkerheten knyttet til fremtidig transportetterspørsel og peker på flere utviklingstrekk som kan gi betydelig vekst i transportbehovet i den nordlige korridoren. Direktoratet merker seg også vurderingene i det vedlagte fagnotatet, herunder synspunktene om kapasitetsbegrensninger og spillet mellom norsk og svensk infrastruktur.

3.30 Ringeriksregionen Interkommunalt Politisk Råd

Høringsinnspillet fra Ringeriksregionen Interkommunalt Politisk Råd er likelydende med innspillet fra Ringerike kommune, se omtale over.

3.31 Osloregionen interkommunalt politisk råd

Osloregionen interkommunalt politisk råd etterlyser en mer helhetlig og offensiv godsstrategi for jernbane, der godstransport ses i sammenheng med hele det multimodale transportsystemet (jernbane, vei, sjø og luft). Det pekes på behov for tydeligere mål om overføring av gods fra vei til bane og sjø, sterkere internasjonalt fokus og mer forpliktende satsing på grensekryssende transport – særlig mot Sverige og videre til Europa. Dagens strategi vurderes som for lite ambisiøs, blant annet fordi den mangler konkrete investeringspakker og en tydelig plan for økt kapasitet og samarbeid over landegrensene. Samtidig understrekes betydningen av jernbanen for beredskap, forsvar og robusthet, der utvikling av alternative korridorer og redundans i nettet er viktig.

Videre fremheves store kapasitetsutfordringer i dagens system, særlig knyttet til Oslo-navet og terminalstrukturen. Ny Rikstunnel trekkes frem som avgjørende for godstransporten, fordi den vil øke kapasiteten, redusere forsinkelser og gi mer forutsigbar logistikk nasjonalt. I tillegg kritiseres den ensidige satsingen på

Alnabru-terminalen; det er behov for flere terminaler i en nav-satellitt-struktur og bedre analyser av fremtidige godsstrømmer. En oppdatert terminalstrategi, inkludert løsninger for blant annet tømmertransport og nye logistikk-løsninger, anses som nødvendig for å styrke jernbanens konkurranseevne og nå klima- og transportmålene.

Jernbanedirektoratets vurdering: Osloregionen IPR løfter frem flere sentrale problemstillinger knyttet til kapasitet, robusthet og samspillet mellom transportformene i det nasjonale godssystemet. Innspillet understreker betydningen av tilstrekkelig kapasitet gjennom Oslo-området, en fremtidsrettet terminalstruktur og gode internasjonale forbindelser for å styrke jernbanens konkurranseevne. Direktoratet deler vurderingen av at utviklingen av godstransport må ses i en multimodal sammenheng, samtidig som konkrete tiltak og investeringer må prioriteres ut fra samlet måloppnåelse og nytte.

3.32 Kongsvingerregionen interkommunale politiske råd

Kongsvingerregionen interkommunale politiske råd støtter hovedtrekkene i Jernbanedirektoratets godsstrategi 2029–2040, særlig at Kongsvingerbanen og Solørbanen anerkjennes som viktige korridorer for nasjonal og grensekryssende godstransport, beredskap og militær mobilitet. Strategien legger opp til kapasitetsøkning, lengre tog, bedre terminalstruktur og økt robusthet, samt elektrifisering av Solørbanen. Samtidig peker strategien på at utviklingen i stor grad anses dekket av eksisterende tiltak i NTP 2025–2036, noe som innebærer at det ikke prioriteres større nye investeringer i disse korridorene fremover.

Kongsvingerregionen interkommunale politiske råd mener ambisjonsnivået er for lavt og etterlyser en mer offensiv og helhetlig satsing, særlig på grensekryssende transport og redundans i jernbanenettet. De fremhever behovet for bedre kobling mellom banekapasitet, terminalstruktur og fremtidig markedsbetjening, inkludert utvikling av alternative terminaler som kan avlaste Alnabru og øke robustheten. Det etterlyses også sterkere strategi for internasjonal utvikling, tydeligere rollefordeling mellom terminaler og konkrete tiltak som tilsvinger for å løse flaskehalser. Overordnet ønsker de at Kongsvinger- og Solørbanen utvikles som en integrert del av et mer robust, effektivt og sikkerhetsmessig styrket nordisk og europeisk jernbanenett.

Jernbanedirektoratets vurdering: Kongsvingerregionen IPR peker på flere forhold som er sentrale for utviklingen av fremtidens godstransport på jernbane, herunder grensekryssende trafikk, terminalstruktur og behovet for økt robusthet i transportsystemet. Innspillet understreker betydningen av Kongsvingerbanen og Solørbanen som strategiske korridorer for gods, beredskap og internasjonale transportforbindelser. Forslaget om en mer helhetlig utvikling av kapasitet, terminaler og tilknyttet infrastruktur er et relevant perspektiv i vurderingen av langsiktige behov og prioriteringer.

3.33 Naturvernforbundet

Naturvernforbundet fremhever at det finnes et stort, uutnyttet potensial for å redusere behovet for energi- og ressurskrevende transport ved å overføre godstransport fra vei til jernbane i Norge, men at denne delen av jernbanen over tid har blitt nedprioritert. Naturvernforbundet mener dette må snus, blant annet ved å gjeninnføre tydelige mål om godsoverføring, og ved å ta i bruk både stimulerende og restriktive tiltak. Tiltak som fører til bedre punktlighet, økt kapasitet til flere og lengre tog, samt økonomiske virkemidler som veiprising og høyere CO₂-avgifter, anses som sentrale for å gjøre jernbane mer konkurransedyktig. Samtidig understrekes behovet for støtteordninger og lavere kostnader for operatørene så lenge infrastrukturen ikke leverer tilstrekkelig kvalitet.

Videre legges det vekt på konkrete forbedringer i systemet for godstransport på bane. Særlig trekkes grensekorridoren ved Svinesund og nye muligheter som følger av Fehmarn-forbindelsen frem som viktige for økt jernbanegods, forutsatt at kapasitet og infrastruktur styrkes i både Norge og Sverige. Modernisering og utvidelse av terminalkapasitet – særlig i Oslo-regionen – løftes frem som viktig, kombinert med arealpolitikk som legger logistikkvirksomhet nær terminalene. Innovasjon og bedre utnyttelse av togene er også viktig, siden dagens godstog frakter relativt lite per avgang; teknologiske løsninger og utvikling av mer lønnsomme transportformer som vognlast kan bidra til bedre økonomi. I tillegg foreslås konkrete infrastrukturtiltak som Nittedalsbanen, som kan styrke kapasitet og effektivitet, samt prioritering av godstog fremfor enkelte persontogtilbud der kapasiteten er begrenset. Samlet sett argumenteres det for en tydelig dreining i politikk og investeringer, som innebærer økte bevilgninger til jernbane og tilsvarende reduksjon til vei.

Jernbanedirektoratets vurdering: Naturvernforbundet fremhever betydningen av å styrke jernbanens konkurranseevne dersom en større del av godstransporten skal kunne overføres fra vei til bane. Innspillet peker på flere virkemidler som kan bidra til dette, herunder økt kapasitet, bedre punktlighet, utvikling av terminalstrukturen og forbedrede rammevilkår for godsoperatørene. Direktoratet merker seg også synspunktene om internasjonale transportkorridorer, innovasjon og behovet for en mer helhetlig tilnærming til gods- og arealplanlegging.

3.34 RingHall-alliansen

RingHall-alliansen fremhever at Oslo–Bergen-korridoren er en sentral nasjonal akse med betydelige godsstrømmer og stort potensial for overføring av transport fra vei og luft til bane. En styrket jernbane-forbindelse i denne korridoren vil derfor ikke bare forbedre mobiliteten, men også bidra til økt konkurransekraft for næringslivet og bedre utnyttelse av transportressurser. Alliansen peker på at bygging av Ringeriksbanen (omtalt som «Nye Bergensbanen») vil gi økt kapasitet for gods, bedre forsyningssikkerhet og et mer robust transportsystem. I høringsinnspillet legges det vekt på at dette tiltaket er prioritert i behandlingen av innværende NTP, og at de nødvendige områdene er regulert.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet merker seg vurderingen av Ringeriksbanens potensielle bidrag til kapasitet, robusthet og overføring av gods til bane.

3.35 Vidar Sætre

Vidar Sætre peker på at godstransporten i dag i hovedsak går på vei, men argumenterer for at jernbanens andel kan økes betydelig med riktige grep. Særlig fremheves behovet for en mer direkte og separat godstrasé mellom Oslo og Svinesund/Göteborg, utenom de mest trafikkerte personstasjonene. En rettere og mindre stigningskrevende linje vil gi mer effektiv fremføring, redusere behovet for ekstra lokomotiver og gjøre det mulig å kjøre godstog mer uforstyrret. Dette vil også styrke grensekryssende transporter og gi bedre forhold for blant annet militær logistikk.

Videre fremheves at en alternativ Ringeriksbane via Nittedal (omtalt som «Ringeriksbanen nord») vil være gunstig for godstrafikken, fordi den gir en mer direkte forbindelse mellom Alnabru og Bergensbanen. Samlet argumenteres det for at jernbanen bør prioriteres høyere i transportpolitikken på grunn av lavere energibruk, mindre utslipp og bedre arealutnyttelse, og at infrastrukturen må tilpasses for å flytte mer gods fra vei til bane.

Høringsinnspillet er supplert av en rekke detaljerte beskrivelser og tegninger av mulige infrastrukturforbedringer, og beskrivelser av hvilke gevinster disse vil kunne gi.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tar opp spørsmålet om hvordan infrastrukturen kan utvikles for å styrke jernbanens konkurranseevne i viktige nasjonale og grensekryssende godskorridorer. Flere av forslagene retter oppmerksomheten mot fremføringstid, kapasitet og fremkommelighet for godstog, som er viktige faktorer for å kunne overføre mer gods fra vei til bane. Direktoratet merker seg de konkrete forslagene til nye traseer og infrastrukturtiltak, samt vurderingene av mulige gevinster for godstransport, beredskap og internasjonale forbindelser.

3.36 Mosseregionens Næringsutvikling AS

Mosseregionens Næringsutvikling AS støtter hovedlinjene i godsstrategien, men understreker at Alnabru ikke har tilstrekkelig kapasitet på lang sikt og derfor må avlastes gjennom utvikling av supplerende terminaler. Det pekes på at økt terminalkapasitet i Oslofjordområdet er en forutsetning for å dekke fremtidig etterspørsel. Vestby pekes ut som et særlig egnet alternativ, med oppdatert kunnskapsgrunnlag, bekreftet teknisk gjennomførbarhet og strategisk beliggenhet langs viktige transportkorridorer. Initiativet er privatdrevet med bred støtte fra sentrale aktører og dokumenterte samfunns- og miljøgevinster, og utvikling kan foregå gjennom et offentlig-privat samarbeid. Selskapet forventer derfor at strategien tydelig anerkjenner behovet for avlastning av Alnabru, legger til rette for ny kapasitet og konkret bidrar til videre utvikling av Vestby-terminalen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Mosseregionens Næringsutvikling AS setter søkelys på et sentralt spørsmål i godsstrategien, nemlig behovet for tilstrekkelig terminalkapasitet i Oslofjordområdet over tid.

Innspillet understreker viktigheten av å vurdere supplerende terminalstrukturer som kan bidra til økt kapasitet, redusert sårbarhet og mer effektiv håndtering av fremtidige godsstrømmer. Direktoratet merker seg de fremlagte vurderingene av Vestby som mulig lokalisering for ny terminal, herunder forhold knyttet til transportkorridorer, markedspotensial og gjennomføringsmodeller.

3.37 Grenland Rail AS

Grenland Rail AS peker på svakheter i dagens rammevilkår for godstransport på jernbane. Miljøstøtteordningen oppleves som skjevt utformet ved at den ikke omfatter transport av flis i containere, og det argumenteres for at både tømmer og flis bør inkluderes for å motvirke økende konkurranse fra stadig mer effektive veitransporter. Videre fremheves kjøreveisavgift og ytelsesordning som unødvendig kompliserte og lite treffsikre, med behov for enklere ordninger og lavere avgifter, samt større fokus på å redusere forsinkelser gjennom bedre kapasitetsfordeling. Innspillet peker også på mangelfull og lite koordinert arealbruk rundt jernbanen, og etterlyser et mer helhetlig perspektiv for utvikling av verksteder, hensettingsområder og terminaler.

Videre detaljeres behovet for bedre økonomiske og regulatoriske virkemidler som kan sikre lønnsom drift for godsoperatører. Dette inkluderer mer hensiktsmessige støtteordninger for trekkraft, gjeninnføring av kompensasjon ved driftsstans som togselskapene ikke selv kan lastes for, og bedre samarbeid om terminalutforming for å redusere kostnader. Innspillet er kritisk til store infrastrukturprosjekter og kostnadsdrivende tiltak som ERTMS og digitalt automatkoppel (DAC), som gir begrenset nytte på kort sikt, og argumenterer for at mindre, målrettede investeringer i nettet kan gi større effekt for godstransport. Overordnet fremheves at risiko i for stor grad er overført til togselskapene i dagens organisering, og at mer forutsigbare og lønnsomme rammevilkår er en forutsetning for investeringer, innovasjon og videre utvikling av godstransport på jernbane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet vurderer at innspillet synliggjør flere sentrale utfordringer knyttet til godsoperatørenes konkurranseevne og lønnsomhet, herunder utforming av støtteordninger, avgiftsregimer og ansvarsfordeling i sektoren. Innspillet understreker også betydningen av tilstrekkelig terminalkapasitet, hensettingsområder og en mer helhetlig arealplanlegging for å styrke godstransporten på jernbane. Samtidig må behovet for kortsiktige effektivitetsgevinster balanseres mot langsiktige investeringer i digitalisering og modernisering av jernbanesystemet, herunder ERTMS. Direktoratet vurderer at innspillet gir relevante perspektiver på hvordan økonomiske og regulatoriske virkemidler kan bidra til å styrke jernbanens konkurransekraft overfor veitransport.

3.38 Godsalliansen

Godsalliansen støtter hovedretningen i godsstrategien og mener den inneholder viktige analyser av jernbanens rolle frem mot 2050, særlig knyttet til behovet for robust infrastruktur, økt kapasitet, bedre terminalstruktur og styrket beredskap. Samtidig etterlyses tydeligere prioriteringer og sterkere vekt på klima- og miljømål i transportpolitikken, samt en bedre forståelse av jernbanens reelle konkurranseflate mot vei. Alliansen peker på at jernbanens konkurranseevne er svekket som følge av sviktende infrastruktur, og karakteriserer situasjonen som en reell infrastrukturkrise med behov for redusert vedlikeholdsetterslep, økt kapasitet på terminaler og infrastrukturen for øvrig, samt bedre punktlighet og regularitet. Jernbanens fordeler knyttet til lave utslipp, energieffektivitet, sikkerhet og samfunnsnytte må tillegges større vekt i fremtidig transportplanlegging.

Videre understrekes jernbanens sentrale rolle for beredskap og totalforsvar, særlig etter Sveriges og Finlands NATO-medlemskap, og behovet for å styrke viktige transportkorridorer både nord-sør og vest-øst. Godsalliansen etterlyser mer målrettede investeringer og raskere gjennomføring av tiltak i de viktigste korridorene, inkludert Ofotbanen, Nordlandsbanen og forbindelser mellom Østlandet og resten av landet, samt elektrifisering av sentrale strekninger. De mener også at økonomiske rammebetingelser og analyser i større grad må fange opp samfunnsgevinster som beredskap, redusert sårbarhet og miljøeffekter, og etterlyser en helhetlig gjennomgang av avgifter og virkemidler. Samlet sett mener Godsalliansen at ambisjonsnivået må økes, og at bedre rammevilkår er avgjørende for at jernbanen skal kunne ta en større andel av de lange godstransportene.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet belyser på en tydelig måte betydningen av robuste rammevilkår og tilstrekkelig kapasitet for at jernbanen skal kunne styrke sin rolle i godstransportmarkedet. Direktoratet

merker seg særlig vektleggingen av infrastrukturens betydning for konkurranseevne, beredskap og samfunnssikkerhet, samt behovet for å prioritere tiltak i de viktigste godskorridorene. Innspillet løfter også relevante problemstillinger knyttet til hvordan klima-, miljø- og beredskapshensyn kan vektlegges i analyser og prioriteringer av investeringer og virkemidler. Direktoratet vurderer at disse perspektivene er viktige i den videre utviklingen av en langsiktig og helhetlig strategi for godstransport på jernbane.

3.39 LKAB Norge AS

LKAB støtter Jernbanedirektoratets godsstrategi og ser den som et viktig grunnlag for kommende Nasjonal transportplan, særlig fordi den tydeliggjør jernbanens sentrale rolle for transport av store volumer som malm. Selskapet fremhever positivt at strategien anerkjenner økende etterspørsel etter systemtog, samt betydningen av drift, vedlikehold og energieffektivitet for å sikre en robust og tilgjengelig jernbane. Samtidig understrekes det at kapasitets- og tilgjengelighetssituasjonen på Ofotbanen og Malmbanan kan være begrensende for LKABs konkurransekraft, leveranseevne og den pågående industriomstillingen mot fossilfri produksjon.

LKAB mener at strategien mangler tilstrekkelig konkrete tiltak for de mest belastede korridorene i nord, der kapasitetsutfordringene allerede er kritiske. De etterlyser prioritering av kapasitetsøkende tiltak som flere og lengre kryssingsspor, økt terminalkapasitet og styrket robusthet gjennom bedre håndtering av driftsforstyrrelser. Videre pekes det på behovet for bedre grenseoverskridende koordinering mellom Norge og Sverige, slik at Ofotbanen og Malmbanan behandles som ett sammenhengende system. LKAB konkluderer med at strategien er et viktig steg, men at det kreves tydeligere prioriteringer, tidligere investeringer og sterkere samordning for å møte fremtidige transportbehov, og for å sikre at jernbanen ikke er til hinder for regional eksport, vekst og grønn omstilling.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet merker seg LKABs understrekning av den strategiske betydningen Ofotbanen og Malmbanan har for eksportnæringene og den pågående grønne industriomstillingen i nord. Innspillet synliggjør utfordringer knyttet til kapasitet, robusthet og tilgjengelighet i en av landets mest trafikkerte godskorridorer, samt behovet for koordinert utvikling på tvers av landegrensene. Videre fremheves relevante problemstillinger knyttet til prioritering av kapasitetsøkende tiltak og håndtering av driftsforstyrrelser for å sikre forutsigbare transporter. Direktoratet vurderer at innspillet gir viktige perspektiver på hvordan jernbanen kan videreutvikles for å møte fremtidige transportbehov i det nordiske transportsystemet.

3.40 Bodø Næringsforum og Bodøregionens utviklingsselskap

Bodø Næringsforum og Bodøregionens utviklingsselskap (BRUS) støtter at godsstrategien anerkjenner vekst i godstransporten på Nordlandsbanen og næringslivets behov, men mener ambisjonsnivået må heves. De understreker at banen bør betraktes som en nasjonal transportåre, både for næringsutvikling, beredskap og forsyningssikkerhet, og ikke kun som en regional bane. Det etterlyses økte investeringer på kort sikt og raskere oppfølging av tidligere utredninger, samtidig som tilliten til jernbanen må styrkes gjennom bedre drift, vedlikehold og regularitet slik at næringslivet kan stole på forutsigbare transporter.

Videre fremheves behovet for bedre samspill mellom sjø og jernbane, særlig gjennom en oppgradering av terminalen i Bodø for å sikre sømløs godsoverføring. Dette anses som avgjørende for å kunne flytte mer gods fra vei til bane og sjø, og for å utvikle Bodø til et nasjonalt logistikknutepunkt. Samlet anbefaler de økte ambisjoner for Nordlandsbanen, styrket vedlikehold og regularitet, samt prioritering av tiltak som knytter sammen jernbane og havn på en effektiv måte.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet fremhever Nordlandsbanens betydning for næringsutvikling, beredskap og forsyningssikkerhet, og understreker behovet for å styrke banens rolle i det nasjonale transportsystemet. Direktoratet merker seg særlig ønsket om økt satsing på drift, vedlikehold og kapasitetsforbedringer for å sikre mer pålitelige og forutsigbare godstransporter. Videre belyser innspillet viktigheten av effektiv samhandling mellom sjø- og jernbanetransport, herunder terminalutvikling som kan legge til rette for mer intermodal godshåndtering. Direktoratet vurderer at disse perspektivene er relevante for arbeidet med å styrke jernbanens konkurransekraft og bidra til mer bærekraftige transportløsninger i Nord-Norge.

3.41 Posten Bring AS

Posten Bring støtter hovedretningen i godsstrategien og fremhever jernbanens viktige rolle for effektive og bærekraftige godstransporter over lengre avstander og i volumbærende korridorer. Samtidig mener de strategien i for stor grad er rettet mot langsiktige infrastrukturen, og i for liten grad adresserer hva som faktisk må til for å sikre kommersiell levedyktighet på kort og mellomlang sikt. De peker på at jernbanens konkurranseevne i praksis avgjøres av pris, pålitelighet, forutsigbarhet og total logistikkostnad, og at disse faktorene må tillegges større vekt dersom jernbanen skal vinne markedsandeler fra vei.

Videre understrekes at økt kapasitet alene ikke er tilstrekkelig for å skape vekst i godstransport på bane. Posten Bring mener tiltak som forbedrer driftsstabilitet, reduserer risiko ved avvik og sikrer mer effektiv terminaldrift må prioriteres høyere. De etterlyser også mer konkurransedyktige og forutsigbare økonomiske rammebetingelser, og peker på at svake lønnsomhetsforhold og høye kostnader svekker jernbanens attraktivitet. Strategien bør derfor i større grad koble infrastrukturtiltak til faktiske markedsforhold og hvordan transportkjøpere gjør sine valg.

Et annet sentralt poeng i innspillet er behovet for en tydeligere og mer fremtidsrettet terminalstrategi for Østlandet. Posten Bring mener dagens sterke avhengighet av Alnabru øker sårbarheten og begrenser vekstmulighetene, og at supplerende terminaler bør løftes frem som et strategisk hovedgrep for økt kapasitet, fleksibilitet og markedstilpasning. De støtter også økt bruk av private og offentlig-private initiativer for raskere utvikling av terminalstruktur. Samlet etterlyser de en strategi som i større grad vektlegger konkurransekraft, markedsperspektiv og konkrete tiltak som kan gjøre jernbanen til et mer attraktivt og robust alternativ i praksis.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet løfter frem betydningen av at godsstrategien i større grad kobler infrastrukturutvikling til markedets behov og transportkjøpernes krav til pris, pålitelighet og forutsigbarhet. Direktoratet merker seg særlig vektleggingen av driftsstabilitet, effektiv terminaldrift og konkurransedyktige rammebetingelser som sentrale faktorer for å styrke jernbanens markedsposisjon. Videre synliggjør innspillet behovet for en robust og fremtidsrettet terminalstruktur på Østlandet, herunder redusert sårbarhet gjennom utvikling av flere terminalknutepunkter. Direktoratet vurderer at disse perspektivene gir viktige bidrag til arbeidet med å styrke jernbanens attraktivitet og evne til å ta en større andel av godstransport-markedet.

3.42 Stor-Oslo nord

Stor-Oslo Nord mener godsstrategien har en vesentlig mangel ved at Gjøvikbanen ikke er inkludert som egen godskorridor, til tross for dens strategiske betydning for industri, beredskap og forsvar. Banen er elektrifisert og betjener en viktig industriklynge med NATO-kritisk produksjon på Raufoss, samtidig som korridoren ikke har «reell redundans». De peker på at strategiens egne mål om avlastning av Alnabru, økt robusthet og styrket forsvarsevne tilsier at Gjøvikbanen burde vært en del av analysene og prioriteringene frem mot NTP 2029–2040.

Innspillet anbefaler at Gjøvikbanen tas inn i kunnskapsgrunnlaget, og at Eina/Reinsvoll utredes konkret som kombi- og avlastningsterminal for å styrke kapasitet, fleksibilitet og beredskap. Videre etterlyses bruk av strategiens prinsipper om robusthet, redundans og restitusjon på korridoren, inkludert vurdering av en styrket kobling mellom Hønefoss og Roa for økt nettverksnytte. Samlet ber Stor-Oslo Nord om at korridoren løftes tydeligere inn i strategien og videre planlegging, både av hensyn til næringsutvikling, transportsystemet og nasjonal sikkerhet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet merker seg innspillet vurdering av Gjøvikbanens betydning for industri, beredskap og forsvar, samt argumentasjonen for at korridoren bør inngå tydeligere i det strategiske kunnskapsgrunnlaget for godstransport. Innspillet synliggjør hvordan robusthet, redundans og kapasitet i transportsystemet kan styrkes gjennom bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og terminalstruktur. Videre fremheves relevante problemstillinger knyttet til avlastning av Alnabru, nettverksnytte og transportberedskap i Oslo-regionen. Direktoratet vurderer at innspillet bidrar med viktige perspektiver på korridorutvikling og beredskapshensyn som er relevante i det videre strategiarbeidet.

3.43 Forum Nye Bergensbanen

Forum Nye Bergensbanen fremhever at etablering av Ringeriksbanen er viktig for forsyningssikkerhet mellom Østlandet og Vestlandet, og at tiltaket vil ha stor nasjonal betydning. Jernbanen pekes på som en nøkkelfaktor for å møte fremtidens transportbehov med lavere utslipp, bedre forsyningssikkerhet og økt beredskap. Sammen med strekningen Arna–Stanghelle–Voss er Ringeriksbanen et sentrale grep for å forbedre fremføringskapasiteten og gi bedre vilkår for gods på bane. Samlet argumenterer innspillet for at investeringer i Ringeriksbane ikke bare er et transporttiltak, men også et viktig bidrag til næringsutvikling, beredskap og et mer robust transportsystem, og at slike tiltak må prioriteres og gjennomføres raskt for å realisere potensialet. Tiltaket er prioritert i inneværende rullering av nasjonal transportplan og har høy modenhet, og høringsinnspillet peker på at utsettelse av oppstart svekker tilliten til de politiske prosessene og hemmer regional næringsutvikling.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet merker seg innspillets vektlegging av Ringeriksbanens betydning for transportkapasitet, forsyningssikkerhet og beredskap mellom Østlandet og Vestlandet. Innspillet synliggjør hvordan økt kapasitet og robusthet i Bergensbanekorridoren kan bidra til bedre vilkår for godstransport på bane og styrke jernbanens rolle i transportsystemet. Videre fremheves relevante perspektiver knyttet til sammenhengen mellom transportinfrastruktur, regional næringsutvikling og nasjonal beredskap. Direktoratet vurderer at innspillet bidrar med viktige vurderinger av hvordan prioriterte investeringstiltak kan understøtte langsiktige mål for godstransport og samfunnssikkerhet.

3.44 Arbeidsgiverforeningen Spekter

Spekter mener godsstrategien bør ha en tydeligere ambisjon om å øke jernbanens markedsandel der det allerede finnes togtilbud, fremfor kun å opprettholde dagens nivå. De peker på at formuleringen om å «møte forventet etterspørsel» er for passiv, og at virkemidler og rammebetingelser må sees helhetlig for å styrke konkurransekraften. Dette inkluderer blant annet støtteordninger, avgifter, finansiering og andre regulatoriske forhold, som samlet påvirker jernbanens attraktivitet i markedet.

Videre understreker Spekter at tiltak som lengre tog, kortere fremføringstid, økt terminal- og verkstedkapasitet samt bedre pålitelighet og robusthet er avgjørende for å konkurrere med veitransport. De påpeker at mange gode tiltak allerede er utredet, men i for liten grad gjennomført, og etterlyser derfor realistiske økonomiske rammer i Nasjonal transportplan. Dette er nødvendig for å sikre at planlagte tiltak faktisk blir realisert og raskt gir økt kapasitet og bedre konkurranseevne for godstransport på jernbane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet merker seg innspillets ønske om et høyere ambisjonsnivå for å øke jernbanens markedsandel i eksisterende markeder, samt betydningen av helhetlige og konkurranse-dyktige rammebetingelser. Innspillet understreker at kapasitetsøkende tiltak må kombineres med bedre pålitelighet, robusthet og effektivitet for å styrke jernbanens konkurransekraft overfor veitransport. Videre fremheves behovet for å prioritere gjennomføring av allerede utredede tiltak og sikre tilstrekkelige økonomiske rammer for realisering. Direktoratet vurderer at innspillet belyser viktige sammenhenger mellom infrastruktur, virkemiddelbruk og markedsutvikling for godstransport på jernbane.

3.45 Statens Vegvesen

Statens vegvesen er kritiske til flere sentrale forutsetninger i strategien, særlig knyttet til klimaeffekter, kapasitet og kostnader. Det gis i høringssvaret en overordnet støtte til utviklingen av effektive godsterminaler og bedre tilrettelegging for elektrifisert veitransport, blant annet gjennom ladeinfrastruktur og mer effektive knutepunkter mellom bane, vei og sjø. Samtidig mener de at godsstrategien i for stor grad tar utgangspunkt i konkurranse mellom transportformer, fremfor å bygge på næringslivets faktiske transportbehov og et helhetlig transportsystem hvor hver transportform utnyttes der den er best. Vegvesenet understreker at økt effektivitet i veitransport også kan styrke transportsystemet, herunder indirekte også jernbanen, ved å øke samlet transportvolum og verdiskaping.

Vegvesenet mener at elektrifisering av lastebiler skjer raskere enn forutsatt i godsstrategiens analyser, og at potensialet for utslippskutt fra overføring av gods fra vei til bane er betydelig overvurdert og til dels urealistisk, gitt begrensninger i jernbanens kapasitet. De peker også på at investeringene er svært store, samtidig som effektene er lite konkretisert over tid. Videre avviser de tiltak som begrenser veitransportens

konkurransesevne (som restriksjoner på lastebiler), og presiserer at godstransport ikke omfattes av nullvekstmålet i byområde.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet merker seg Vegvesenets vektlegging av et helhetlig transportsystem der transportformene utfyller hverandre, samt betydningen av effektive terminaler og bedre samspill mellom vei, bane og sjø. Innspillet utfordrer samtidig flere av godsstrategiens sentrale forutsetninger, særlig vurderingene av klimaeffekter ved godsoverføring til bane, fremtidig kapasitetsutnyttelse og tempoet i elektrifiseringen av veitransporten. Direktoratet vurderer at disse innvendingene belyser viktige usikkerheter i analysegrunnlaget, men legger til grunn at strategien bygger på et bredt kunnskapsgrunnlag som også omfatter jernbanens bidrag til kapasitet, beredskap og utslippsreduksjoner på lang sikt.

3.46 Oslo kommune

Oslo kommune støtter økt satsing på godstransport på jernbane, men understreker at dette forutsetter høyere driftsstabilitet og bedre vedlikehold av infrastrukturen. Pålitelighet og punktlighet trekkes frem som avgjørende for at transportører skal velge bane fremfor vei, og kommunen prioriterer derfor vedlikehold og fornyelse som grunnlag for videre vekst i godstransporten. I tillegg påpekes behovet for en helhetlig regional struktur for gods og logistikk, med bedre koordinering av arealbruk og samarbeid mellom ulike aktører og forvaltningsnivåer.

Videre fremhever Oslo kommune betydningen av internasjonale godskorridorer, særlig forbindelsen Oslo–Göteborg/Sør-Sverige, som Norges viktigste jernbanekobling til Europa. Økt kapasitet og bedre regularitet på disse strekningene anses som viktig for næringslivets konkurranseevne, grønn omstilling og forsynings-sikkerhet. Samtidig understrekes jernbanens rolle i beredskap og totalforsvar, og behovet for å inkludere militære og sikkerhetspolitiske hensyn i prioritering av tiltak.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet merker seg Oslo kommunes vektlegging av driftssikkerhet, vedlikehold og fornyelse som grunnleggende forutsetninger for å styrke jernbanens konkurransekraft i godstransportmarkedet. Innspillet understreker også betydningen av en helhetlig regional tilnærming til gods- og logistikkstrukturen, herunder samordnet arealplanlegging og samarbeid mellom relevante aktører. Videre fremheves internasjonale godskorridorer og forbindelsen mot Sverige og Europa som sentrale for næringslivets konkurranseevne, forsyningssikkerhet og grønn omstilling. Direktoratet vurderer at innspillet løfter frem viktige sammenhenger mellom infrastruktur, arealutvikling, beredskap og internasjonal tilgjengelighet som er relevante for den videre utviklingen av godstransport på jernbane.

3.47 Bane NOR

Bane NOR støtter hovedvurderingen i godsstrategien om at gjeldende NTP gir et godt utgangspunkt for å møte fremtidig etterspørsel etter godstransport på bane, men understreker at realisering av tiltak avhenger av finansiering, og at NTP ikke er bindende. De fremhever at vedlikehold og fornyelse må opprettholdes og styrkes for å sikre en pålitelig, trygg og tilgjengelig jernbane, noe som er avgjørende for godstransportens konkurranseevne. Bane NOR peker også på behovet for mer kunnskap om enkelte korridorer og støtter anbefalingene om videre utredninger.

Et sentralt poeng i innspillet er potensialet for teknologiske forbedringer, særlig gjennom bruk av bimodale lokomotiver. Disse kan øke robustheten ved avvik og strømbrydd, samtidig som de gir mer effektiv terminaldrift med enklere infrastruktur, redusert behov for areal og lavere kostnader. Bane NOR mener dette kan gi bedre kapasitetsutnyttelse og kortere oppholdstid på terminaler, og anbefaler derfor at effektene av en slik løsning utredes nærmere. Videre løfter Bane NOR behovet for å vurdere terminalstruktur og kapasitet mer helhetlig, spesielt rundt Alnabru, hvor fremtidig aktivitet kan øke behovet for avlastningsterminaler. De understreker også viktigheten av bedre samspill mellom sjø, bane og vei, ettersom dagens løsninger for omlasting mellom transportformer er begrensede.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet vurderer at Bane NORs innspill understøtter hovedretningen i godsstrategien og samtidig synliggjør sentrale forutsetninger for gjennomføring av anbefalte tiltak. Innspillet fremhever betydningen av vedlikehold, fornyelse og kunnskapsutvikling for å sikre en robust og konkurransedyktig jernbane for godstransport. Videre belyses muligheter knyttet til teknologisk utvikling, herunder bruk av bimodale lokomotiver, samt behovet for en mer helhetlig vurdering av terminalstruktur og

kapasitet. Direktoratet vurderer at innspillet gir verdifulle perspektiver på hvordan eksisterende infrastruktur og terminaler kan utnyttes mer effektivt, samtidig som samspillet mellom bane, sjø og vei styrkes.

3.48 Nordland fylkeskommune

Nordland fylkesting støtter godsstrategiens fremheving av jernbanens styrker som en effektiv, klimavennlig og energieffektiv transportform for store volumer over lange avstander. Samtidig mener de at strategien har for lavt ambisjonsnivå og for svak fremdrift for utviklingen i nord, spesielt for Nordlandsbanen og Ofotbanen. Disse banene pekes ut som kritisk infrastruktur for eksport, næringsliv, forsyningssikkerhet og beredskap, og deres betydning er ytterligere styrket i den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa. Fylkestinget fremhever at jernbaneinfrastrukturen i nord over tid har vært underprioritert og preget av betydelig vedlikeholdsetterslep, lav investeringstakt, redusert kapasitet og svekket driftsstabilitet. Dette har ført til hyppige driftsavbrudd, lengre fremføringstider og svekket tillit til jernbanen som transportløsning. Samtidig viser de til et betydelig potensial for økt godstransport på bane, særlig innen sjømat og industri-gods, dersom kapasitet, regularitet og konkurranseevne forbedres.

Videre krever fylkestinget en kraftig opptrapping av investeringer i vedlikehold, kapasitet og sikkerhet, inkludert flere kryssingsspor, økt aksellast, elektrifisering, ERTMS og styrket terminalkapasitet. De understreker også behovet for bedre samspill mellom sjø, bane og vei, særlig gjennom effektive omlastingsløsninger i Bodø. I tillegg etterlyses en målrettet satsing på transport av fersk sjømat på bane for å flytte gods fra vei til jernbane. Samlet mener de at staten må prioritere jernbanen i nord langt høyere for å sikre næringsutvikling, redusere utslipp og styrke nasjonal beredskap og forsyningssikkerhet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet vurderer at innspillet tydeliggjør den strategiske betydningen Nordlandsbanen og Ofotbanen har for næringsliv, eksport, forsyningssikkerhet og beredskap i Nord-Norge. Innspillet understreker behovet for å styrke kapasitet, robusthet og driftsstabilitet gjennom økt satsing på vedlikehold, fornyelse og målrettede investeringer i infrastrukturen. Videre fremheves betydningen av effektive logistikk-løsninger og bedre samspill mellom sjø, bane og vei for å realisere vekstpotensialet i godstransporten, herunder innen sjømatnæringen. Direktoratet vurderer at innspillet gir viktige perspektiver på prioriteringer og virkemidler som kan bidra til å styrke jernbanens rolle i transportsystemet i nord.

3.49 Miljødirektoratet

Miljødirektoratet støtter godsstrategien og understreker jernbanens viktige rolle i å redusere klimagassutslipp gjennom overføring av godstransport fra vei og luft til bane. De fremhever at jernbanen har klare fordeler i energieffektivitet og lavt utslipp, spesielt på lange transportstrekninger med store volumer. Samtidig mener de at strategiens analyser i for liten grad tar høyde for at økt kapasitet i seg selv kan utløse økt etterspørsel etter jernbanetransport, og at dette kan føre til at nytten av investeringer undervurderes i et langsiktig perspektiv.

Videre peker Miljødirektoratet på at konkurranseforholdene mellom transportformene ikke er tilstrekkelig analysert, særlig når det gjelder utviklingen i avgifter og kostnader. De mener at økte kostnader for jernbanen og endringer i avgiftssystemet kan svekke konkurranseevnen over tid, uten at dette er tilstrekkelig belyst. I tillegg stiller de spørsmål ved hvordan jernbanens klimafortrinn vurderes, og påpeker at elektrifisering av tung veitransport sannsynligvis vil ta lengre tid enn antatt, noe som innebærer at jernbanen vil beholde sitt klimafortrinn lenger enn strategien legger til grunn. Det pekes også på at elektrifisering av godstransport på vei skjer saktere på de lange strekkene, som står i et sterkest konkurranseforhold med jernbane, enn på kortere strekninger, uten at dette fanges opp i modellen. Dette kan også medføre at etterspørselen etter jernbanetransport undervurderes.

Til slutt etterlyser Miljødirektoratet en mer helhetlig samfunnsøkonomisk analyse som i større grad fanger opp systemeffekter i jernbanenettet. De peker på at tiltak for godstransport også gir nytte for persontrafikk og omvendt, og at den samlede effekten kan være undervurdert. Videre mener de at usikkerhet knyttet til karbonpriser, teknologisk utvikling og fremtidige rammebetingelser ikke er tilstrekkelig analysert, noe som kan gi et ufullstendig beslutningsgrunnlag for prioritering av tiltak i jernbanesektoren.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet vurderer at innspillet gir viktige faglige perspektiver på jernbanens rolle i det grønne skiftet og på hvordan kapasitetsutvikling, markedseffekter og rammebetingelser kan påvirke etterspørselen etter godstransport på bane. Innspillet fremhever relevante

problemstillinger knyttet til jernbanens fremtidige konkurranseevne, herunder utviklingen i avgifter, teknologimodenhet i veitransporten og verdsettingen av jernbanens klimafortrinn. Videre understrekes betydningen av å belyse systemeffekter og usikkerhet i samfunnsøkonomiske analyser for å sikre et godt beslutningsgrunnlag. Direktoratet vurderer at innspillet bidrar med nyttige perspektiver på hvordan klima- og miljøhensyn kan integreres i den videre utviklingen av godstransportstrategien.

3.50 Lyntogforum/Norsk Bane AS

Lyntogforum mener godsstrategien gir en god beskrivelse av utfordringene for godstransport på jernbane, som lav driftsstabilitet, begrenset kapasitet og svak lønnsomhet for operatørene. Samtidig kritiserer de strategien for å mangle tydelige ambisjoner og mål for å øke godstransporten på bane, til tross for at dette er et sentralt mål i Europa. De peker på at dagens enkeltsporede jernbanenett gir for liten kapasitet til både gods- og persontrafikk, og at de foreslåtte tiltakene derfor ikke vil være tilstrekkelige til å øke jernbanens lave markedsandel for gods. Videre pekes det på at de tre parallelle utredningene i for liten grad er sett i sammenheng, og at potensielle nytteeffekter av tiltakene i den enkelt utredning kan være oversett.

Videre mener Lyntogforum at det trengs langt mer omfattende investeringer, særlig i dobbeltspor og moderne infrastruktur, for å oppnå vesentlig bedre kapasitet, regularitet og fremføringstid. De fremhever høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept som en løsning, der gods-, regional- og persontrafikk kan kombineres. Slike investeringer vil etter deres syn kunne øke godsmengden på bane betydelig, muliggjøre raskere og mer direkte transporter og styrke jernbanens konkurransekraft, samtidig som det gir positive effekter for klima, næringsliv og beredskap.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet vurderer at innspillet synliggjør et mer ambisiøst syn på jernbanens fremtidige rolle i godstransporten enn det som er lagt til grunn i godsstrategien. Innspillet fremhever særlig behovet for større kapasitetsøkninger gjennom omfattende investeringer i dobbeltspor og ny infrastruktur, samt betydningen av å se gods- og persontransport i sammenheng. Direktoratet merker seg også vurderingen av at samspillet mellom ulike utredninger og de samlede nytteeffektene av tiltak kan belyses ytterligere. Innspillet bidrar dermed med et alternativt perspektiv på virkemidler og ambisjonsnivå for hvordan jernbanens markedsandel kan styrkes på lengre sikt.

3.51 Vestfold fylkeskommune

Vestfold fylkeskommune støtter hovedlinjene i godsstrategien som et kunnskapsgrunnlag, men mener at korridoren Oslo–Stavanger er gitt for lav prioritet til tross for dens store betydning for næringsliv, havner og nasjonale og internasjonale godsstrømmer. De fremhever særlig at Vestfoldbanen har et større potensial for godstransport enn det strategien legger til grunn, og at den bør inngå i videre utredninger og tiltakspakker på lik linje med Sørlandsbanen. Det understrekes også at kapasitetstiltak må sees i sammenheng for både person- og godstransport for å oppnå synergier og bedre utnyttelse av infrastrukturen.

Videre legger fylkeskommunen stor vekt på utviklingen av korridoren Oslo–Stavanger/Jylland som en grensekryssende og multimodal transportkorridor med koblinger til Danmark og Europa. De peker på potensialet for økt godsoverføring gjennom samspill mellom sjø, bane og vei, særlig via Larvik havn som intermodalt knutepunkt og Kopstad-terminalen som mulig avlastning for Alnabru. Samtidig fremheves korridorens betydning for beredskap, forsyningssikkerhet og militær mobilitet, og det etterlyses en statlig, helhetlig korridorutredning samt sterkere internasjonalt samarbeid for å utvikle denne transport-aksen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet vurderer at innspillet løfter frem relevante problemstillinger knyttet til korridoren Oslo–Stavanger og betydningen av å se utviklingen av gods- og persontransport i sammenheng. Innspillet synliggjør også potensialet for styrket samspill mellom sjø, bane og vei, samt rollen intermodale terminaler og havner kan ha for å styrke transportkorridoren mot Danmark og Europa. Videre fremheves viktige perspektiver knyttet til beredskap, forsyningssikkerhet og militær mobilitet i vurderingen av fremtidige transportløsninger. Direktoratet vurderer at innspillet bidrar med nyttige perspektiver på hvordan korridorutvikling og internasjonale transportforbindelser kan understøtte en mer effektiv og robust godstransport.

3.52 Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune støtter at Jernbanedirektoratet har utarbeidet en godsstrategi som grunnlag for neste rullering av Nasjonal transportplan, og deler vurderingen av at jernbane er særlig godt egnet for transport av store godsmengder over lengre avstander med lave utslipp og energiforbruk. Fylkeskommunen etterlyser imidlertid et høyere ambisjonsnivå fra staten for å øke jernbanens andel av godstransporten. De mener også at kapasitetstiltakene som er planlagt frem mot 2050 ikke er tilstrekkelige, spesielt på strekningen Oslo–Kornsjø. Flere mindre tiltak som tidligere er foreslått bør gjennomføres raskt, særlig i lys av konkurransen fra veitransport etter åpningen av Fehmarnbelt-forbindelsen.

Videre understreker fylkeskommunen behovet for bedre grensekryssende samarbeid med Sverige for å fjerne flaskehalser og styrke både kommersiell og forsvarsrelatert transport. De peker også på viktigheten av strekningen Oslo–Bergen, og mener planlagte forbedringer i denne korridoren må gjennomføres og inkluderes tydelig i strategien. Akershus fylkeskommune anser det også som positivt at strategien åpner for etablering av nye kombiterminaler i Osloregionen, også gjennom private initiativ, for å styrke godstransporten på jernbane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet vurderer at innspillet understøtter godsstrategiens overordnede vurdering av jernbanens rolle for transport av store godsmengder over lengre avstander, samtidig som det etterlyser et høyere ambisjonsnivå for videre utvikling av godstransporten. Innspillet fremhever særlig behovet for tidlig gjennomføring av kapasitetsøkende tiltak, styrket grensekryssende samarbeid med Sverige og økt oppmerksomhet om korridorene mot både Europa og Vestlandet. Videre understrekes betydningen av robuste terminalstrukturer og mulighetene som ligger i nye kombiterminaler i Osloregionen. Direktoratet vurderer at innspillet bidrar med relevante perspektiver på kapasitetsutvikling, internasjonale forbindelser og tiltak som kan styrke jernbanens konkurransekraft og beredskapsfunksjon.

3.53 Buskerud fylkeskommune

Buskerud fylkeskommune støtter hovedinnholdet i godsstrategien og mener at jernbanen bør ta en større rolle i godstransporten frem mot 2050. De fremhever særlig behovet for å styrke de sentrale godskorridorene Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger gjennom økt innsats på utredning, tilrettelegging og investeringer. I tillegg understrekes betydningen av nødvendige tiltak på Alnabru-terminalen, samt behov for nytt materiell og økt verkstedkapasitet for å sikre effektiv og konkurransedyktig godstransport på bane. Samtidig etterlyser fylkeskommunen en bredere og mer helhetlig tilnærming i strategien, blant annet ved å inkludere vurderinger av godstransport på Vestfoldbanen. Dette bør sees i sammenheng med utviklingen av en privat jernbaneterminal på Kopstad, og inngå i en tydeligere struktur og plan for fremtidige jernbaneterminaler på Østlandet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Direktoratet vurderer at innspillet understøtter hovedretningen i godsstrategien og fremhever betydningen av å styrke de viktigste godskorridorene for å øke jernbanens rolle i godstransporten. Innspillet peker særlig på behovet for videre utvikling av korridorene Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger, samt tiltak innen terminalkapasitet, verksteder og materiell for å sikre en mer effektiv og konkurransedyktig jernbane. Videre synliggjøres betydningen av en helhetlig terminalstruktur på Østlandet og spillet mellom infrastruktur, terminalutvikling og godstransportmarkedet. Direktoratet vurderer at innspillet gir relevante perspektiver på prioriteringer som kan bidra til økt kapasitet, robusthet og markedsattraktivitet for godstransport på bane.

4 Felles innhold i høringsinnspillene

I det følgende er noen av hovedpoengene som fremkommer i flere av høringsinnspillene gjengitt. Det følger også en kort drøfting fra Jernbanedirektoratets perspektiv.

4.1 Etterspørselen etter godstransport er underestimert på spesifikke relasjoner

Dette er et poeng som går igjen i mange av høringsinnspillene. Høringspartene med en regional tilknytning hevder med få unntak at det er grunn til å anta at etterspørselen i deres respektive regioner er undervurdert, og at nytten av eventuelle tiltak er underestimert.

Statens vegvesen hevder i sitt høringsinnspill, som den eneste, at etterspørselen etter transport på jernbane generelt synes overestimert.

4.2 «Ambisjonsnivået er for lavt»

Dette er en formulering som går igjen i flere innspill. Med dette menes som regel at en mer aktiv virkemiddelbruk, i form av økte bevilgninger til infrastruktur, støtteordninger og/eller restriktive tiltak for andre transportformer kunne ført til høyere måloppnåelse for ett eller flere av de transportpolitiske målene.

4.3 Overføringsmål

Flere av høringsinnspillene tar til orde for at det burde gjeninnføres et eksplisitt mål om overføring av trafikk fra vei til bane (og sjø). En del av innspillene er formulert som om dette allerede er et eksplisitt mål, hvilket ikke er tilfelle. Flere høringsinnspill etterlyser generelt en tydeligere målstyring innenfor transportsektoren.

Statens vegvesen påpeker i sitt høringsinnspill at det for tiden ikke finnes noe overføringsmål, og er negativt til at strategien gir inntrykk av at det er et politisk mål om mindre lastebiltransport i byene.

4.4 Beredskap og forsvar er tillagt for lite vekt

Dette poenget påpekes i flere av høringsinnspillene. Det forutsettes gjerne at en tyngre vekting av det nye transportpolitiske målet ville gjenspeilet seg i en anbefaling om å gjennomføre flere eller andre tiltak. Flere organisasjoner med en regional tilknytning, slik som fylkeskommuner, mener at militær mobilitet i deres region er tillagt for lav vekt i prioriteringene.

I flere av høringsinnspillene etterlyses en tydeligere omtale og analyse av tiltak som vil gjøre trafikkflyten mer effektiv og fleksibel, ofte i kontekst av militær mobilitet. Tilsvinger på Hamar, Elverum og Kongsvinger er tatt opp av flere i denne sammenhengen.

4.5 Etablering av nye strekninger burde blitt tydeligere vurdert

Dette er særlig trukket frem av høringsparter med tilknytning til Troms, herunder Troms fylkeskommune, som savner en mer eksplisitt vurdering av utbygging av jernbane nordover fra Narvik. Andre høringsparter trekker peker på andre korridorer der de tar til orde for at det burde bygges nye strekninger.

4.6 Prioriterte tiltak må gjennomføres

Enkelte høringsinnspill etterlyser ytterligere analyse og omtale av spesifikke prosjekter, slik som Ringeriksbanen, som er prioritert for oppstart i inneværende NTP-periode. Flere av innspillene gir uttrykk for frustrasjon over manglende oppfølging av prioriteringer i tidligere transportplaner.

Tiltak som er prioritert i NTP har ikke vært gjenstand for noen spesifikk analyse i godsstrategien, men i tråd med oppdraget er lagt til grunn som en forutsetning. Dette er ikke et uttrykk for at direktoratet ikke anerkjenner viktigheten av tiltakene, eller at det tas for gitt at de faktisk vil kunne prioriteres. Det er viktig at tiltakene i NTP-porteføljen faktisk følges opp, for at analyseforutsetningene i godsstrategien skal være gyldige.

4.7 Driftsstabilitet

Mange av høringsinnspillene uttrykker frustrasjon over manglende driftsstabilitet i dagens situasjon, og etterlyser en mer konkret omtale av dette i godsstrategien, inkludert konkrete tiltak for å bøte på den utfordrende situasjonen. Tillit fra kundene er også en forutsetning for at markedet skal fungere, og at jernbanen oppleves som et reelt alternativ, slik transportmodellene forutsetter. Her viser vi til at inneværende NTP innebærer en økt satsing på drift, vedlikehold og fornyelse, og at dette ventes å gi seg utslag i bedre driftsstabilitet.

4.8 «Vi må ikke stirre oss blind på det langsiktige perspektivet, problemene er her og nå»

Flere høringsinnspill tar opp problemer med dårlige rammebetingelser, både i form av lav driftsstabilitet på infrastrukturen, men også en utfordrende økonomisk situasjon for togoperatørene, som en overordnet betenkelighet. Jernbanedirektoratet er langt på vei enig i problembeskrivelsen, men påpeker at oppdraget fra departementet i denne sammenhengen var å stake ut kursen mot 2050, og at det derfor ville vært uheldig å vie det kortsiktige og mellomlange perspektivet for mye oppmerksomhet her. Det mer kortsiktige perspektivet er selvsagt også viktig, men må ivaretas gjennom annet arbeid.

4.9 Tydeliggjøring av terminalstrategi for Østlandet

Flere høringsinnspill etterlyser en tydeligere retning for terminalstrukturen på Østlandet, og en konkretisering av strategien rundt dette temaet. Dette gjelder både hvor eventuelle nye terminaler vil befinne seg, men også hva slags forhold det vil være mellom offentlige og private investeringer i eventuelle nye terminaler. Flere høringsparter er positive til tanken om en OPS-løsning for etablering av én eller flere nye terminaler. Flere høringsparter peker på at behovet for en avlastnings-/beredskapsterminal har blitt aktualisert av målet om en motstandsdyktig jernbanesektor, og at koblingen mellom bane og sjø på Østlandet har blitt viktigere.

4.10 Fremtidens terminalstruktur i Trøndelag

Flere av høringsinnspillene tilkjenner eksplisitt støtte til samlokalisering av terminalkapasiteten i Trøndelag på Heimdal, som en utvidelse av dagens terminal på Heggstadmoen.

4.11 Terminal- og strekningskapasitet og andre virkemidler må sees under ett

Flere høringsparter er fornøyd med at godsstrategien ser terminal- og strekningskapasitet under ett. Noen høringsparter trekker frem at dette forholdet kunne vært enda tydeligere. Enkelte høringsparter trekker også frem at verkstedkapasitet burde vært inkludert i denne sammenhengen.

4.12 En fragmentert sektor svekker effektiviteten

Enkelte høringsparter trekker frem at oppsplittingen i etterkant av jernbanereformen av 2016 har hatt negative konsekvenser i form av redusert effektivitet. Disse høringspartene etterlyser en ny reform med en mer samlet organisering.

4.13 Godsstrategien må sees som en del av helheten på jernbanen

Flere høringsinnspill påpeker viktigheten av at resultatene fra godsstrategien sees som en del av en helhet der også fjerntogstrategien og kollektivstudien for Østlandet inngår. Som det poengteres av blant andre Miljødirektoratet, finnes det en risiko for at nytteeffekten av tiltak er høyere, ettersom de samme tiltakene vil kunne ha nytte for flere segmenter (persontrafikk) enn det som er beregnet i godsstrategien.

4.14 Norge og Sverige må bli mer koordinerte i planlegging og utbygging

Enkelte høringsparter peker på at satsinger ikke alltid synes koordinert mellom Norge og Sverige, og etterlyser en bedre planlegging av trafikk og transport på tvers av landegrensen. Flere nevner også krav knyttet til TEN-T-forordningen, og muligheten til å søke om midler gjennom den EU-tilknyttede CEF-ordningen.

4.15 Ladeinfrastruktur på terminaler

Utbygging av ladeinfrastruktur på jernbaneterminalene, for å legge til rette for nullutslippsløsninger for tilbringerkjøring til terminalene, støttes av flere høringsparter. Vegvesenet er også eksplisitt positive til dette.

4.16 Støtteordninger, kompensasjonsordninger og infrastrukturavgifter

Mange høringsparter trekker frem viktigheten av gode og forutsigbare støtteordninger. Flere peker også på at infrastrukturavgiftene må være forutsigbare og ikke for høye, og at støtteordninger og infrastrukturavgifter må sees i sammenheng. Enkelte aktører tar til orde for at dagens miljøstøtteordning bør utvides til også å inkludere transport av tømmer og flis, særlig med tanke på at økt tillat totalvekt i veitransporten øker, og styrker veitransportens konkurransekraft mot jernbane.

Flere høringsparter peker på behovet for en kompensasjonsordning ved innstillinger og forsinkelser som følge av infrastrukturhendelser som oppleves som rettferdig. Det påpekes at det synes som om operatørene i dagens situasjon bærer en urimelig stor andel av risikoen for at infrastrukturen, som er Bane NORs ansvar, ikke fungerer.

Flere høringsparter er positive til en støtteordning til økt/bi-modal trekkraft, men er skeptiske til en ordning som innebærer statlig eierskap av lokomotiver («Norske tog-modell»).

Det pekes også på at eventuelle krav om utslippsfri drift på terminaler bør kompenseres av en støtteordning som ivaretar konkurranseevnen.

4.17 Bimodale lok kan gjøre terminalene mer effektive

Bane NOR påpeker i sitt høringsinnspill at en høyere andel bimodale lok, eventuelt lokomotiver med «*last mile*»-teknologi, kan gjøre at man kan unngå en del skiftebevegelser som i dag gjøres med dedikerte skiftelokomotiver. I tillegg til å redusere behovet for skiftelokomotiver vil dette kunne spare tid, arbeidskraft, materiell og ev. behov for utbygging. Dette taler for at det kan være hensiktsmessig med en støtteordning for å øke andelen lok med denne egenskapen.

4.18 Endret terminalmodell

Flere høringsparter er positive til å vurdere innføring av en endret terminalmodell, for eksempel en modell der det kun er én terminaloperatør per terminal. Andre høringsparter uttrykker skepsis mot en slik utvikling. Bane NOR viser til pågående oppdrag knyttet til dette temaet, med frist 15. november 2026.